

52% de ces opérateurs de la logistique sont des magasiniers (10 points de plus qu'au niveau national) du fait de la prédominance du commerce parmi les secteurs employeurs logistiques.

Ainsi dans le Gers et l'Aveyron où les emplois sont concentrés dans le secteur commerce, on note une présence importante de magasiniers (respectivement 57% et 44%) et faible de caristes (1% et 5%).

En Midi-Pyrénées, la petite taille des structures productives et commerciales explique la présence d'un personnel d'encadrement plus nombreux puisque c'est autant d'unités qu'il faut superviser. Cette situation profite aux techniciens et agents de maîtrise de la logistique dont la place est renforcée en tant que chefs d'équipe, les cadres occupent plus souvent les postes d'encadrement opérationnel et les postes en charge de la conception des processus logistiques restent rares.

4. L'insertion des sortants de formation logistique en région est fortement liée au niveau de qualification

Les formations logistiques favorisent l'accès à l'emploi : 70% des personnes qui étaient à la recherche d'un emploi avant la formation ont retrouvé un emploi, un an au moins après la fin de la formation et cet emploi est durable.

Le baccalauréat professionnel logistique est souvent cité par les recruteurs comme un diplôme apprécié. Cependant, il n'ouvre souvent l'accès qu'à des postes d'ouvriers qualifiés.

Le commerce est le secteur qui a offert le plus grand nombre de débouchés notamment pour les plus bas niveaux de qualification : métiers du magasinage, BEP, CAP, titre professionnel agent de magasinier et Bac Pro.

L'industrie des biens d'équipement, notamment celle en lien avec les activités de l'aéronautiques, offre des perspectives surtout pour les titulaires de la licence professionnelle et du Bac+2.

Extrait de l'étude réalisée par l'AFT-IFTIM à la demande de la COPIRE et du CRFPL Midi-Pyrénées avec un co-financement du Conseil Régional Midi-Pyrénées, du Fonds Européen et de la DRTEFP Midi-Pyrénées.

BREVE Assemblée générale thématique

14 Juin après-midi : assemblée thématique de l'ORT sur le thème le « transport de voyageurs »
Salle d'Assemblée Conseil Régional Midi-Pyrénées - Hôtel de Région **22 bd du Maréchal Juin Toulouse**

ACTUALITÉS Bilan d'activité 2005 du Pôle régional contrôle transports

Contrôle sur route

Nombre de véhicules contrôlés

marchandises			Voyageurs			Total
France	UE	Hors UE	France	UE	Hors UE	
5511	3461	242	526	152	15	9907

Le nombre total de véhicules contrôlés sur route est en constante augmentation depuis 2003

nombre de véhicules verbalisés

marchandises			Voyageurs			Total
France	UE	Hors UE	France	UE	Hors UE	
443	234	4	19	3	2	705

Nombre de véhicules immobilisés

marchandises			Voyageurs			Total
France	UE	Hors UE	France	UE	Hors UE	
130	114	1	1	0	2	248

Si le nombre d'immobilisations paraît identique pour les transporteurs français et les transporteurs des autres pays de l'Union Européenne, il est intéressant de noter que la principale cause d'immobilisation pour les nationaux relève du code de la route (surcharges) alors que pour les étrangers elle est en lien avec la réglementation sociale des transports (intégrité du chronotachygraphe, conduite, repos)

Contrôle des entreprises

Nombre de contrôles en entreprise

Motif du contrôle				Total
Infractions	Marchandises dangereuses	-3.5T	Divers	
47	94	15	37	193

Proportion entreprises verbalisées/contrôlées

marchandises		Voyageurs	
Contrôlées	Verbalisées	Contrôlées	Verbalisées
180	46	13	6

Lors des contrôles en entreprise, la réglementation sociale européenne reste largement la moins bien respectée loin devant les réglementations transports, marchandises dangereuses ou code du travail par exemple.

Bilan 2005 de la Commission des sanctions administratives

La commission des sanctions administratives de Midi-Pyrénées s'est réunie à trois reprises dans le courant de l'année 2005. (deux fois en formation marchandises et une fois en voyageurs.)

Nbre d'entreprises présentées	26
- infractionnistes	8
- capacité professionnelle	9
- capacité financière	9
Nbre d'entreprises sanctionnées	15
- infractionnistes	6
- capacité professionnelle	3
- capacité financière	6
Sanctions prononcées	
- radiations	9
- retraits copies conformes	43
- immobilisations véhicules	27
	(3 entreprises)

BREVE Examen

Attestation de capacité pour l'accès à la profession de transporteur

Cet examen annuel aura lieu le 4 octobre 2006

Date limite de dépôt des dossiers :

4 août 2006

avec 3 options au choix :

Transporteur public routier de marchandises

Transporteur public routier de personnes

Commissionnaire de transport

La durée totale des épreuves écrites est fixée à quatre heures.

Si vous désirez des informations plus précises, veuillez prendre contact auprès de la DRE :

Micheline CARRIE

Dominique PATINO

Tél : 05 61 58 54 16

L'ORT est une association loi 1901 rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisation professionnelle, chambres consulaires, Direction Régionale de l'Équipement et autres administrations, Conseil régional, autorités organisatrices des transports.

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées sont assurés par la DRE, division transport : Cité administrative, bld A. Duportal, 31074 Toulouse

Tél : 05.61.58.54.09 - Fax:05.61.58.55.48

Direction de la publication : Jean Bertin
Rédactrice en chef : Suzanne Soubrenie Bordet
Conception : DRE Joëlle Nivet
Impression : Lecha
Dépôt légal : Juin 2006
ISSN : 1625 - 6034



N° 16 JUIN 2006

Sommes-nous en bonne santé??

TRIBUNE LIBRE

Sans vouloir céder au catastrophisme ni jouer les cassandres, on se doit de constater que l'année 2006 est pour notre profession l'année de tous les dangers, qu'elle ouvre une période agitée, certains risquant de rester sur le bord de la route, exsangues.

En effet, nous devons amortir sur nos activités :

- les augmentations permanentes de carburants imparfaitement couvertes par le jeu des formules d'indexation.
- assumer les hausses de salaires du personnel de conduite, poste qui a « la palme d'or » des postes de charges dans nos comptes d'exploitation.
- assumer une concurrence de plus en plus vive, car non respect de la réglementation sociale.
- assumer une concurrence d'entreprises effectuant du transport routier de voyageurs en « activité annexe », et donc non soumis au même règles que nous autres transporteurs : pas de 13ème mois, pas de Fimo / Fcos, pas de respect de la loi Aubry sur le problème des coupures.
- assumer la suppression d'ici 2007 de l'abattement fiscal de 20% dont bénéficie une majorité de nos conducteurs.
- assumer l'application de la loi du 2 Février 2005 sur l'accessibilité au transport des personnes à mobilité réduite, application que nous partagerons avec nos autorités organisatrices.

Ceci n'est qu'une partie d'un mille feuilles que nous entreprises devront digérer si tout du moins nous le pouvons.....

Prenons par exemple une personne exerçant la profession de transport routier de voyageurs en activité annexe. Elle est inscrite en tant que transporteur à la DDE de son département. Par contre pour cette entreprise la convention collective du transport routier de voyageurs ne s'applique pas. Ses conducteurs n'ont aucune obligation de formation identique à ceux relevant de notre convention (pas de Fimo / Fcos) et l'entreprise est exempte du règlement du 13ème mois pour ses salariés.

Par contre cette entreprise peut transporter, répondre aux appels d'offres des autorités organisatrices. De plus elle est beaucoup plus performante que les entreprises de transport routier de voyageurs. Les tarifs qu'elle peut pratiquer sont beaucoup plus alléchants pour nos clients, mais pourtant.....

Que se passera-t-il lors d'un accident ????

Que se passera-t-il lorsque les feux de l'actualité seront braqués sur « l'autocar » ????

La co-responsabilité du donneur d'ordre sera-t-elle appelée devant les tribunaux ????

Les économies substantielles auront été faites, sur le dos de la sécurité, de la qualité..... La profession aura-t-elle encore les moyens de réagir ???

Alors que devons nous faire ? Baisser les bras ? sûrement pas, mourir ? surtout pas.

Alors Messieurs des administrations donnez un élan à notre belle profession, contrôlez les entreprises qui mettent le ver dans le fruit, aidez les entrepreneurs qui souhaitent développer leur activité.

Le monde bouge, oui, sans transporteurs, NON

Allez, à tous bonne route.

Etienne Miguel - Président Régional FNTV

ETUDE L'étude d'opportunité d'un grand contournement routier de Toulouse

Toulouse se situe au centre d'un réseau d'infrastructures de transport terrestre « en étoile ». Les grandes voiries routières aboutissent sur les voies rapides urbaines de l'agglomération, notamment sur l'anneau du périphérique, lequel supporte un trafic particulièrement élevé (135 000 véhicules par jour sur certain tronçon). La fluidité de la circulation y est primordiale pour assurer à la fois la continuité du trafic de transit, une accessibilité correcte à l'agglomération et un écoulement satisfaisant du trafic local.

une étude multimodale des déplacements à l'horizon 2020

Pour ce qui concerne les compétences de l'Etat, la DRE, avec la DDE de la Haute-Garonne comme maître d'oeuvre, a engagé en 2004 une réflexion sur un contournement de l'agglomération : la phase 1, qui vient de se conclure, est une étude multimodale des déplacements à l'horizon 2020 et à l'échelle de l'aire métropolitaine, c'est-à-dire incluant les villes moyennes « à une heure » autour de Toulouse.

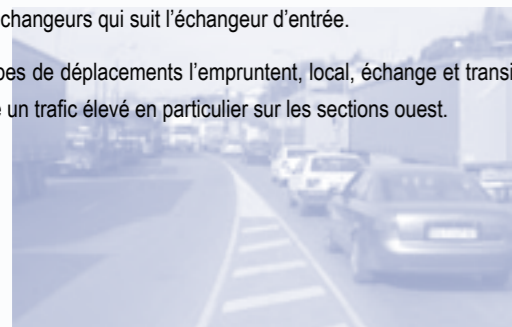
la situation actuelle

Le trafic de transit, à l'échelle de l'aire urbaine, a doublé entre 1996 et 2003, passant globalement de 10 000 véhicules à 20 000 véhicules par jour. La part des poids lourds dans ce trafic est resté stable, à hauteur de 20 %.

60 % de ce trafic se concentre sur les 3 flux suivants : entre Atlantique et Méditerranée, entre Nord et Méditerranée, entre Piémont Basque et Méditerranée.

Le périphérique est resserré autour de la partie la plus dense de l'agglomération. Cette particularité explique sa forte utilisation pour des déplacements locaux, internes à l'agglomération et sur de courtes distances : 1/3 des utilisateurs sort à l'un des 2 échangeurs qui suit l'échangeur d'entrée.

Tous les types de déplacements l'empruntent, local, échange et transit confondus. Il en résulte un trafic élevé en particulier sur les sections ouest.



une qualité de service très dégradée en 2020 sur le périphérique

La deuxième étape de l'étude a consisté à cerner la situation la plus probable en 2020, en supposant effectivement abouties toutes les évolutions attendues dans les 15 prochaines années. La modélisation des trafics, réalisée par le CETE du sud-ouest, fait redouter un accroissement important des dysfonctionnements du système de déplacements, du fait notamment de la forte croissance démographique.

Et cela, malgré les effets attendus de la démarche « aire urbaine », qui vise à structurer un développement plus économe en déplacements (par renforcement du pôle urbain, des pôles d'équilibre secondaires et des villes moyennes régionales),

et malgré la réalisation de tous les projets envisagés, qui privilégient le rail et les transports en commun : rééquilibrage national en faveur du mode ferroviaire, projets déjà connus ou programmés en région, en particulier l'ensemble des infrastructures et services de transports collectifs du plan des déplacements urbains (PDU) et du plan régional de transports (PRT).

Le nombre de déplacements quotidiens dans l'aire d'étude serait alors de l'ordre de 2,5 millions. De nombreuses sections du périphérique atteindraient un trafic supérieur à 150 000 véhicules par jour ; certaines sections approchant les 190 000 véhicules par jour, en particulier sur le périphérique sud, ce qui suppose un étalement des périodes de pointes. Le trafic de transit demeurera marginal face au trafic local, mais pourrait atteindre 32 000 véhicules/jour, les trois flux principaux restant les mêmes qu'actuellement.

Cela se traduit bien sûr à cet horizon par de fortes dégradations des vitesses et des temps de parcours. Par exemple une traversée en voiture de l'agglomération entre le nord et le sud-est nécessiterait ¼ d'heure de plus en 2020 qu'en 2004. Les vitesses moyennes étant sur certaines sections du périphérique quasiment divisées par 2 en période de pointe.

deux options envisageables

La troisième étape de l'étude a consisté à envisager différentes solutions pour assurer un bon fonctionnement du réseau national, c'est-à-dire un écoulement correct du transit à hauteur, tout en s'inscrivant dans une logique d'aménagement du territoire : aucune des deux options étudiées ne permet à ce stade d'entrevoir une vraie solution à la congestion, toute capacité nouvelle engendrant de nouveaux trafics.

- **La mise à 2 x 4 voies du périphérique** : sa faisabilité technique s'avère problématique, de même que son acceptation par les populations riveraines. De plus, cela reviendrait à concentrer tous les trafics sur une même infrastructure, fragilisant tout le système de déplacements. Enfin, cette option n'est pas cohérente avec les orientations stratégiques des pouvoirs publics en matière de développement des transports en commun.

- **Un grand contournement autoroutier à péage** : il pourrait capter une part significative des trafics de transit et d'échange, tout en contribuant à l'aménagement du territoire métropolitain et régional. Les différentes simulations montrent des performances variables en fonction de sa situation, à l'est ou à l'ouest, et de son éloignement de l'agglomération. Il ne permet évidemment pas de résoudre les problèmes d'écoulement du trafic local et de congestion du périphérique.

ooOoo

La question de l'opportunité d'un contournement reste donc d'actualité : en fonction des avis des collectivités et institutions réunies au sein du comité de concertation, le ministre des transports décidera s'il y a lieu de poursuivre la réflexion.

Dans cette hypothèse, la phase 2 devrait comprendre des études complémentaires sur les impacts sociaux, environnementaux, économiques et sur l'aménagement du territoire (la question d'un grand contournement ne peut pas se dissocier des réflexions sur l'aménagement à long terme de l'aire urbaine, voire de la région), ainsi que sur les éléments de coût et d'évaluation socio-économique des différentes options envisageables.

Ces études complémentaires permettant alors de saisir la Commission Nationale du Débat Public.

Jean Sarda - DRE Midi-Pyrénées

ETUDE Principaux résultats de l'étude relative aux besoins en qualifications professionnelles dans le domaine de la logistique en Midi-Pyrénées

1. Une activité logistique moindre que le reste de la France

L'indice d'activité logistique (tonnage de palettes par habitant) place le région Midi-Pyrénées en seizième position par rapport aux autres régions.

Les échanges commerciaux se caractérisent par des flux logistiques courts.

Région	Indice d'activité logistique (tonnage de palettes par habitant)
Alsace	141
Picardie	133
Bourgogne	129
Centre	128
Pays de Loire	123
Champagne-Ardenne	116
Aquitaine	115
Bretagne	115
Haute-Normandie	115
Nord-Pas-de-Calais	112
Rhône-Alpes	111
Poitou-Charentes	110
Lorraine	102
Basse-Normandie	96
Auvergne	95
Midi-Pyrénées	89
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	89
Franche-comté	88
Languedoc-Roussillon	83
Limousin	69
Ile-de-france	63
Corse	43
Total (France entière)	100

Midi-Pyrénées réalise principalement des transactions avec ses régions voisines, l'Aquitaine, le Languedoc-Roussillon et les provinces espagnoles limitrophes, ce qui explique que les entrepôts aient une vocation régionale.

La logistique est centrée sur l'opérationnel et la gestion des flux, d'où une organisation logistique qui se confond avec les fonctions d'entreposage et de manutention.

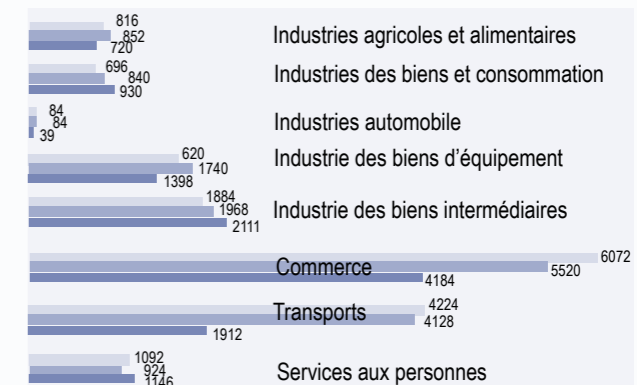
Une logistique de distribution est concentrée sur le bassin toulousain du fait de la plus forte industrialisation de la Haute-Garonne. Dans d'autres départements de la région, des entreprises du secteur industriel et commercial génèrent des activités logistiques localement importantes et des plates formes spécialisées offrent un potentiel d'expansion.

	2001	2002
Toulouse	10 752	10 656
montauban	1 332	1 464
Albi-Carmaux	900	924
Tarbes	744	684
Rodez	540	660
Auch	720	768
Castres-Mazamet	480	444
Foix-Pamiers	408	396
Nord-de-Lot	396	228
Saint-Gaudens	228	192
Figeac-Decazeville	180	192
Cahors	192	168
Lavelanet	108	108
Millau	132	96
Lourdes	120	72
Villefranche de R	108	84
Lannemezan	108	60
Saint-Girons	48	60
Total	17 496	17 256

62% des emplois logistiques sont situés dans la zone d'emplois de Toulouse

En 2002, l'emploi logistique en Midi-Pyrénées représente 1,62% de l'emploi total soit 17 256 personnes dans les établissements de plus de 20 salariés

2. Une répartition des emplois logistiques influencée par les secteurs et les territoires.



Le transport et le commerce représentent à eux seuls 59% des emplois logistiques contre 52% en France.

Cette prépondérance du commerce induit une logistique de distribution, des points de vente aux clients

Par ailleurs, 84,3% des établissements des secteurs enquêtés déclarent avoir régulièrement recours à des prestataires logistiques. Ces derniers ont essentiellement pour rôle de remédier au manque de place des entreprises industrielles et commerciales.

Mais les activités à caractère industriel totalisent également 20% dès lors que l'on regroupe les biens d'équipements et les biens intermédiaires.

Le secteur des biens intermédiaires assure encore en interne la réalisation des opérations logistiques ; tous les types d'emplois logistiques y sont bien représentés. Les établissements de la métallurgie et de la chimie, confirme l'importance du rôle du cariste dans leur activité.

En revanche, l'industrie des biens d'équipement, comme l'industrie des biens de consommation, se caractérise par une forte représentation de trois types d'emplois :

- . Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements
- . Techniciens de planning
- . Magasiniers

3. Une forte représentation des magasiniers du fait du poids du commerce

Les opérateurs sont largement majoritaires : 72% des emplois logistiques en 2002 dans la région (77% au niveau national). La part des caristes reste inférieure à ce qu'elle est en France (11% des emplois d'opérateurs contre 14% au niveau national), indiquant qu'il existe pour Midi-Pyrénées des marges de progression pour cet emploi.