



TLF dans la presse...

Du 1^{er} Septembre au 13 Octobre 2010

SEPTEMBRE

Lundi 6 Septembre 2010

WK-Transport

Transport routier : un accord et des avancées pour les partenaires sociaux

Social

Une Commission paritaire de validation des accords collectifs a vu le jour par accord signé le 27 juillet 2010. La constitution de cette instance était rendue nécessaire par la loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail. Laquelle loi donne la possibilité aux entreprises de moins de 200 salariés, dépourvues de délégué syndical, de négocier et conclure des accords collectifs de travail dérogatoires au Code du travail avec les représentants élus du personnel.

Une condition s'impose pour leur donner une existence juridique : être validés par une Commission paritaire "ad hoc" créée au niveau de la branche.

Un fonctionnement à préciser (...)

Le même 27 juillet, la CNIC consacrée à la formation professionnelle s'est, elle aussi, avérée fructueuse, se félicite l'UFT et **TLF**. Un accord semblerait, selon eux, en bonne voie de finalisation pour les réunions des 30 et 31 août. La création d'un conseil supérieur de la formation, qui a longuement bloqué les négociations, a été "évacuée" au grand dam de l'OTRE et de FO Transports.

Autres dossiers de la rentrée sociale

Autres rendez-vous inscrit au calendrier des discussions paritaires : la CNIC du 3 septembre 2010 portera sur les coursiers et celle du 8 septembre sur les personnels logistiques (revalorisations salariales et conditions de travail liées à l'usage du "voice speaking").

Le dossier des frais de déplacement reviendra sur la table le 15 septembre et celui de la mutuelle conventionnelle sera rouvert le 8 octobre. Un dernier chantier qui, lui, n'a enregistré aucune avancée tangible depuis plusieurs mois.

Jeudi 9 Septembre 2010

L'Alsace.fr

Les transporteurs alsaciens mettent de l'énergie à consommer moins

Régions

Huit professionnels alsaciens du transport routier viennent de signer une charte les engageant dans une démarche de réduction de leurs émissions de dioxyde de carbone (CO2).

Une simple goutte de carburant dans un océan ? Pour les pourfendeurs du transport routier sans aucun doute, qui rêvent de transport combiné — que fait donc l'État ? — et pleurent l'enterrement de la taxe carbone et le report de l'éco-redevance.

Les huit transporteurs alsaciens (*) qui ont signé la charte avec le préfet Pierre-Étienne Bisch lundi après-midi, à Strasbourg, suivent évidemment une autre logique, tout autant économique qu'environnementale.

Philippe Kessler (Transports Kessler) rappelle ainsi que le gazole représentant jusqu'à 25 % du résultat d'exploitation dans certaines entreprises, la démarche a du sens du strict point de vue économique.

Quatre axes pour agir

Michel Chalot ajoute le volet environnemental : « Moins de gazole, c'est moins d'émissions de CO2. Dans notre entreprise, nous avons décidé de réduire de 3 % notre consommation de gasoil dans l'année, soit 27 000 litres en moins . » L'Union régionale des transporteurs d'Alsace (Urta) qu'il préside assure précisément la promotion de cette charte auprès de ses adhérents et les aide dans leur démarche.

La charte, donc. Pour réduire les émissions de CO2 (premier facteur d'effet de serre) de 20 % d'ici 2020, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), en liaison avec le ministère de l'Écologie et les transporteurs (FNTR, [TLF](#)) a imaginé, dès 2007, un plan décliné en quatre axes : la conduite, le carburant, le véhicule et l'organisation des flux des transports. Autant d'occasions pour les transporteurs de changer de comportement. L'engagement est volontaire mais relativement contraignant puisque les signataires doivent s'engager sur chacun des axes.

Dès lors que son projet est validé par un comité régional, après auto-évaluation et diagnostic CO2, l'entreprise peut signer la charte pour trois ans tandis qu'une évaluation annuelle vérifiera le respect des engagements et, le cas échéant, ajustera le plan d'actions. On songe à une démarche de certification qualité.

(...)

Sailesh Gya et Jacques Prost

(*) Bass transport, Chalot transports SA, Feidt transports et logistique, Kessler SA, Sateg, SITS, Taglang et Wincanton Mondia.

600 entreprises potentielles

Si seuls huit transporteurs alsaciens ont signé la charte « Objectif CO2 », Martine Bensa évalue le potentiel régional à quelque 600 entreprises. Une dizaine de dossiers pourraient aboutir d'ici fin 2011. « La procédure est longue, assez complexe et coûteuse », explique la secrétaire générale de l'Urta, qui rappelle que le dispositif lancé au printemps 2007 et adoubé par le Grenelle de l'environnement visait surtout les grands groupes et qu'il a fallu en décliner une version (relativement) simplifiée en 2009 à destination des PME et TPE.

Le cahier des charges reste néanmoins contraignant avec certains engagements difficilement respectables par les entreprises sous-traitantes comme la gestion des flux, un des axes d'intervention retenus par le texte.

Lundi 20 Septembre 2010

L'Antenne



Sur le vif...

TLF

Des "conditions intolérables" à Fos

À la demande de la branche Méditerranée de la fédération des entreprises de Transports et logistique de France (TLF), une réunion doit se tenir cet après-midi dans les locaux du Grand Port maritime (GPMM) à Fos-sur-Mer au sujet des "dysfonctionnements scandaleux" dans la prise en charge des camions, en particulier par la société de manutention SEAYARD. L'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF) se joindra à une délégation de TLF pour y rencontrer les responsables des sociétés EUROFOS et Seayard, ainsi que du GPMM.

Les transporteurs routiers dénoncent des temps d'attente exceptionnellement longs pouvant atteindre cinq à six heures pour une prise en charge par Seayard et qui entraînent de nombreuses complications pour eux et leurs clients. La fédération compte demander au manutentionnaire et au port de "mettre les moyens" pour faire cesser cette situation. Entre-temps, **Michel Mattar**, délégué général Méditerranée de TLF et Seayard avaient prévu de se rencontrer vendredi.

Depuis début juillet, le terminal à conteneurs de Fos-Graveleau est en proie à une congestion justifiée par des travaux imprévus, des mouvements sociaux, des indisponibilités de personnel dues aux congés et une croissance des escales et du trafic conteneurisé.

F. A.

Transport Echo du 27/09/2010

Transport exceptionnel

La fin des missions d'accompagnement par la police dans le transport exceptionnel et leur transfert au secteur privé a suscité ces derniers mois l'émoi dans ce secteur. Tant en Belgique qu'en France, les réformes inquiètent les transporteurs, les chargeurs et les organisations professionnelles. Les transporteurs n'abandonnent cependant pas la lutte.

(...)

Situation paradoxale en France

En France, les transports exceptionnels sont également une pomme de discorde. Une réforme y est également mise en œuvre qui doit permettre l'adjudication des missions de convoyage. Jusqu'à présent, l'accompagnement des transports exceptionnels devait obligatoirement être assuré par les services d'ordre. Dans le cadre de la

Réforme Générale des Politiques Publiques, il a été décidé de réorienter les services d'ordre sur leurs missions de base, à savoir le maintien de l'ordre. En concret, cela signifie que les forces de l'ordre françaises n'assureront plus les missions d'accompagnement des transports exceptionnels. La réforme doit permettre le recours à des sociétés de convoyage privées, mais la réglementation qui encadre ces «accompagnateurs professionnels» n'entrera en vigueur qu'au premier trimestre 2011. **Cette révision a été mise en œuvre en concertation avec les organisations professionnelles comme l'Union Française du Levage (ULF), qui est affiliée à TLF.** Les procédures administratives ont toutefois ralenti la mise en œuvre, «en raison de considérations relatives à la formation professionnelle», souligne TLF. L'organisation professionnelle estime que les raisons invoquées ne sont pas de nature à éviter un régime de transition où les accompagnateurs professionnels bénéficient d'un alignement avec le précédent régime.

Entre-temps, les accompagnateurs de transports exceptionnels sont confrontés à une situation pour le moins paradoxale en France: le personnel d'accompagnement de la police a été réduit sans que le régime privé ne soit mis en œuvre. "Et ce, malgré les mises en garde répétées des organisations professionnelles", dont l'UFL. Les risques découlant de cette situation sont multiples: retards à la livraison, entreprises qui se retrouvent sans stocks et embouteillages en tous genres. Les ports de Rouen, Nantes-Saint Nazaire et Dieppe pourraient être touchés. La grande désillusion La FNTR a sollicité, dès septembre 2007, une externalisation de ces escortes auprès de personnels de droit privé strictement encadrés. Les modalités de privatisation prévues par l'État sont cependant insuffisantes estime l'organisation. «Malheureusement, les pistes envisagées par le ministère des transports compromettent la sécurité de l'ensemble des usagers de la route», souligne la FNTR dans un communiqué. "En effet, le projet de décret prévoit cette privatisation dans des conditions ne permettant pas à ces escortes privées d'exercer leur activité avec des responsabilités clairement définies et dans le strict respect des règles de sécurité routière» poursuit le communiqué. "Les professionnels du transport exceptionnel n'entendent pas que leurs activités s'inscrivent dans un tel flou juridique qui met en péril la circulation de leurs matériels et de leurs personnels sur la voie publique. Hormis une formation de base révisée tous les cinq ans, aucun contrôle par les services de l'État portant sur l'obligation de formation, la validité du permis de conduire, les obligations d'assurances ne viendrait encadrer ces escortes privées. De plus, les escortes privées seraient dépourvues de toute autorité en matière de circulation routière" conclut la FNTR.

Lundi 27 Septembre 2010

l'Officiel des transporteurs

Frais de déplacement du TRM : les syndicats s'impatientent

Aucune avancée après la dernière réunion des partenaires sociaux du transport routier sur la réforme du protocole frais de déplacement le 15 septembre 2010. Patronat et syndicats de salariés campent sur leurs positions.



La réforme des conditions d'attribution des frais de déplacement est en débat depuis 2003 dans le TRM. © DR

"La réforme des critères d'attribution des **frais de déplacement** fait partie des négociations paritaires qui ont le moins avancé", s'indigne **Maxime Dumont**, secrétaire général de la FGTE CFDT. Et la dernière réunion des partenaires sociaux du **transport routier** sur ce dossier, le 15 septembre 2010, ne lui donne pas vraiment tort.

Les syndicats de salariés attendaient des propositions de la part des organisations professionnelles qui ne sont pas venues.

FNTR : un projet sous le coude quasiment prêt

En tant que non signataire de l'accord de décembre 2009, la FNTR ne souhaite pas dévoiler pour l'heure le projet "quasiment prêt" qui a été élaboré au sein de l'Union des fédérations de transport (UFT).

La CFDT, pour sa part, propose de faire disparaître les plages horaires au profit de l'amplitude de la durée du travail. L'idée n'est pas nouvelle, sachant que la nécessité de réformer le protocole "frais de déplacement" revient en débat régulièrement depuis 2003.

"Il suffirait par exemple de se caler sur les repères que constituent les coupures de conduite, détaille Maxime Dumont. Ainsi une indemnité serait servie à la prise de service, une autre au bout de 4 h 30 de conduite et une troisième au bout de 9 heures". Ce serait, à ses yeux, un système simple à mettre en œuvre. Et un protocole avec l'URSSAF éviterait que ces règles puissent être remises en cause ou contestées lors des contrôles. Le hic : les représentants patronaux n'y sont pas du tout favorables.

Le patronat opposé à la notion d'amplitude

Pour l'UFT, introduire la notion d'amplitude ne simplifierait pas forcément les choses pour tous les salariés. "Ce serait surtout adapté aux grands routiers en horaires décalés. Une généralisation poserait donc plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait", soulevait son délégué général fin août 2010.

Une position partagée par TLF. Les deux organisations plaident donc pour un règlement des cas particuliers, à savoir les catégories de personnel qui ne peuvent prendre leurs repas durant les plages horaires prévues par la convention collective. Les syndicats n'ont pas du tout apprécié cette attitude qui, selon eux, "démontre un positionnement du patronat routier sur des bases archaïques, dès qu'il en a l'occasion pour refuser toute avancée sociale de la profession".

OCTOBRE

Vendredi 1^{er} Octobre 2010



Politique & réglementation

Assises de la protection sociale

Le recul de l'âge de la retraite influe sur les accords

En plein débat sur la réforme des retraites, les premières Assises de la protection sociale du transport et de la logistique ont fait le point sur ses impacts pour le TRM. Au menu : sauvegarde du Centre de formation d'apprentis (CFA), pénibilité et mutuelle.

Le CFA a été au coeur des interventions des Assises de la protection sociale qui ont eu lieu à Paris les 22 et 23 septembre derniers¹. Le dispositif de départ anticipé risque d'être directement impacté par le report de l'âge de départ à la retraite. Les partenaires sociaux sont solidaires dans la volonté de sauvegarder le dispositif et ils y réfléchissent pendant les états généraux. Pour André Milan, secrétaire général de la FGTE-CFDT, on ne peut pas parler du CFA sans regarder l'ensemble des dispositifs de protection sociale. "Nous allons faire en sorte que ce régime spécial ne soit pas emporté par la règle de la réforme. Quant à l'âge de départ, on sera bien obligés de s'en tenir aux décisions prises. Il y a à craindre (ou pas) que le départ anticipé soit aussi reporté de deux ans", renchérit Philippe Grillot, président de TLF. "Nous réfléchissons sur le sujet des cinq ans entre le départ anticipé et la retraite à taux plein. Il faut veiller à ce que les bénéficiaires ne soient pas obligés de retourner travailler pendant un an ou deux", ajoute Jean-Pierre Bekaert, vice-président de Carcept Prévoyance. (...) Par ailleurs, il ressort de ces Assises le rôle précurseur du transport en matière de protection social

Inversion de la pénibilité

Au coeur du projet de réforme, la pénibilité est aussi un sujet sensible et aux contours flous. À l'origine des organismes de prévoyance du transport routier, les populations ciblées étaient plutôt les grands routiers et l'on prenait en compte l'usure due aux temps de service. Aujourd'hui, la pénibilité concerne davantage les livraisons en ville et la messagerie, comme l'a rappelé René Petit. C'est davantage le stress lié aux conditions de travail qui est en cause, renchérit Michel Caillaud, secrétaire confédéral de la FNCR. **Pour Claude Blot, vice-président de TLF, "la pénibilité doit se traiter sur l'ensemble de la carrière par la prévention, la formation professionnelle et le CFA. Le monde du transport est assez exemplaire en la matière".** Mais encore faut-il définir la pénibilité. "Il y a des progrès techniques considérables sur les véhicules. Même si idéologiquement on peut pleurer, il faut être sérieux dans le débat", a-t-il lancé. Cette remarque est une preuve du grand décalage avec les préoccupations exprimées notamment par les organisations syndicales mais aussi par des chefs d'entreprise qui sont unanimes dans le constat d'une pénibilité psychique grandissante qui s'ajoute à la pénibilité physique.

(...)

SILVIA LE GOFF SILVIA LE GOFF

1



Enquête

LE CABOTAGE ILLÉGAL DES TURCS VU PAR LA FNCR VU PAR TLF VU PAR LA FNTR

Un scandale couvert par la France

Afin d'éviter le transit par les routes italiennes, la nouvelle « autoroute de la mer » entre Tekirdag et Toulon invite les transporteurs turcs à caboter illégalement en France. Nos autorités de contrôle ferment les yeux depuis six mois. Lorsque l'écologie contribue à l'extermination du métier de routier international...

Ce fut le succès de l'été : un séjour « découverte » en France offert aux transporteurs ou routiers turcs à un prix imbattable, avec une prestation complète et un chaleureux accueil de la part des autorités françaises. Depuis début avril, toutes les entreprises de transport turques qui disposent de plus de 12 ensembles sont invitées à solliciter des autorisations bilatérales.

Les transporteurs turcs peuvent faire convoyer leur flotte sur la Méditerranée à bord de l'un des trois navires rouliers affrétés par la compagnie Und Deniz, pendant que leurs conducteurs s'envolent vers Marignane, par fois avec leurs compagnes à bord de vols « charters » à prix cassés. C'est Byzance ! Jugez vous-même : pour les transporteurs les mieux organisés, le prix du billet d'avion entre Istanbul et Marseille débute à 69,99 € chez Pegasus Airlines, la dynamique compagnie locale où les hôtesses se contentent de 900 € de revenus mensuels ! Le routier turc arrive à Marignane frais et dispose en moins de deux heures d'avion et pendant que son camion débarque après une paisible traversée de 72 heures, c'est à bord d'une navette autocar que le chauffeur est convoyé jusqu'au port de Brégaillon dans le Var. Finis les risques d'incendie sous les tunnels transalpins et les rejets carboniques sur les autoroutes italiennes : les écologistes et les députés européens en ont rêvé, les transporteurs turcs l'ont fait. Du moins ceux de l'organisation patronale UND, qui ont transformé cette « autoroute de la Mer » en un véritable « cheval de Troie ». C'est certes politiquement correct, mais cette notion de développement durable n'intègre pas le maintien des emplois des derniers routiers internationaux français.

(...)

Les Français privés de traction jusqu'à Trieste (...)

20 000 remorques attendues dans l'année (...)

« Pendant quatre mois, la France fermera les yeux et laissera donc les routiers turcs caboter impunément,

souligne Michel Mattar, le secrétaire général TLF Méditerranée. Or on ne peut pas dire "voilà la loi" et ne pas l'appliquer », martèle-t-il. Pourtant, il faudra faire avec... « Les enjeux économiques sont importants pour le port, la manutention et l'économie régionale. De plus, en termes de pollution, il vaut mieux que ces marchandises arrivent ici par bateau que par la route », reconnaît l'intéressé (voir aussi encadré ci-contre).

Un prix jugé « exorbitant »

« Le prix de traction (1 € du km environ) que nous leur avons indiqué leur paraissait exorbitant, confirme Jean-Pierre Ducourneau, de l'Otre. Un routier turc est payé 1 000 € par mois charges comprises, soit trois fois moins qu'un routier français ». Avec un tel coût salarial et des tracteurs Axor, Daf CF et Renault Premium, bien suffisants pour un trafic régional sur le sol français, les « envahisseurs » n'ont pas besoin des Français. A raison d'un camion toutes les six minutes sur l'A7, ils ne sont pas passés inaperçus cet été, avec leurs plaques Tir. Face à CMA, dernière entreprise à défendre le pavillon français, ce sont des dizaines d'entreprises turques qui ont découvert la France, pour des voyages exploratoires, dans le sillage des leaders que sont Omsan, Sertrans du groupe Transer Logistics, Gükbora, Ekol, Kardesler (le partenaire du français Dimotrans), Sittnak, Güler, Tur Transit & Kerme, Ulustrans, Balnak, etc.

Moins de 0, 50 € du km

Pour rouler en dessous de 0, 50 € du km, les groupes Orkun ou Vip-BRF demandent à leurs conducteurs de quitter la très chère A7 à Bollène pour n'y rentrer à nouveau qu'à Chanas.

Attendons les conclusions d'octobre

Selon Michel Mattar, le secrétaire général TLF Méditerranée (photo), présent aux négociations avec le ministère en présence des transporteurs turcs, l'arrivée à Toulon des semis isolées par la nouvelle ligne maritime UMD pose un réel problème de concurrence illégale vis-à-vis des chauffeurs routiers. Car, contrairement au cas des ensembles complets arrivant par bateau, il s'agit là de cabotage, non autorisé pour les pays extracommunautaires.

Au début de ce phénomène, en avril, les contrôleurs terrestres n'avaient qu'à se poster à la sortie du port ; il était facile de repérer ceux qui ne faisaient qu'accrocher la remorque tout juste débarquée, et de les consigner, avec 2 500 € à la clé. « Mais le ministère a demandé de lever le pied sur ces interpellations, pour l'instant, car les armateurs sont très heureux de voir de l'activité revenir ». Les gendarmes, « qui connaissent finalement très bien les textes de la réglementation », ne se privent pas, eux, de verbaliser sur les nationales. Car au final, les recommandations de « bienveillance » d'ici la prochaine concertation d'octobre ne sont pas officielles. « En attendant, les transporteurs turcs constatent à quel point ce type d'organisation est économique pour eux, et ils ne sont pas prêts selon moi à reprendre la route depuis la Turquie plutôt que la mer ». –



Vendredi 1^{er} Octobre 2010

Europe

Dissoudre les taxes TRM dans l'Écotaxe

Gérard Voisin vole au secours du TRM. Député et rapporteur pour avis au nom de la Commission des affaires européennes sur différents rapports tels que les systèmes intelligents de transport, les véhicules électriques, l'Eurovignette et la taxe kilométrique, Gérard Voisin n'hésite pas à utiliser des formules à contre-courant : "L'Union européenne est une chance si les pouvoirs publics savent utiliser intelligemment les possibilités qu'elle offre", a-t-il assené lors des Assises de la protection sociale du transport et de la logistique, avant d'égrener les chiffres. En 2009, les recettes publiques liées au transport (tous transports confondus) étaient de 38, 5 milliards d'euros contre 11, 5 milliards d'euros dépensés par l'État et 33, 4 milliards versés par les collectivités locales. Quant au transport routier, celui-ci rapporte 30 milliards d'euros de recettes dont 24 milliards d'euros proviennent de la TIPP. Les collectivités locales et l'État dépensent au total 16 milliards d'euros en voirie. La part de l'État, 3 milliards d'euros, équivaut aux retraites versées au personnel de la SNCF. "Ce qui veut dire que le transport routier reçoit la moitié de ce qu'il verse et subventionne les autres modes de transports." Dans le rapport sur les projets en cours d'Eurovignette, "je vais proposer que toutes les taxes spécifiques au transport routier (taxe à l'essieu ou sur les contrats d'assurance) disparaissent pour être intégrées dans les taxes environnementales dont

s'acquittent les transporteurs étrangers quand ils traversent la France, notamment lorsqu'ils utilisent les autoroutes concédées. Je remettrai un rapport début décembre.
Si la législation européenne le permet, je propose aussi d'intégrer une partie des cotisations sociales dans l'Écotaxe comme la TVA sociale en Allemagne".

Proposition que TLF et la FNTR applaudissent des deux mains.



Gérard Voisin, rapporteur à la Commission des affaires européennes.

Lundi 4 Octobre 2010

L'Antenne du 4 octobre 2010

TLF

LOGISTIQUE

Le point sur les États généraux

Les 10^{ème} Assises régionales du Transport et de la logistique se tiennent demain. Moment convivial pour la profession, il est aussi le moyen de faire le point sur les dossiers en cours, et notamment sur les États généraux du transport, neuf mois après.

Les 10^{ème} Assises Rhône-Alpes/Auvergne/Bourgogne du Transport et de la logistique se tiendront demain dès 8h30 au Casino Le Lyon Vert de la Tour-de-Salvagny. La première table ronde concernera les "Objectifs CO₂ : Les transports s'engagent". Ces derniers mois, 19 entreprises se sont engagées dans une démarche environnementale vertueuse en signant la charte de réduction volontaire des émissions de CO₂ du transport routier animée par l'ADEME avec l'appui des organisations professionnelles (FNTR et TLF), de la CRCI et de l'AFT. Un prochain ensemble de candidatures sera examiné en automne. Plusieurs transporteurs, et notamment le groupe Dupessey et les Transports Péjy apporteront leurs témoignages sur ce sujet en présence de membres de la Dreal et de l'ADEME.

Après une pause qui permettra de découvrir les stands des partenaires de TLF (RENAULT TRUCKS, PROMOTRANS, EUROTOLL, STS, AFT-IFTIM, SISA, CABINET CHOMEL DUMAS CHAVANE, CICP, RAS, GROUPE D&O, EM2C), la seconde table ronde fera le point sur "Les États généraux du transport routier de marchandises – neuf mois après".

À la tribune, s'exprimeront Philippe Grillot, président national TLF, Dominique di Bello, président TLF Rhône-Alpes, Gilbert Chandezon, président TLF Auvergne, Simon Boisier, président TLF Pays de Savoie, Frédéric Charbon, président de TLF Bourgogne, et, sous réserve, Michel Delarbre, directeur régional de la Direccte.

Annick BÉROUD

Bilan des premières Assises de la protection sociale des transports et de la logistique

Par Anne Madjarian

Retraite, pénibilité, couverture santé, dépendance... où en est la branche sur ces dossiers sociaux et où va-t-elle ? Les Assises de la protection sociale des transports et de la logistique, les 22 et 23 septembre 2010, ont fait le point.



Seulement 14% des PME de moins de 10 salariés disposent d'une couverture santé complémentaire. © Fotolia

Ironie du sort, les **1ères Assises de la protection sociale des transports et de la logistique** se sont tenues, les 22 et 23 septembre 2010 à Paris, alors même que les opposants à la réforme des retraites battaient le pavé. Or, de la question des retraites à celle de la pénibilité, il n'y a qu'un pas. (...)

"Petites entreprises, petits droits" ?

Bien qu'inscrits dans le paritarisme, les syndicats de salariés n'en abandonnent pas pour autant leur rôle revendicatif. "Et le congé de fin d'activité pour les conducteurs en moins de 3,5t ? C'est une question d'attractivité pour les métiers de la route. Quand nous mettrons-nous autour de la table ?", interrogeait Jérôme Vérité (CGT Transports). **Réponse de Claude Blot (TLF) : "Les États généraux doivent permettre d'identifier les problèmes et, dans les entreprises, le dialogue social ne se passe pas si mal".**

Aux yeux de Jean-Pierre Hutin (CGPME), il importe que l'argent reste dans la profession via les institutions de branche afin d'assurer un équilibre entre les petites et les grandes entreprises. Car des inégalités subsistent selon la taille des sociétés : 91% des grandes disposent d'une couverture santé complémentaire et seulement 14% des PME de moins de 10 salariés. L'appartenance à tel ou tel secteur d'activité joue aussi. Toutes branches confondues, 80% des entreprises ont mis en place une mutuelle. Dans les transports, moins de 40% des salariés sont couverts, a pointé Maxime Dumont (FGTE CFDT). "Si ce n'est pas obligatoire, la profession ne fait pas. Et les salariés des PME sont toujours lésés par rapport aux autres", a-t-il assuré. Une analyse contredite par Pascal Le Guyader (groupe de prévoyance Mornay) : "ce n'est pas forcément les plus petites entreprises qui se montrent les moins généreuses. Les garanties qu'elles proposent s'avèrent

Mardi 5 Octobre 2010

Armateurs, transporteurs et logisticiens dénoncent les grèves dans les ports



crédits : MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU

05/10/2010

Armateurs de France et **la fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)** ont réagi, hier, après la grève qui a perturbé durant trois jours les ports hexagonaux et le mouvement qui paralyse depuis une semaine les terminaux pétroliers de Marseille-Fos. Alors que la fédération nationale des ports et docks CGT conteste des modalités d'application de la réforme portuaire, les deux organismes patronaux ont manifesté leur « incompréhension face à la situation », compte tenu disent-ils « des nombreuses avancées et accords obtenus en particulier en termes de garanties sociales ». Armateurs de France et TLF déplorent la « très mauvaise image de marque donnée par ces mouvements, y compris dans le secteur traditionnellement épargné des navires à passagers ». Ils craignent des conséquences économiques graves à court terme et, à moyen terme, pour l'avenir des ports français et des entreprises qui en dépendent. A cette occasion, armateurs, transporteurs et logisticiens ont rappelé leur attachement à la réforme portuaire engagée en 2008 par le gouvernement. Selon eux : « Cette réforme est indispensable pour inscrire les ports français dans la compétition européenne et devenir des courroies de transmission fiables entre la croissance mondiale et l'économie française. Il est urgent qu'elle aboutisse ».

Vendredi 8 Octobre 2010

L'Antenne

TLF RHÔNE-ALPES

LOGISTIQUE

CO₂ : 19 entreprises ont signé la charte



Les 10^{èmes} Assises régionales du Transport et de la logistique qui viennent de se tenir à La Tour de Salvagny, près de Lyon, ont mis l'accent, d'une part, sur l'engagement de certains transporteurs en matière de réduction des émissions de CO₂ et, d'autre part, sur un point d'étape neuf mois après les États généraux du Transport.

La première table ronde des 10^{èmes} Assises régionales de TLF a mis un coup de projecteur sur les dix-neuf entreprises rhônalpines qui se sont engagées en signant ces derniers mois la charte de réduction volontaire des émissions de CO₂. Elles représentent 12.800 véhicules. Elles ont l'objectif de réduire de 63.000 tonnes les émissions en trois ans. Huit dossiers sont en cours d'instruction. Adhérer à cette charte est un moyen de contribuer à l'amélioration de l'image du transport routier (80% des échanges) et de "jouer" de ce levier commercial face aux donneurs d'ordre. Cependant, comme l'a montré le témoignage d'Yvan Pupier, des TRANSPORTS PEY, déçu par un donneur d'ordre public connu, la charte n'est pas une assurance à 100% pour garder ou capter un client.

Les États généraux du transport ont permis aux organisations patronales, syndicales, à l'administration, aux chargeurs de travailler ensemble pour définir les conditions et les moyens de ré-

nover ce secteur en se basant sur le triptyque Économique/Social/Environnemental. "Mais pas de développement économique sans une logistique puissante et efficace", a martelé Philippe Grillot, président national de TLF, navré de constater que le transport a de plus en plus de mal à côtoyer les "ayatollahs écologistes". Le secteur des transports et de la logistique emploie 600.000 personnes et 1 million avec l'aérien et le maritime et, d'ici 2025, il faudra embaucher 225.000 personnes.

"UN VRAI MINISTÈRE DES TRANSPORTS"

"Pour réussir ces embauches, il faut rendre notre métier attractif. Cela passe par divers niveaux comme la préservation de notre pavillon, la révision d'une convention collective qui date de 1950, le travail sur l'image, l'information, la formation, sans oublier l'apprentissage et le tutorat, et aussi par la recherche

de financements pour lancer de nouvelles actions".

Pour Frédéric Charbon, président de TLF Bourgogne et Pdg des TRANSPORTS RAVE (730 personnes), "l'attractivité de notre métier est surtout difficile à l'entrée car, ensuite, les jeunes constatent la diversité de nos métiers passionnants et ils restent

"Nous sommes dans un système punitif, jamais incitatif"

le plus souvent dans ce secteur". Cependant, le recrutement de cadres est plus problématique surtout dans de petites villes comme à Gueugnon, par exemple, où se trouve le siège de

Rave. M. Charbon a ajouté qu'il est difficile d'être compétitif notamment à l'international "dans des conditions normales et équilibrées" pour un entrepreneur français. Les taxes et contraintes sont de plus en plus lourdes. "Nous sommes dans un système punitif et jamais incitatif", a complété Philippe Grillot qui constate aussi un grand immobilisme en matière d'infrastructures (Lyon-Turin, CAREX...). Il a réaffirmé son désir de voir renaître un vrai ministère des Transports.

Annick BÉROUD

UNION EUROPÉENNE

COMMERCE

Accord avec le Cameroun contre le bois illégal

L'Union européenne a signé mercredi un accord avec le Cameroun, plus grand exportateur africain de bois vers l'Europe, destiné à lutter contre le commerce de bois issu d'abattages illégaux.

L'UE vient de signer un accord avec le Cameroun contre le bois illégal. Cet "accord de partenariat volontaire" prévoit que, d'ici juillet 2012, toutes les livraisons de bois en provenance du Cameroun vers l'UE soient certifiées comme provenant d'origine légale. "Cet accord est un pas important dans notre lutte contre le bois illégal et contribuera au développement économique et à la lutte contre la pauvreté au Cameroun", s'est réjoui le commissaire européen en charge du Développement, Andris Piebalgs. L'accord a été signé côté camerounais par le ministre en charge de la Forêt, Elvis Ngolle Ngolle.

ENTRÉE EN VIGUEUR D'ICI 2012

Les négociations avaient commencé en 2007 avec le Cameroun. Un système de traçabilité nationale du bois est en cours de développement sur place pour permettre l'entrée en vigueur de l'accord d'ici 2012. Le Cameroun est l'un des grands exportateurs de bois du bassin du Congo, qui abrite la deuxième réserve de bois tropical

au monde. Quelque 80% des exportations de bois camerounaises sont en direction de l'UE, selon la Commission européenne.

L'UE a déjà signé deux autres accords bilatéraux concernant la lutte contre le trafic de bois : un premier avec le Ghana en 2009, déjà ratifié, et un autre en cours de ratification, avec la RD Congo. Six autres accords sont en cours de négociation, avec la Malaisie, l'Indonésie, le Vietnam, la Centrafrique, le Liberia et le Gabon.

En juillet, l'Union européenne a en parallèle adopté une législation qui prévoit d'ici deux ans l'interdiction, passible de sanctions, de l'introduction sur le marché européen de bois abattu de façon illégale. Il oblige les importateurs à s'assurer de la légalité de leurs produits. La loi prévoit que les importateurs de bois ou de produits dérivés, comme les meubles en bois exotique, seront tenus de s'assurer de la légalité de leurs importations. Elle impose aussi aux opérateurs qui suivent dans la chaîne d'approvisionnement, d'indiquer à qui ils ont acheté les produits et à qui ils les ont revendus, dans un souci de traçabilité.

GENÈVE

AÉRIEN

Le fret électronique s'impose

L'aéroport de Genève est habilité à traiter le fret électronique IATA. Il devient la seconde destination estampillée "IATA e-freight" de Suisse.

Un an et demi après l'introduction du fret électronique à l'aéroport de Zurich, c'est au tour de Genève de faire partie des sites aéroportuaires suisses. La compagnie SWISS INTERNATIONAL AIR LINES estime être à l'initiative de ce projet, "mené à bien grâce à la participation active de tout un éventail de sociétés et organisations liées aux activités locales de fret aérien".

Les autorités douanières et transitaires de la région genevoise, SWISS WORLDCARGO et l'équipe IATA, qui ont mis en place l'"e-freight" dans cet aéroport en collaboration avec des compagnies aériennes, jugent que "tous les maillons de la chaîne logistique pourront

désormais échanger en ligne les informations détaillées concernant les marchandises prises en charge".

ÉTAPE IMPORTANTE POUR LA SUISSE

Pour Oliver Evans, directeur fret de Swiss International Air Lines, "cette étape importante renforcera une fois de plus le rôle de premier plan assumé par la Suisse pour le transport de fret urgent, sensible et ou de grande valeur".

L'implantation du e-freight à l'aéroport de Bâle-Mulhouse est à l'étude et fera l'objet d'un débat, d'ici la fin de l'année, avec toutes les parties concernées.



REGION Transport routier

Sensibiliser les transporteurs avec la Charte CO2

Dernièrement, la CCI Saint-Etienne/Montbrison, la CCI de Roanne, l'ADEME Rhône-Alpes et la FNTR42 (Fédération nationale des transporteurs routiers section Loire) organisaient, à la Chambre d'agriculture de Feurs, une réunion d'information dédiée aux transporteurs routiers. Elle visait à sensibiliser les professionnels du **transport** (transporteurs routiers, mais aussi déménageurs et collecteurs de déchets) sur l'émission des gaz à effets de serre.

Le Grenelle de l'Environnement a retenu l'objectif de réduire de 20 % d'ici à 2020 les émissions de dioxyde de carbone (CO2) de l'ensemble des **transports** en France. Cet objectif a été repris dans le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement, adopté le 21 octobre 2008 par l'Assemblée nationale.



Les transporteurs routiers ligériens engagés dans une charte pour réduire l'impact de leur activité sur l'environnement

Une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 ou Charte CO2 a été élaborée par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et de l'Agence de l'environnement et de la Maîtrise de l'énergie (ADEME), en collaboration avec la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) et la **Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)**.

Cette réunion d'information a présenté cette charte aux entreprises et professionnels du transport et la marche à suivre pour y adhérer. Une vingtaine de transporteurs ligériens, déjà adhérents à la Charte CO2, étaient également présents pour apporter leur témoignage. Parmi eux, Yvan Pupier, dirigeant des Transports Pejy et membre élu de la CCI Saint-Etienne/Montbrison, et Louis Vialon, dirigeant

LTR Vialon, entreprise qui a été l'une des premières en France à s'engager en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à signer la Charte CO2.

Jeudi 21 Octobre 2010



Economie

Ces secteurs économiques qui souffrent de la grève

La mobilisation contre la réforme des retraites se poursuit. Les raffineries sont bloquées, une partie des trains et des avions à l'arrêt et une septième journée d'action se prépare.

L'impact de la grève sur la croissance française sera limité. Mais nombre de secteurs économiques risquent de voir leur chiffre d'affaires impacté.

Entreprises touchées par la grève Il y a d'abord les entreprises dont l'activité est directement touchée par la mobilisation.

La SNCF estime ainsi perdre 20 millions d'euros par jour de grève. Du côté d'Air France, les avions cloués au sol entraînent un manque à gagner de 5 millions d'euros par jour, soit 25 millions d'euros depuis le début du mouvement, d'après des informations publiées jeudi par La Tribune.

Avec la pénurie de carburant dans certaines régions, les professionnels de la route sont aussi touchés. «Plusieurs de nos entreprises sont en rupture d'approvisionnement et ne peuvent plus assurer les services», a fait savoir le président d'OTRE, organisation patronale représentant les TPE et PME du secteur, **Philippe Grillot** à l'AFP.

>> Retrouvez notre carte participative des stations-service en rupture de stock

Ralentissement de l'activité Mais entre les salariés qui ne peuvent se rendre au travail, les problèmes de livraisons et l'impossibilité de certains consommateurs à se déplacer, une majorité d'entreprises subit les conséquences de la grève.

>> Que risquent les salariés qui ne peuvent venir travailler? La réponse de 20minutes.fr par ici

La restauration, l'hôtellerie, les commerces de détail ou les loisirs voient ainsi leur chiffre d'affaires pénalisé dès qu'il y a un ralentissement de l'activité.

Dans les magasins de prêt-à-porter, «nous avons à la fois des problèmes de livraisons mais aussi d'accessibilité pour les Français. Tout dépend cependant de l'implantation géographique. Il va falloir suivre l'évolution dans les jours qui viennent mais il y aura une perte financière», explique à 20minutes.fr Jean-Marc Génis, président de la Fédération de l'habillement.

Car cette activité perdue ne se rattrapera pas. «Nous approchons des vacances et sommes en période de mi-saison. Si les gens n'ont pas acheté aujourd'hui parce qu'ils n'ont pas trouvé leur taille ou n'ont pas pu venir, ils n'achèteront pas demain», déplore-t-il.

Le BTP concerné Autre secteur qui pâtit de plus en plus des grèves: le BTP. Le président de la Fédération nationale des Travaux publics (FNTP), Patrick Bernasconi, s'est inquiété mardi «de la paralysie progressive de l'activité des entreprises du secteur, suite aux blocages des raffineries».

Les entreprises qui construisent les routes sont ainsi les premières touchées car elles utilisent du «bitume produit exclusivement en raffineries», a-t-il rappelé. Mais l'ensemble du BTP est concerné. Faute de carburants, les ouvriers ne peuvent souvent se rendre sur les chantiers et les matériaux ne sont pas livrés.

Vendredi 22 Octobre 2010

Le web de l'économie

Carburants : amélioration plus lente que prévu

Les autoroutes seront néanmoins approvisionnées pour les départs en vacances, a assuré Jean-Louis Borloo. Et (...)

De son côté, La Fédération des Entreprises de transport et logistique de France (TLF) a «dénoncé» vendredi dans un communiqué des «actes de vandalisme» sur des camions-citerne jeudi au dépôt de carburant de Caen (menaces, pneus crevés, tec.) et annoncé que le transporteur concerné allait porter plainte.

(...)

Mardi 26 Octobre 2010

Usine Nouvelle

[Transport et logistique](#)

Pénurie : la galère continue pour les entreprises de logistique

[Transport](#)



© Cedric Pasquini / REA

(...)

Les raffineries ont commencé à redémarrer le 26 octobre. Premier signe de ralentissement dans le mouvement de blocage depuis deux semaines. Pour autant, le retour à un niveau normal d'activité économique dans le pays devrait prendre du temps.

Dans le secteur du transport et de la logistique par exemple, les difficultés sont encore bel et bien là. « Certains groupes ont encore une bonne partie de leur parc de camions immobilisé, dans les régions Bretagne, Centre ou Ile-de-France », explique Nicolas Paulissen, délégué général adjoint de la fédération nationale du transport routier (FNTR). Par exemple, la société de transport de Gilles Collyer située près de Rennes est dans une situation délicate : « nous sommes livrés au compte-goutte et nous vivons au jour le jour », explique-t-il, remarquant tout de même une amélioration sur la journée du 26 octobre. Pascal Barré, à la tête de Transport Barré à Meaux, s'indigne à devoir « passer plus de temps à chercher du carburant qu'à trouver des contrats nouveaux ». Le tout avec une crainte sur le chiffre d'affaires du mois d'octobre. « Nous ne sommes pas à l'arrêt total, car nous mettons tout en œuvre pour avoir du carburant, mais on dépense deux fois plus de sueur que d'habitude, en étant sûr que le résultat à la fin du mois sera négatif », précise-t-il.

Multiplication de surcoûts

Car le surcoût du mouvement reste la préoccupation première des entreprises du secteur. Une facture qui se décline sous trois formes : une perte du chiffre d'affaires du fait d'annulation de livraison faute de carburant, la perturbation du fonctionnement de l'entreprise, le patron étant plus à chercher du carburant qu'à faire de nouvelles affaires et la hausse des coûts.

Pour Michel Mattar, secrétaire général de la fédération des entreprises de transport et de logistique (TLF) dans la région Méditerranée, les coûts masqués s'ajoutent à la hausse des prix du carburant, devenu espèce rare. « Actuellement, les transporteurs de citerne de Marseille doivent faire 400 km pour aller remplir leurs camions à Port-la-Nouvelle au lieu de Fos-sur-Mer, détaille-t-il. Sur place, ils doivent attendre entre 5 et 7 heures pour pouvoir faire le plein à des tarifs augmentés par rapport à d'habitude, puis ils doivent repartir faire une livraison au lieu des trois habituelles. Ce qui fait autant de coûts supplémentaires et de perte pour

l'entreprise ».

Facturation aux clients

D'autres entreprises du secteur ont aussi perdu de la marchandise ou des contrats. En effet, « *le transport ne se stocke pas* », comme le reconnaît Michel Mattar. Denrées alimentaires et produits périssables ont souvent été détruits faute d'être livrés à temps. L'exemple le plus flagrant est celui des chrysanthèmes, à l'approche du 1er novembre.

(...)

Mercredi 27 Octobre 2010

l'éveil
de Lisieux-Côte

Mercredi 27 Octobre 2010

REGION - LISIEUX La fédération transport et logistique dénonce

Des transporteurs victimes de vandales

La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) a dénoncé vendredi 22 octobre des « faits gravissimes qui se sont produits au dépôt de Caen ce matin vers 11 heures. »

« L'un de nos adhérents, entreprise de Transport, a été victime des dérives de « manifestants », pour certains cagoulés, qui ont tenté de bloquer trois véhicules citernes venues pour ravitailler les stations services de la Région », affirmait, dans un communiqué, la TLF. Ces manifestants se seraient livrés « *à de véritables actes de vandalismes, crevant les pneus des véhicules, taguant l'une des citernes.* » Ils auraient également tenté d'ouvrir les vannes afin de répandre le carburant sur la voie publique.

« Il n'est plus concevable que nos entreprises et leur personnel, déjà pris en otage depuis plusieurs semaines par les manifestations, se retrouvent aujourd'hui dans l'insécurité la plus totale », concluait la TLF.

[Hubstart Paris® participe à l'Air Cargo Forum du 2 au 4 novembre à ...](#)

Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.

Hubstart Paris® vous accueille sur son stand 11.002 (hall 10) avec la présence des équipes d'Aéroports de Paris, Air France, TLF Overseas - l'organisation ...

Pour une sortie de crise rapide



En première ligne, les professionnels des transports membres de TLF appellent les Pouvoirs publics à intervenir afin que le processus démocratique et les votes du Parlement soient respectés sur le terrain. En parallèle, la fédération multiplie les initiatives dans le cadre des États généraux du transport routier dont l'avancement est affecté par l'environnement actuel.

Face aux difficultés d'approvisionnement en carburant, le déblocage des dépôts pétroliers par les forces de l'ordre répond aux attentes exprimées par **Philippe Grillot** lors des universités TLF tenues à Paris la semaine dernière. En partie toutefois car *"la détermination affichée n'est pas suivie d'effet sur le terrain. Ce décalage est un facteur d'incompréhension et de tension chez les professionnels"*. Compte tenu

de leur rôle dans l'économie, lesquels s'insurgent en outre de n'être pas prioritaires par rapport aux stations-service et contre *"les hausses des prix du gasoil"*. Rompant avec les

"raccourcis et amalgames de certains médias", TLF rappelle par ailleurs *"qu'aucune entreprise de transport ni leurs conducteurs et véhicules ne participent aux blocages"*. Sur le fond, son président s'en remet au processus démocratique et aux votes du Parlement. Également, les professionnels

évoluer avec l'âge de la retraite à 62 ans".

Sur le front portuaire, les réactions sont vives également : *"Partiellement bloqués, nos entreprises en subissent les conséquences"*. Malgré les failles déplorées dans sa mise en œuvre, *"la réforme portuaire est achevée à 98% et nous comptons sur la bonne volonté de chacun pour aboutir"*. À défaut, *"TLF insiste pour que le gouvernement*

prenne les mesures qui s'imposent". Au plan ferroviaire enfin, *"les grèves à répétition compromettent définitivement toute possibilité de transfert de la route vers le fer et*

donc les objectifs du Grenelle. Les syndicats de cheminots doivent pouvoir exprimer leurs opinions mais ils prennent une responsabilité certaine dans l'abandon progressif de ce mode".

**ÉTATS GÉNÉRAUX
AFFECTÉS**

généraux du transport routier. Affectés par l'environnement actuel, ces derniers prennent du retard avec une remise des travaux reportée fin 2010 début 2011. S'agissant de la mutuelle dans les entreprises où elle n'existe pas (50%), les négociations *"sur la nature et le niveau des prestations ainsi que les conditions d'ouverture des droits"* sont suspendues *"à la clause de désignation et à la prise en compte intergénérationnelle"*. Un groupe de travail a néanmoins été constitué pour élaborer un cahier des charges en vue d'un prochain appel d'offres. En matière de formation professionnelle, TLF s'est par ailleurs engagée auprès des syndicats sur *"la valorisation du tutorat et le contrat de professionnalisation"*. En parallèle, des travaux avec le Comité des usagers du réseau routier national visent *"à définir les critères de qualité auxquels devront répondre les aires de stationnement sur le réseau non concédé. Ils seront aussi menés en direction des plates-formes logistiques et des zones industrielles avec l'objectif de créer un label à terme"*. Autre dossier : le calcul des temps de service : *"La convergence s'est faite sur l'idée de transposer en droit français la notion de temps de disponibilité de la directive n° 2002/15 tout en supprimant les heures d'équivalence"*. Quant aux

Carburant: pas d'amélioration de l'approvisionnement

PARIS – (...)

"Il y a effectivement pénurie", a confirmé de son côté Philippe Grillot, président de la Fédération des Entreprises de transport et logistique de France (TLF) lors d'une conférence de presse.

"Les trésoreries (des entreprises de transport, ndlr) en prennent un coup", a-t-il mis en garde.

"On ne peut pas dire aujourd'hui qu'on va licencier du personnel", a-t-il ajouté, expliquant qu'"on épuise les stocks de congés payés" dans les entreprises qui tournent au ralenti.

Selon le gouvernement, 3.000 à 4.000 stations service françaises sur un total de 12.300 restaient en rupture de stocks jeudi en France, notamment en région parisienne, malgré le déblocage de certains dépôts par les forces de l'ordre.

(©AFP / 21 octobre 2010 16h43)