

FLASH TRANSPORT LE 14/09

TLF Ile-de-France

Le 14 octobre, **TLF Ile-de-France** organise une journée professionnelle, avec Promotrans, dédiée aux livraisons urbaines en Ile-de-France et la cohérence réglementaire. Essais et démonstrations de plusieurs formats de véhicules sont prévus.

Lieu :

Promotrans/Gonesse (95)

Tél. :

01 53 68 40 40



VENDREDI 16 SEPTEMBRE 2011

Assises du ferroviaire

Que peut espérer le fret ?

De l'aveu de Nathalie Kosciusko- Morizet, de tous les sujets abordés lors du lancement des Assises du ferroviaire hier matin à Paris, le fret a été celui le plus débattu. Sans tabou, les programmes fixés aux quatre commissions chargées d'animer les Assises sont ambitieux, et croisent en effet les difficultés rencontrées par le transport ferroviaire de marchandises depuis sa libéralisation en 2006.



Sur trois mois, la volonté des Assises vise à anticiper l'ouverture du transport de voyageurs pour en faire un levier de relance. Aussi, l'expérience désastreuse de la libéralisation du fret ferroviaire est-elle un cas d'école à ne pas reproduire.

En témoigne l'érosion de son trafic depuis 2006 pour aboutir aujourd'hui à une *"situation sinistrée"*, reconnaît la ministre de l'Écologie. Avec **Thierry Mariani**, son homologue des Transports, l'objectif des Assises semble donc d'éviter un bigbang et les positions défensives voire nationales qui caractérisent souvent le ferroviaire vis à vis des autres modes. Si l'exercice débouche sur des réalisations concrètes, le fret devrait donc en bénéficier.

Conduite par **Gilles Savary**, ancien député européen, la première commission est consacrée à la place du ferroviaire français en Europe. À ce titre, elle examinera les conséquences de l'ouverture du marché et les exigences qu'elle impose en termes de régulation pour Réseau ferré de France, la SNCF et les nouveaux entrants. Conditions du maintien de services publics, missions d'aménagement du territoire, harmonisation sociale, avenir du statut de cheminot... *"nous devons aboutir à un pacte national et éviter que la concurrence se fasse sur du dumping social"*, déclare Gilles Savary.

Placée sous la présidence de **Véronique Morali**, inspecteur des finances, la seconde commission est dédiée à la gouvernance du système ferroviaire. Elle aura également fort à faire pour trouver des consensus entre RFF et la SNCF autour de la gestion des gares, du réseau et de son entretien. Elle s'interrogera aussi sur l'opportunité d'engager une nouvelle phase de décentralisation ainsi que sur la répartition des compétences entre acteurs dont l'État.

PoiNTS d'éTaPe

Pilotée par **Nicolas Baverez**, la commission sur l'économie ferroviaire examinera s'il convient de revoir les priorités d'investissement sur le réseau et de rationaliser l'offre actuelle en cherchant à la rendre plus effi-cace. Coûts, montants des péages, financements sont à son menu en intégrant les dettes de RFF (près de 30 milliards d'euros !) et de la SNCF (6 milliards d'euros).

Ses travaux rejoignent ceux de la quatrième commission confiée à **Bruno angles**, ingénieur des Ponts et chaussées. Elle est consacrée à l'analyse des marchés ferroviaires étrangers et de filières industrielles telles que aéronautique, défense, nucléaire, etc. dans le but de fixer des scénarios de développement pour le ferroviaire français.

Pour alimenter leurs travaux, les commissions pourront s'appuyer sur plusieurs chantiers déjà engagés comme la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports, le plan de régénération des voies ferrées, le programme LGV ou encore l'engagement national en faveur du fret ferroviaire. D'ici janvier 2012, horizon fixé pour le rendu des propositions, deux points d'étape seront organisés devant une assemblée plénière ad hoc, l'un le 18 octobre, l'autre le 15 novembre. Présidée par les ministres, cette assemblée se compose d'une soixantaine de membres dont plusieurs issus du fret comme la **fédération TLF**, les associations Objectif OFP et Afra, le GNTC ainsi que des entreprises à l'image d'Europorte, Euro Cargo Rail, SNCF, Gefco, et des personnalités telles que **Georges di Lallo**.

"Trouver une solution à la dette de RFF"

Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable,

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

DU 16/09/2011

Paru dans L'Officiel des Transporteurs: N° 2611

Rubrique :

FRANCE

Auteur(s) :

A. M.

EN RHÔNE-ALPES

Aide à la manutention électrique

Améliorer les conditions de manutention lors des livraisons, tel est l'objectif de la convention signée par TLF Rhône-Alpes et la CARSAT.

Pour ce faire, les partenaires ont conçu un dispositif permettant d'aider financièrement les entreprises de moins de 50 salariés à acquérir et mettre à disposition des transpalettes électriques compacts embarqués. En outre, il est prévu de former les salariés à l'entretien et à l'utilisation en sécurité de ce matériel. L'aide financière allouée sera au maximum de 4 200 € par établissement (SIRET). Elle sera versée en une seule fois dans la limite de 70 % des dépenses engagées hors taxes. Les transporteurs intéressés sont invités à présenter une demande de subvention à la CARSAT. Cette convention expirera le 30 novembre 2012.

DOSSIER LOGISTIQUE

Les ports français reviennent dans la course

La réforme portuaire adoptée, les ports français espèrent regagner la confiance des grands acteurs du commerce maritime international et des chargeurs, après des années de conflits sociaux. Voici leurs atouts, face à leurs concurrents européens.

« Enfin, la réforme portuaire est passée! » Un cri du coeur qui émane de l'immense majorité des professionnels du secteur portuaire français. La loi de réforme portuaire du 4 juillet 2008 est entrée en application le 3 mai dernier (le 10 juin à Bordeaux), après des années de conflits sociaux qui ont handicapé les ports hexagonaux et terni leur image. Elle constitue un premier pas pour un retour à la compétitivité.

Selon Gilles Scognamiglio, associé d'Ernst & Young, cette réforme a pour but « d'assurer un commandement unique de la manutention portuaire via le transfert des outillages de manutention (grues et portiques). Grutiers et portiqueurs sont regroupés sous un seul commandement: la société de manutention. »

Les grands ports maritimes sont désormais chargés des fonctions régaliennes,

comme les missions d'aménageur: réalisation, exploitation et entretien des accès, construction et entretien des infrastructures portuaires, aménagement et gestion des zones industrielles ou logistiques. S'y ajoutent la gestion et la valorisation du domanial ; la police, la sûreté et la sécurité et les actions de promotion générale du port.

Cette période agitée, qui aura duré quatre ans, a été qualifiée de « chaotique » par Christian Paschetta, président de l'Unim (Union nationale des industries de la manutention), lors de l'assemblée générale du syndicat professionnel, le 23 juin dernier: «Les perturbations sociales que les ports ont subies du fait des négociations sur la pénibilité ont été très pénalisantes, particulièrement en ce début d'année 2011 pendant plus de six semaines. » En effet, certains armateurs et chargeurs sont partis chercher dans les ports européens des zones Nord (Zeebrugge et surtout Anvers) et Sud (Gênes, Barcelone, Valence) un climat plus apaisé et donc une meilleure fiabilité des opérations de manutention des marchandises.

« On peut observer chez les chargeurs une certaine perte de confiance suite aux grèves. Ils ont dû trouver des solutions alternatives de transport, essentiellement la route », analyse Gilles Scognamiglio. « Certains chargeurs sont revenus, mais d'autres ont gardé sous le coude une partie des solutions alternatives qu'ils avaient mises en place. Les grèves ont été perçues jusqu'au niveau des directions générales des entreprises, dont certaines ont même ordonné de créer des stocks de sécurité, ce qui est une hérésie », ajoute Philippe Bonnevie, délégué général de l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret).

D'autres sont encore plus sévères, comme cet expert qui préfère rester anonyme: « Beaucoup de chargeurs et d'armateurs sont partis en courant! Les trafics de conteneurs du Havre et Marseille se sont effondrés. ». « Les pertes de trafic sont évidentes. Les ports auront-ils la franchise de nous communiquer des chiffres réalistes? Et à quand le retour à notre niveau d'avant la réforme? », s'interroge, quant à lui, Thierry Brûlé, directeur général de Setcargo.

Un bond de la productivité

Les pertes de trafic sont évaluées à 700 000 conteneurs au Havre, sur 2,4 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) traités en 2010, selon Jean-Louis Le Yondre, président du conseil maritime de TLF (Fédération des entreprises de transport et de logistique), président du conseil de développement du Grand port maritime du Havre et du commissionnaire Tramar. De son côté, Marseille-Fos a perdu entre 10 et 20 % de son trafic global, d'après l'estimation faite par Dirk Becquart, directeur du développement du grand port méditerranéen. Maintenant « tout commence », affirme Xavier Galbrun, délégué général de l'Unim, pour qui « jusqu'à maintenant, la confusion des rôles entre sphères publique et privée a été préjudiciable pour les ports français ».

Le délégué général de l'Unim a réalisé une chronologie très détaillée de tous les événements qui ont eu lieu entre le 27 juin 2007, date où le président Nicolas Sarkozy a annoncé la mise en chantier d'une nouvelle réforme portuaire, et le 31 mai

2011 , date de l'accord Unim-UPF (Union des ports français) sur la procédure de lancement du cahier des charges pénibilité qui clôt cet épisode difficile. Le délégué prépare également un livre sur l'histoire de ce long conflit. Pour Jean-Louis Le Yondre, « la réforme est passée, la loi est appliquée, il n'y a eu aucun mouvement social depuis cette date. Nous allons pouvoir reconquérir nos trafics ». La page serait donc tournée et les ports français prêts à affronter leurs concurrents étrangers. « Depuis le 3 mai, on assiste à un bond de la productivité auquel on ne s'attendait pas, avec 30 à 32 mouvements par portique et par heure au Havre », se félicite Jean-Louis Le Yondre. Mais la reconquête des parts de marché ne pourra se faire que dans le cadre d'une absence totale de mouvements sociaux durant des mois, voire des années.

Or, cette hypothèse n'est pas absolument certaine, si l'on en croit Thierry Ehrenbogen, directeur général de SDV LI Europe. « Je suis ravi de l'aboutissement de ces longues négociations. Ceci étant, il y aura toujours un autre sujet susceptible de resurgir. La fiabilité totale des ports français est une never ending story [histoire qui ne s'arrête jamais]. L'adoption de la réforme portuaire ne signifie pas la disparition des conflits sociaux ad vitam aeternam », juge-t-il. Pour ce professionnel qui revendique plus de vingt-cinq ans de collaboration commerciale avec les ports hexagonaux, les trafics ne reviendront pas à 100 % au Havre ou à Marseille: « Même si les solutions alternatives ont un surcoût, certains chargeurs veulent sécuriser à tout prix leurs flux sensibles. »

Des chargeurs qui réclament d'abord et avant tout de la fiabilité. « Un retour en arrière serait dramatique. N'oublions pas que l'accord contient une clause de révision dans quatre ans », avertit Philippe Bonnevie. « Le risque est toujours là, mais je refuse d'y croire. Nous n'avons pas le choix, nous allons devoir unir nos efforts pour retrouver une compétitivité à la hauteur des moyens et installations en place », analyse Thierry Brûlé, chez Setcargo.

Vers des terminaux privés

Les armateurs saluent également ce nouveau départ. Le groupe CMA CGM, premier armateur français et troisième groupe mondial de transport maritime en conteneurs, se réjouit « de la mise en oeuvre de la réforme des ports français qui garantira une productivité bien supérieure à la productivité actuelle, permettant ainsi aux terminaux d'opérer à la fois plus de navires et plus de conteneurs et d'être enfin à pied d'égalité avec les plus grands ports maritimes européens et mondiaux ».

Jean-Louis Le Yondre évoque « une nouvelle ère » qui s'ouvre aujourd'hui. Côté chargeurs, Philippe Bonnevie estime que « les conditions sont maintenant réunies pour un redémarrage des ports. La paix sociale assurera la fiabilité, la première exigence des chargeurs ».

Les ports vont dorénavant accentuer leurs efforts de communication à destination des armateurs, chargeurs et commissionnaires étrangers, pour leur vanter le nouveau visage des ports français. « Ils sont très actifs et déploient des trésors

d'énergie », reconnaît Thierry Ehrenbogen.

« La récente réforme a créé pour la première fois des terminaux privés dans les ports français. La performance portuaire va dépendre de ces entreprises placées dans une concurrence nationale et européenne importante. Les autorités portuaires n'ont plus de rôle direct dans les trafics, mais veillent à des stratégies de développement et de marketing qui donnent des images positives des ports », ajoute Gilles Sconamiglio. « Nous sommes désormais à armes égales avec les ports étrangers. C'est le marché qui arbitrera », conclut Xavier Galbrun.

Patrick Cappelli



VENDREDI 23 SEPTEMBRE 2011

Dossier Livraison urbaine Trois questions à ...



Hervé Street Pdg de Star's Service

Transport Info Hebdo : Que représente pour Star's Service la distribution urbaine et pourquoi avoir racheté La Petite Reine ? Hervé Street : La distribution urbaine représente 70% de l'activité de Star's Service. Nous avons acquis La Petite Reine, ses trois agences et ses 80 triporteurs pour proposer à nos clients une offre globale : quelle que soit la taille de l'agglomération, nous pouvons livrer en messagerie ou à domicile avec des véhicules qui vont du triporteur électrique au 26 tonnes, en substituant un véhicule propre à un véhicule thermique chaque fois que cela s'avère possible. Nous avons aussi l'ambition de densifier le réseau parisien et de créer d'autres agences en province.

TIH : Comment choisissez-vous vos innovations et quels bénéfices en tirez-vous ? HS : Ce sont les contraintes réglementaires qui conditionnent nos activités et qui nous imposent de nous réinventer par de nouvelles solutions adaptées aux produits que nous transportons. Nous avons ainsi acquis 6 véhicules roulant au GNV et 6 véhicules électriques. En tant que président de TLF Ile-de-France, j'ai aussi soutenu la création de hubs urbains partagés. D'une part, un hub partagé satisfait plusieurs acteurs et, d'autre part, les transporteurs ont globalement les mêmes problèmes, dont celui du coût de l'immobilier. De ce fait, différents intervenants pourraient se succéder sur les mêmes lieux entre le jour et la nuit, selon les degrés de température requis ou les clientèles. Malheureusement, les résultats ne sont pas là. Nous sommes reçus avec des fortunes diverses par les autorités communales et la stratégie de Geodis n'est

pas la même que celle de TLF ou de Star's Service. Et quant aux véhicules, les camions au GNV sont difficilement exploitables à cause du maigre réseau de distribution et les camions électriques ont si peu d'autonomie qu'on ne peut les positionner que sur des trafics dont on connaît le kilométrage, la durée d'exécution et la charge. En fait, le seul retour sur investissement que nous ayons se trouve dans l'expérience que nous acquérons sur ces techniques et qui, si la technologie se démocratise, nous permettra d'utiliser efficacement ces véhicules.



La distribution urbaine représente 70% du CA de Star's Service.

"Nous voulons les solutions techniques permettant d'avancer"

TIH : Quelles solutions réclamez-vous pour moderniser votre distribution urbaine ?

HS : Nous voulons des solutions techniques qui nous permettent d'avancer en transformant ce marché de niches en "marché de masse". Nous aurions besoin d'un réseau de distribution de gaz pour les camions GNV, d'un réseau d'échange de blocs batteries pour les véhicules électriques afin qu'ils gagnent en autonomie et d'une informatisation des aires de livraison afin qu'on puisse réserver leur usage.

Nous aimerions aussi des solutions de partage de l'espace urbain, même si je sais qu'elles demanderont du temps pour être adoptées.

Tous droits réservés : Transport Info Hebdo

5B7635A184F0230151DC4863030CA1937C724735384B87F09518779

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS:

N° 2612 DU 23/09/2011

Rubrique :

FRANCE

Auteur(s) :

A. M.

INSTANCES PARITAIRES

Gros malaise à la CPNE

Le regain de tension entre la FNTR et l'OTRE (cf p. 6) risque de retentir sur le fonctionnement de la Commission paritaire nationale de l'emploi, avançant certaines organisations syndicales. Et la CPNE n'a pas vraiment besoin de cela ! Le 14 septembre, la réunion de cette commission a fait flop. Une fois encore, les participants sont restés bloqués au deuxième point de l'ordre du jour : l'élection d'un vice-président issu des rangs patronaux (la présidence est assumée par Maxime Dumont, Union fédérale Route CFDT). Engagée depuis le début 2010 avec l'arrivée de l'OTRE, la recherche d'un équilibre dans la répartition des voix au sein des représentants patronaux n'a pas abouti. Les fédérations professionnelles ne parviennent pas à s'entendre entre elles sur la répartition des 12 voix dont elles disposent. Dans les tuyaux depuis un moment, la proposition de relever le nombre de voix à 18 n'a pas réglé le différend. Résultat, l'élection du vice-président, initialement prévue en juin, n'a toujours pas eu lieu. Et les deux prétendants - **Philippe Choutet pour TLF**, Michel Chalot pour la FNTR - seraient même revenus sur leur candidature. « En l'absence de vice-présidence, aucune décision ne peut être prise », fulmine Frédéric Bérard, président du SNATT CFE-CGC, qui dénonce « l'obstruction » du tandem FNTR-UFT.

« La situation est très préjudiciable au travail paritaire, au système de formation, in fine aux entreprises et à leurs salariés. De gros problèmes risquent d'intervenir sur les prises en charge par l'OPCA Transports ou encore la création de certificats de qualification professionnelle... La profession doit prendre conscience de l'importance de la CNPE et de la nécessité de lui assurer un financement en propre. L'accord formation a éludé la question et nous ne l'avons pas signé pour cette raison. Pour ses locaux et ses moyens, la CNPE se trouve financièrement dépendante d'organismes "charitables". C'est anormal ». Une analyse partagée par le président cédétiste de la Commission qui note : « Bizarrement, l'intégration de l'OTRE dans les instances qui brassent de l'argent – tels l'OPCA ou la Carcept – s'est réglée sans difficulté. Tout le monde y avait intérêt ».

Vice-président ou non, Maxime Dumont entend maintenant aborder les dossiers en souffrance.

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

DU 23/09/2011

Paru dans L'Officiel des Transporteurs: N° 2612

Rubrique :

FRANCE

Auteur(s) :

A. M.

TRANSPORT LÉGER

Compromissur les futures règles d'accès

Les futures règles d'accès à la profession de transporteur léger sont calées. Reste à définir le volet relatif à la formation initiale des conducteurs.

La commission « transport léger » peut légitimement se féliciter du travail accompli. Constituée autour de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, elle s'est réunie le 9 septembre pour finaliser les décisions arrêtées.

« Ce travail a été mené collectivement puisqu'il est issu des débats menés dans le cadre des États généraux », glisse Jean-Marc Rivera, secrétaire de la commission transport léger de l'OTRE. « Nous y travaillons depuis trois ans », soutient pour sa part la FNTR. Quoi qu'il en soit, l'ensemble des représentants professionnels semble satisfait du résultat.

« C'est un compromis équilibré entre notre position qui était de ne pas trop accentuer les contraintes et celle de la FNTR qui voulait fortement les renforcer », reconnaît Stéphane Choquet, président du **SNTL (affilié à TLF)**.

« Nous avons beaucoup d'ambitions et certaines se sont révélées irréalisables, observe Gérard Cohen-Boulakia, président de la commission transport léger de la FNTR.

Mais nous avons obtenu l'essentiel : un vrai statut d'entrepreneur »

.Deux dispositions sont arrêtées :

- A compter du 4 décembre 2011 (date d'entrée en vigueur du « paquet routier »), le montant de la capacité financière sera doublé à 1 800 € pour le seul premier véhicule ; il restera inchangé pour les suivants ;
- Les conditions d'obtention du justificatif de capacité (rebaptisé « attestation de capacité transport léger ») se renforceront afin de rendre plus sélectif l'accès à la profession. Objectif affiché : lutter contre l'important taux de mortalité des entreprises nouvellement créées. A compter du 1er juillet 2012, le stage passera de 70 à 105 heures (deux à trois semaines) dont la moitié consacrée à la gestion financière et celle des salariés. A la Chambre syndicale du déménagement, on regrette que le programme n'aborde pas cette activité « alors que 20 % des titulaires du justificatif réalisent des déménagements »

. La formation sera sanctionnée par un examen de fin de stage (3 heures) avec un QCM et une étude de cas rédigée. Soit un bon niveau bac. « Le saut est important, mais peut-on diriger une entreprise sans savoir compter ? Ce n'est pas cela l'ascenseur social », soutient Gérard Cohen-Boulakia. Dans un premier temps, l'épreuve sera organisée par les centres de formation auxquels les DREAL remettront à chaque session des batteries de tests d'évaluation (tests qui auront été conçus au préalable par les centres) afin d'assurer une homogénéité entre les épreuves.

LE COMPTE PROPRE AUSSI ?

Sur la formation initiale des conducteurs, plusieurs points ne sont pas tranchés. Pour autant, la DGITM s'est engagée à ce que cette obligation intervienne « assez rapidement »

pour les primo-entrants, sans diplôme, titre ou expérience professionnelle, note Jean-Marc Rivera. Des divergences subsistent sur les modalités - faut-il ou non exonérer de formation les titulaires actuels du justificatif ? - comme sur la durée. La FNTR, qui veut en faire une vraie formation diplômante, estime le strict minimum à 70/80 heures, le SNTL et l'OTRE plaident pour une formule plus légère. Le contenu reste aussi à définir et à soumettre à la CPNE.

Une autre interrogation demeure : cette obligation de formation doit-elle s'inscrire dans le dispositif conventionnel ou mieux vaut-il lui donner un caractère réglementaire ? La deuxième option ouvrirait, en effet, la voie à une généralisation à tous les conducteurs du transport léger, compte propre compris, dans une optique de lutte contre le travail illégal. Une voie que la FNTR n'appelle pas de ses vœux, contrairement à ses deux consœurs.

OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

DU 23/09/2011

Paru dans L'Officiel des Transporteurs: N° 2612

Rubrique :
ÉVÉNEMENT

Auteur(s) :
SLIMANE BOUKEZZOULA

GESTION DE LA CGMTR

L'OTRE « ALLUME » LA FNTR

L'élection en juin dernier d'Aline Mesples à la tête de la CGMTR n'a pas manqué de raviver les tensions entre l'OTRE et la FNTR. Contestée par cette dernière, qui assurait jusque-là la gouvernance de cet organisme de cautionnement bancaire destiné aux entreprises de TRM et de transport de voyageurs (au total, plus de 8 599 actionnaires et 187 499 actions), Aline Mesples, par ailleurs vice-présidente de l'OTRE, a fait établir un audit sur la gestion des anciens administrateurs, dont René Petit, l'ex-président de la CGMTR et... de la FNTR. Une plainte contre X a été déposée auprès du procureur de la République de Nanterre (92). Ambiance...

L'affaire commence avec l'élection d'Aline Mesples, vice-présidente de l'OTRE, à la tête de la CGMTR le 30 juin dernier, en assemblée générale. La première depuis 1996, affirme-t-elle. Aline Mesples s'est tout d'abord présentée comme administrateur avec, à ses côtés, Jean-Marc Charbonnier, un Otriste patron des Transports Manosque, et Jérôme Leenhardt, représentant les Transports Portal (12). Les trois candidats déclarent s'être présentés avec, entre les mains, le pouvoir de 113 actionnaires. Les cinq administrateurs en place ne se représentaient pas (voir par ailleurs), selon Aline Mesples. Parmi eux, Jean-Paul Deneuille, délégué général de la FNTR, dont il assurait la représentation en tant que personne morale. Aline Mesples a dans la foulée été portée à la tête de l'organisme. Un mois plus tard, dit-elle, la FNTR adressait un courrier en direction de dirigeants provinciaux du TRM.

« Il y était écrit que notre arrivée en tant qu'actionnaires remettait en péril l'avenir de la CGMTR ».

CONVOCATIONS EN AG CONTESTÉES

Aline Mesples assure que l'organisation dirigée aujourd'hui par Jean-Christophe Pic était la seule du paysage patronal du TRM représentée au sein de la CGMTR. **Georges Drouin**

(Pdg de Lovefrance), encore aujourd'hui administrateur de TLF dont il a participé à la création en 1998, en assurait pourtant la vice-présidence... Dès son arrivée à la tête de l'organisme de cautionnement bancaire, Aline Mesples a confié un audit à Pascal Welz, gérant d'Eureka Consulting.

« J'ai découvert que la société était gérée par une entreprise extérieure, la GITT qui a, depuis, été liquidée et rachetée par le groupe Sfeir. J'ai donc demandé un audit afin d'informer les actionnaires. Il n'a pas de but à charge ou à décharge. Mon second objectif est de convoquer une AG afin de savoir si cette société peut de nouveau devenir un outil pour la profession. Il est donc indispensable que les actionnaires historiques de la CGMTR se manifestent ».

Pascal Welz dit avoir mis à jour

« des anomalies concernant le mode d'élection du CA et l'utilisation des produits financiers réalisés par la CGMTR ».

Aline Mesples a donc pris l'initiative d'une conférence de presse le 19 septembre. L'avocat Me Cariou-Martin et Pascal Welz l'accompagnaient. Etait également présent, Jacques-Yves Le Marrec, un huissier mandaté par d'anciens membres du conseil d'administration de la CGMTR, des personnes physiques et la FNTR.

« Nous n'avons pu avoir accès à tous les documents. Cela a dès lors relevé de l'archéologie financière que de mener cet audit, assure Pascal Welz. Nous avons donc travaillé uniquement sur les grands livres de ces 5 dernières années ainsi que sur des documents juridiques portant sur la période 1992-2011. Ces documents ne sont pas exhaustifs ».

Aline Mesples affirme donc que, depuis 1996, les actionnaires n'étaient pas invités aux assemblées générales. « Une minorité décidait », prétend la nouvelle présidente de la CGMTR. « Depuis l'élection d'Aline Mesples, l'objectif est de présenter une vision objective à tous les actionnaires qui ont été maintenus à distance du fait du manque de convocations, déclare Me Cariou-Martin.

Ces actionnaires auraient dû être maintenus informés nominativement chaque année par courrier. Or, l'ancienne direction s'est contentée d'informer et convoquer ces actionnaires par la seule voie d'une diffusion dans le Journal Officiel de la commune qui abritait le siège de l'actionnaire. La diffusion par Journal Officiel est une pratique des années 1970. L'absence de convocation nominative n'est pas hors la loi, mais elle ne respecte pas les obligations faites par le code de commerce. En matière de SA, avec l'ensemble des actions nominatives, il prévoit que la convocation se fasse par courrier classique ou électronique nominatif. En conclusion, de 1986 à 2011, il n'y a pas eu d'informations. La société a fonctionné sans autre contrôle que celui des 5 administrateurs présents et d'un commissaire aux comptes qui a été remplacé en 1998 ».

PRODUITS FINANCIERS EN QUESTION

Autre point soulevé par la nouvelle direction de la CGMTR : l'utilisation des produits financiers que celle-ci engrangeait.

« En 2002-2004, une enquête a été menée par la brigade financière sur demande de la commission bancaire, indique Pascal Welz.

L'ancienne direction avait été plusieurs fois interpellée sur un principe extrêmement important : la CGMTR avait été interrogée par la personne de M. Petit sur la destination et la comptabilisation des produits financiers liés aux placements que réalisaient les différents actionnaires. Lorsqu'il y avait des demandes cautionnement de la part d'entreprises de transport, la CGMTR, en contrepartie de ce de cautionnement, faisait souscrire à ces sociétés des actions (de la CGMTR) et encaissait un dépôt de garantie. Ceux-ci généraient des produits financiers qui, normalement, devaient revenir aux actionnaires mais qui ont été finalement comptabilisés sur les comptes de résultat à l'initiative des seuls 5 administrateurs. Ces produits servaient en fait à financer les charges de la CGMTR dont, en grande partie ces

dernières années, le règlement des salariés permanents alors que la société avait été mise en sommeil depuis plus de 4 ans. La commission bancaire avait dès lors, à l'époque, indiqué que sans cette intégration des produits financiers aux comptes de résultat, la société aurait été mise en redressement judiciaire depuis un moment. Surtout - et c'est ce qui a entraîné la perte de l'agrément en 2004 - les principaux produits de la CGMTR n'étaient plus des produits de comptes bancaires mais des produits tirés des revenus locatifs de l'immeuble parisien ».

DÉPÔT DE PLAINTE

Selon Me Cariou-Martin, l'enquête de la brigade financière a abouti à un classement sans suite. « Immédiatement après ce classement sans suite, les statuts de la société ont été changés. La CGMTR abandonne alors son statut de cautionnement bancaire au profit de celui de conseils en gestion et management, sous la forme juridique d'une société de coopérative à capital variable. Dans ce cadre-là, la CGMTR n'est plus dès lors sous le contrôle de la commission bancaire. Ce contexte juridique nous a conduits à déposer une plainte le 19 septembre, au nom d'Aline Mesples, devant le procureur de la République de Nanterre ». L'avocat dit s'être mis en relation avec l'Ordre des experts comptables de l'Ile-de-France afin d'entendre son analyse sur la décision prise par l'ancienne direction de la CGMTR (qui n'avait plus de salariés) de déléguer sa gestion financière à la GITT. Cette société est basée à Neuilly-sur-Seine (92). Dans le registre « societe.com », elle est rangée dans la spécialité « Conseils pour les affaires et autres conseils de gestion ». Elle a été créée en 1989 sous la forme d'un GIE. Jean-Paul Deneuville y apparaît en qualité de contrôleur de gestion. Elle n'exerce son activité de prestations de services que depuis 2007, selon l'avocat.

« Cette société avait proposé une convention de prestations de services qui, au regard de l'exercice de la profession d'expert comptable, n'étaient pas viable avec des prestations exercées sans contrôle. Cela pose nécessairement la question de l'abus de bien social, de l'abus de pouvoir et de voix », affirme l'avocat engagé par Aline Mesples. Lequel assure éprouver des difficultés à réunir les éléments financiers et les documents juridiques relatifs à la GITT.

Pascal Welz dit s'étonner que, alors que la CGMTR avait été mise en sommeil en 2004, des licenciements aient pu être programmés en 2006 et, dit-il, portés sur l'exercice 2007. « Celui de René Petit ("rémunéré environ 93 000 € par an pendant des années, jusqu'en 2004", précise Aline Mesples), qui assumait à la fois la présidence du conseil d'administration et la direction générale, a coûté 146 000 euros pour la seule transaction », avance le gérant d'eureka Consulting. Lequel dit également s'étonner que « la modification de passage de la CGMTR en SA n'ait fait l'objet que d'une assemblée générale ordinaire. Or, ces modifications statutaires ne peuvent s'effectuer que par le biais d'une assemblée générale extraordinaire ».

Contactée, la direction de la FNTR n'a pas souhaité donner suite. Pour l'instant...

RAPPEL

LA CGMTR, HIER ET AUJOURD'HUI

L'immense majorité des transporteurs routiers à la barre de leur société aujourd'hui en ignore sans doute l'existence. Le sigle CGMTR signifie en fait « Conseils en gestion et management pour le transport routier ».

Il a été fondé sur les fonds baptismaux de la Caisse de garantie mutuelle du transport. Cet organisme de cautionnement bancaire a été créé le 28 août 1957. Un bail. C'est aujourd'hui une société anonyme coopérative. Sa vocation (pendant de longues années) : venir en aide aux transporteurs pour leurs achats de véhicules par l'accès au crédit. Aline Mesples estime à 2 M€ le montant des titres de placement et de participation appartenant à la CGMTR, et à 200 k€ le niveau de ses revenus annuels. La société, dont le siège est à Levallois (92),

possède également un bien immobilier dans le 8e arrondissement de Paris pour lequel une estimation a été demandée. Un patrimoine confortable en ces temps de disette financière dans le TRM. La CGMTR est aujourd'hui en sommeil, selon Aline Mesples.
S.B.

L'ANCIENNE GOUVERNANCE DE LA CGMTR

→

Président :

René Petit

(ex-président de la FNTR de 1989 à 2003)

→

Georges Drouin
(vice-président)

→

Administrateurs :

André Jouve

et

Pierre Fumat

→

Représentant de la FNTR :

Jean-Paul Deneuille

LA NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA CGTMR

→

Présidente :

Aline Mesples

(également vice-présidente de l'OTRE)

→

Administrateurs :

Jean-Marc Charbonnier

(Transports Manosque), membre de l'OTRE et

Jérôme Leenhardt

(représentant des Transports Portal)

INVESTIR

Le 29.09.2011

Le transport de marchandises redoute une nouvelle crise

29/09/11 à 14:59 - investir.fr | 2 commentaires

MENACES. Secteur cyclique, le transport marchand par la route, les chemins de fer ou encore les voies maritimes sera l'un des premiers touchés en cas de dégradation de la conjoncture. Toutefois, les sociétés cotées sont mieux armées que par le passé.

La reprise à l'œuvre depuis 2010 dans le transport marchand et qui s'est traduite en Europe par un redressement de 3 % des tonnages au kilomètre l'an dernier (tous modes de transport confondus) va-t-elle perdurer ? Crise financière oblige, les professionnels du secteur scrutent avec inquiétude l'évolution de la conjoncture économique et redoutent désormais une fin d'année difficile chez leurs grands donneurs d'ordres.

Volumes en sursis et marges modestes

Chacun garde en mémoire la crise de 2009 durant laquelle les tonnages transportés en France par la route s'étaient effondrés de 15,8 %. Depuis, les volumes d'activité n'ont été que partiellement récupérés et les mesures de soutien à la filière prises lors des états généraux du transport routier en 2010 n'ont pas toutes été appliquées. D'ailleurs, pour les investisseurs, le secteur ne sera pas épargné si l'environnement économique se dégrade car il reste très cyclique (voir illustration ci-dessus).



Autre argument en défaveur d'une revalorisation en Bourse : les transporteurs ne créent pas suffisamment de valeur pour l'actionnaire dans la mesure où ce métier ne gagne pas beaucoup d'argent. « Les marges ont toujours été faibles, y compris dans les bonnes années, reconnaît **Patrick Bouchez, président de la Fédération des entreprises de transport et logistique**. Mais les transporteurs qui ont traversé la crise de 2008-2009 en sont sortis plus forts. Ils ont fait de gros progrès dans la réduction des coûts fixes, le maillage des réseaux, la massification des flux ou encore la recherche de niches plus rentables... » Par conséquent et même si le rythme s'est infléchi par rapport à 2010 (année de fort rattrapage), les résultats des entreprises cotées sur la première partie de l'exercice ont été bons, et cela dans un contexte tarifaire toujours aussi défavorable. En effet, excepté les hausses du prix du gazole qui sont répercutées au client par le système des pieds de facture, la pression à la baisse sur les tarifs du transport reste une problématique majeure pour de nombreux acteurs.

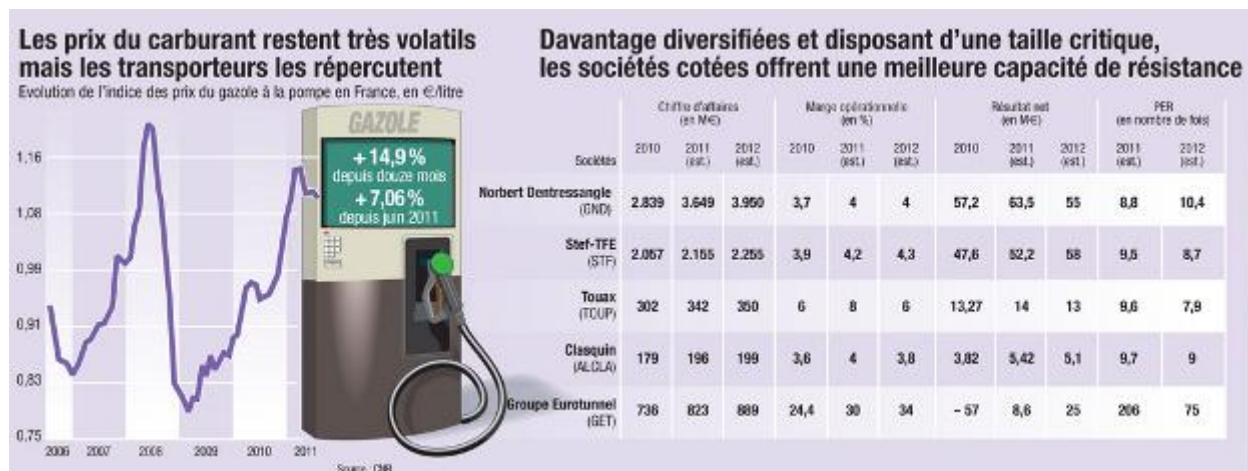
Sur la route, le cabotage autorisé en France depuis 2006 (un groupe sous pavillon étranger peut convoier des marchandises entre deux points d'un territoire situé en dehors des frontières de son pays d'origine) a exacerbé la concurrence. De son côté, le fret maritime souffre de surcapacités liées à une offre pléthorique de navires. Enfin, bien qu'ils répondent aux exigences environnementales, le ferroviaire et le fluvial captent moins de 12 % des échanges en France à cause du manque d'infrastructures.

Le transport marchand est également soumis à de nouvelles pressions réglementaires ou fiscales. « Elles se sont durcies », indique-t-on chez Stef-TFE. Déjà soumis à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), les transporteurs routiers devront s'acquitter, à partir de 2013, d'une écotaxe poids lourds qui devrait leur coûter près de 800 millions d'euros par an. Ce surcoût sera normalement répercuté aux clients, mais ces derniers pourraient dès lors rechigner à accepter d'autres relèvements de tarifs : l'une des clés pour améliorer la rentabilité.

La logistique est plus rentable

Car, plus que la progression des volumes transportés, le vrai catalyseur boursier dans le secteur réside dans l'amélioration durable de sa capacité bénéficiaire. D'où la recherche permanente des économies d'échelle *via* la massification des réseaux et la nécessité de maîtriser de bout en bout la chaîne d'approvisionnement en intégrant tous les aspects logistiques. Moins sensible à la conjoncture – elle n'avait chuté que de 4,5 % en 2009 en Europe –, la logistique a surtout l'avantage d'être deux fois plus rentable que les prestations de transport classique. Mais ce métier, où la taille des entrepôts est déterminante, requiert des investissements très lourds de sorte que l'on ne recense qu'une dizaine de grands logisticiens en Europe, contre plus de 50.000 sociétés de transport routier. La concentration va donc se poursuivre, voire s'accélérer si crise il y a. La diversification dans les activités mieux margées comme le *freight forwarding* (commission de transport) ou la messagerie express se développe aussi de plus en plus.

Bref, dans un contexte économique plus qu'incertain, les entreprises disposant à la fois d'une taille critique, d'une offre élargie et qui sont réactives peuvent tirer leur épingle du jeu. C'est le cas de certains acteurs cotés en Bourse qui peuvent être mis en portefeuille dans une logique de long terme.



EN COUVERTURE PRATIQUE

Les conseils des fédérations d'entreprises

Le conseil de l'AUTF « Avoir de l'audace et ne pas faire de complexe de taille »

« Une PME ne peut en général pas affecter quelqu'un à 100% au transport. Mais elle doit disposer en interne d'une personne qui sait comment les choses s'organisent. Sinon, elle prend un risque important quand elle s'aventure sur des opérations overseas », prévient Philippe Bonnevie, délégué général de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF). S'en remettre trop aveuglément au transitaire peut constituer un handicap économique important s'il s'avère être peu proactif. « Il faut connaître la base des formalités douanières, notamment à l'importation, par exemple savoir qu'il existe des régimes douaniers privilégiés de façon à interroger son prestataire et l'obliger parfois à mettre en place des solutions qui ne sont pas toujours dans son intérêt. »

Preuve est faite que les petites PME sont (trop) facilement à la merci de leurs prestataires compte tenu de leur ignorance. « A elles de faire l'effort pour combler ce manque de capacité. Pour peu qu'il y ait une certaine régularité dans leurs échanges internationaux et un enjeu de développement, former ce cadre ou un agent de maîtrise est essentiel. Au moins pour savoir expliquer au prestataire ce que l'on souhaite précisément », poursuit-il. Certaines actions valent également d'être réalisées. « Prendre contact directement avec un courtier d'assurances permet de diminuer souvent considérablement le montant des primes. On a tort de penser qu'on est trop petit pour intéresser un courtier et négocier une police spécifique, plutôt qu'acheter son assurance au transitaire. La pratique prouve qu'il faut seulement oser. De même, la négociation en direct avec des compagnies maritimes n'est pas hors de portée de grosses PME. Expédier régulièrement quelques conteneurs par semaine vers une région ciblée peut justifier d'un contact direct », estime Philippe Bonnevie. L'entreprise traitera alors avec transitaire et non un un commissionnaire de transport. « Ce sera souvent le même prestataire qui interviendra sous un régime juridique laissant à la PME un meilleur contrôle de ses opérations. »

Le jeu en vaut la peine car les économies peuvent s'élever à plusieurs centaines de dollars par conteneur. Traiter de temps en temps en direct avec les compagnies permet aussi de vérifier que son transitaire habituel ne gonfle pas ses marges...

Le conseil de l'Ania « Faire attention au volet sécurité des procédures douanières »

Les PME des industries agroalimentaires gèrent très rarement elles-mêmes leurs formalités douanières. Elles les externalisent auprès d'un commissionnaire en douane. En général, le prestataire qui réalise la logistique d'exportation sur le pays tiers prend en charge ces formalités. Tel est le constat fait par Diane Doré, chef de projet export de l'Association nationale des industries alimentaires (Ania). Lorsque les entreprises sont uniquement exportatrices vers l'Union européenne, les formalités douanières sont très simplifiées. « Elles sont plus complexes lorsqu'il s'agit d'exportations vers un pays tiers. La réglementation douanière de l'Union européenne a notamment fortement évolué pour intégrer un volet sécurité. Il y a des pré-déclarations à faire en amont des importations et des exportations. Il faut s'assurer que ces éléments seront bien gérés par le prestataire. Nous conseillons donc vivement aux PME de connaître le b-a-ba des procédures douanières à l'export sur pays tiers pour bien comprendre ce qu'elles doivent attendre de leurs prestataires. » Le site www.ania-export.fr a été conçu pour aider en ligne les entreprises et tout particulièrement les PME sans expérience préalable à l'exportation à se développer sur de nouveaux marchés internationaux. Il intègre un module « Procédure douanière » qui explique notamment les nouveautés apportées par le volet sécurité ainsi que des généralités sur le dédouanement dans les pays tiers. « Ce module a été construit de manière très didactique en étroite collaboration avec la DGDDI. Il faut que les PME

s'impliquent davantage dans ces questions », insiste Diane Doré.

Le conseil de l'Afim « Bien réfléchir à l'acte d'exportation lors du contrat commercial »

« Il ne faut pas oublier que l'opération de transport s'inscrit dans un cadre beaucoup plus large », souligne Evelyne Cholet, secrétaire générale de l'Union des constructeurs de matériel textile (qui exporte à 91 %) et directeur des relations internationales de la Fédération des industries mécaniques. L'Afim propose sur son site Internet toute une série d'informations tournant autour de l'acte d'exportation.

Des fiches pays sont mises à la disposition des entreprises. En ce qui concerne le transport et la logistique, l'Afim leur fournit un accès aux listings émis par des fédérations internationales comme le Clecat (Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport), **TLF (Fédération des entreprises de transport et de logistique)**, la Fiata (Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés) ou l'Aslog (Association française pour la Logistique).

« Il est utile de répertorier les acteurs qui interviennent dans le pays où l'entreprise veut exporter et les mettre en concurrence. » Mais il s'agit surtout de sensibiliser les PME sur leurs actes d'exportations. « On ne peut exporter ou faire exporter ses marchandises sans connaître les Incoterms », insiste Evelyne Cholet. La principale difficulté d'une opération de transport international réside dans l'appréciation de la dernière phase du transport. « Dans le cas d'une exportation vers la Chine, le prestataire maîtrise en général très mal le coût du passage dans le port chinois d'arrivée et le post-acheminement à l'usine du client. En conséquence, le coût rendu usine d'une machine peut réserver de très mauvaises surprises! »

Son conseil: veiller au choix du bon Incoterm suivant les pays considérés. « Il faut les connaître et les inclure dans le contrat commercial, ce qui n'est pas du ressort du prestataire de transport. Sur ce point nous pouvons apporter de précieux conseils à une PME.» L'Afim avait ainsi présenté à ses adhérents en janvier dernier les nouveautés apportées par l'arrivée des nouveaux Incoterms.

OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

DU 30 SEPTEMBRE 2011

Agenda

TLF Ile-de-France

LE 14 octobre 2011, organise une journée professionnelle avec Promotrans, dédiée aux livraisons urbaines et la cohérence réglementaire. Essais et démonstrations de véhicules.