

Lu dans la Presse

- Novembre 2002 -

Sommaire :

Transport et pollution atmosphérique

Le transport express en France

Renforcement de la sécurité maritime en France et en Espagne

Une voiture à hydrogène à l'essai

Mouvement social dans le transport routier

Déficit de la SNCF en 2002 et stratégie de redressement des comptes

Autoroute A831

Les heures supplémentaires portées à 180 heures

TRANSPORT ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Lors d'un colloque intitulé « Pollutions atmosphériques : transports et santé », organisé à Paris par l'Institut pour un nouvel environnement (INE), la responsabilité des émissions des transports dans la pollution atmosphérique a de nouveau été pointée du doigt.

Si aujourd'hui la France respecte globalement les objectifs de qualité de l'Union européenne en matière de pollution, le protocole de Kyoto sur la limitation des gaz à effet de serre a également introduit un nouveau composé à surveiller, le gaz carbonique (CO₂), principal facteur du réchauffement climatique. Et là, les émissions de CO₂ imputables aux transports explosent : un accroissement de 25 % est annoncé dans les dix prochaines années. En France, la part des transports dans les émissions totales devrait passer de 22 % en 1997 à 40 % en 2010, mettant en péril les objectifs fixés.

Alors que s'annonce, en 2003, une révision des plans de déplacements urbains (PDU), les études menées par le Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu) démontrent que la part de l'automobile dans les trajets des citoyens ne cesse de croître dans la plupart des villes qui se sont dotées d'un PDU. Ces études montrent la difficulté de mener une politique antivoiture qui pourrait s'avérer impopulaire (lobby des petits commerçants notamment). Si la voiture pollue moins (amélioration des motorisations et des carburants), elle fait toujours figure de mode de transport privilégié.

D'après un article paru dans Le Monde du 28 novembre 2002

TRANSPORT EXPRESS EN FRANCE

Une étude*, menée récemment par Deloitte Consulting auprès de 415 entreprises françaises, définit le transport express comme une prestation permettant de livrer de porte à porte des colis et tant sur le territoire national qu'à l'international et selon des délais connus à l'avance. 23 % des entreprises ayant répondu à l'enquête estiment que leur activité dépend de l'express international et 20 % d'entre-elles considèrent que leurs ventes y sont liées. En valeur, l'express réalise 7 % des acheminements des exportations françaises.

Aujourd'hui, le transport express emploie directement 65 000 personnes en France et représente un chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros, en croissance moyenne de 6 % par an ces dernières années.

* étude commandée par DHL, UPS, Chronopost et Fedex

D'après un article paru dans Les échos du 28 novembre 2002

RENFORCEMENT DE LA SECURITE MARITIME EN FRANCE ET EN ESPAGNE

Au sommet franco-espagnol de Malaga, réuni le 26 novembre 2002, Jacques Chirac et José Maria Aznar ont décidé de restreindre la navigation des bateaux-poubelles dans la "zone économique exclusive" (ZEE), à moins de 200 milles marins (360 km) des côtes françaises et espagnoles. S'appuyant sur l'article 56 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, cette mesure d'application immédiate entend favoriser le contrôle des navires "aux caractéristiques douteuses" - âgés de plus de 15 ans, dotés d'une coque unique, présentant un danger pour l'écosystème, ou transportant du fioul ou du goudron -. En cas de constat d'infractions, ces bateaux pourront être exclus de la zone. Paris et Madrid proposeront à leurs partenaires de l'Union européenne d'adopter des mesures identiques.

D'après un article paru dans Le journal permanent du Nouvel Observateur du 27 novembre 2002

UNE VOITURE A HYDROGENE A L'ESSAI

Un modèle de Ford, la Focus FCV, utilisant un système de piles à combustible alimentée à l'hydrogène, est en phase d'expérimentation. Plus lourde et moins réactive qu'un véhicule thermique, cette voiture présente un avantage écologique irréprochable, celui de ne rejeter que de l'eau. Dès l'année prochaine, quelques institutions américaines en utiliseront au sein de leur flotte, à titre expérimental. Selon les constructeurs, la commercialisation de ces voitures auprès du grand public interviendrait à l'horizon 2010. Toutefois, l'avènement de la pile à combustible dépendra de l'évolution de la législation et des cours du pétrole, de la création d'un véritable réseau de distribution et de la source d'énergie qui sera utilisée pour produire, en amont, l'hydrogène nécessaire à son fonctionnement (électricité d'origine hydraulique, éolienne, solaire, thermique ou nucléaire).

D'après un article paru dans Le Monde des 24/25 novembre 2002

MOUVEMENT SOCIAL DANS LE TRANSPORT ROUTIER

Les négociations entre les syndicats de chauffeurs routiers et les fédérations patronales du secteur se sont terminées dimanche 24 novembre 2002 sans accord avec la CFDT et la CGT, mais avec celui de la CFTC, la CFE-CGC, la FNCR et FO, minoritaires. S'ils n'ont pas obtenu de treizième mois conventionnel que réclamait la CFDT, les signataires ont néanmoins acquis le maintien du dispositif de financement du congé de fin d'activité, une amélioration de la garantie annuelle de ressources d'un tiers de mois et une augmentation de salaire moyenne de 14 % en trois ans avec clause de revoyure dès que l'inflation dépasse 1 %. Bilan, qui, selon les non signataires, demeure extrêmement proche des minimums que rendra obligatoires la future loi Fillon sur l'harmonisation des Smic.

D'après un article paru dans Les échos du 25 novembre 2002

Les représentants des syndicats de chauffeurs routiers, essentiellement la CFDT, FO et la CGT, et les organisations patronales se sont quittés mercredi 21/11 soir sur un constat de désaccord. De source syndicale, le patronat propose notamment une augmentation salariale de 9 % sur trois ans, mais refuse de discuter de la mise en place d'un 13^e mois ou sur l'ancienneté des salariés dans la profession. Les syndicats considèrent ces propositions insuffisantes et un nouveau rendez-vous est fixé vendredi matin.

D'après un article paru dans Le journal permanent du Nouvel Observateur du 21 novembre 2002

De nouvelles négociations entre organisations professionnelles du transport routier et les syndicats de chauffeurs auront lieu mercredi 20 novembre après-midi pour tenter d'éviter un long conflit. Le Premier ministre a rappelé devant l'Assemblée nationale qu'il fallait trouver un équilibre entre les

difficultés des conditions de travail des chauffeurs routiers et les comptes d'exploitation des entreprises du secteur.

D'après un article paru dans Les échos du 20 novembre 2002

En réponse aux revendications des syndicats de chauffeurs routiers, les fédérations patronales viennent de rappeler qu'elles n'ouvriraient pas de négociations sur un treizième mois conventionnel. Pour les trois organisations patronales, la FNTR, l'Unostra et TLF, un éventuel treizième mois ne peut que relever d'une décision de chaque entreprise.

Si les grosses entreprises ont pour la plupart accordé ce treizième mois à leurs salariés, il n'est pas toujours de même des petites, ni de celles qui s'appuient sur la convention collective du transport routier pour leur activités annexes, de manutention par exemple. De plus, généralement, ces primes sont théoriquement susceptibles d'être suspendues en cas de difficultés de l'entreprise, ce qui ne serait pas le cas d'un treizième mois conventionnel. Or, dans le contexte actuel d'évolution de la réglementation sociale française et européenne, les entreprises estiment avoir du mal à s'engager sur l'évolution des rémunérations et des conditions de travail.

La tension risque donc de monter d'un cran.

D'après un article paru dans Les échos et Le Monde du 7 novembre 2002

Réclamant l'octroi d'un treizième mois dans la convention collective des transports routiers, les syndicats de routiers CFDT et CGT donnent jusqu'au 22 novembre aux fédérations patronales pour satisfaire leur demande, faute de quoi ils menacent de bloquer les routes. Cette plateforme revendicative commune porte également sur une « régularisation des grilles de salaires conventionnelles » avec un « rattrapage de la perte du pouvoir d'achat », ainsi que la « pérennisation » de la retraite à 55 ans et son « extension à toute la profession ». Ces revendications interviennent dans un contexte de remise à niveau de la réglementation sociale, le gouvernement n'ayant pas figé ses propositions sur l'harmonisation des Smic, les retraites (notamment la cessation anticipée d'activités) ou les heures supplémentaires, et cela alors que la réglementation européenne est en cours d'évolution. Le ministre des transports, Gilles de Robien, a indiqué qu'il souhaitait que le dialogue entre syndicats de salariés et patrons « s'engage très rapidement pour trouver une solution » et s'est dit prêt à « se mettre à leur disposition pour faciliter une éventuelle négociation ».

D'après un article paru dans Les échos et Le Monde du 6 novembre 2002

DEFICIT DE LA SNCF EN 2002 ET STRATEGIE DE REDRESSEMENT DES COMPTES

Le président de la SNCF, Louis Gallois, a annoncé lors d'un séminaire le 15 novembre dernier, que l'entreprise sera déficitaire en 2002 et mise sur un retour à l'équilibre en 2005 au plus tard. Il a indiqué que les trains corail figurent parmi les activités déficitaires, 7 % des trains générant 50% des pertes totales de l'activité. Depuis le début de l'année, le ralentissement conjoncturel et la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts ont entraîné une baisse des recettes de 16,5 % des trains Corail, alors que, sur la même période, les recettes du TGV ont progressé de 14,7 %.

Entendant redresser ses comptes et reconquérir des parts de marché face à l'avion, la SNCF mise pour les années à venir sur un vaste programme d'économies d'achats et une relance des activités déficitaires. Ainsi, elle entend notamment améliorer le réseau et le confort des trains corails, généraliser les ventes de billets de dernière minute, lancer des offres à prix très bas ou encore poursuivre ses efforts en matière d'information des voyageurs.

D'après un article paru dans Le Monde du 19 novembre 2002

AUTOROUTE A831

Le dossier de l'A831 a été approuvé par le ministre de l'Équipement en date du 9 octobre 2002. L'autoroute La Roche - Rochefort devrait suivre le tracé de la départementale 938 ter et traverser une partie du marais charentais. Le coût est estimé selon M. Leyrit, préfet de Charente-Maritime à 560 millions d'euros soit 20 % de plus que les premières prévisions. Le flux autoroutier est évalué à 17 000 véhicules/jour. Une étude d'incidence du passage de l'autoroute et une enquête publique doivent être menées avant la rédaction du cahier des charges, l'appel d'offre européen pour le choix d'un concessionnaire et la déclaration d'utilité publique. M. Leyrit a affirmé que la déviation de Marans n'était pas envisageable pour des raisons techniques et financières (aucun financement n'est inscrit au contrat de plan).

Cette nouvelle a provoqué une réaction du collectif opposé à l'A831 et notamment de l'ADRA 831 qui souligne la dégradation apportée au marais poitevin et estime le contournement de Marans moins onéreux et moins destructeur de l'environnement.

D'après un article paru dans Le Courrier de l'Ouest du 4 novembre 2002

LES HEURES SUPPLEMENTAIRES PORTEES A 180 HEURES

Le décret du 15 octobre 2002 (J.O. du 16 octobre) porte le contingent annuel des heures supplémentaires à 180 heures. Cette mesure concerne toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, sans distinction entre les établissements de moins et de plus de 20 salariés. En pratique, la nouvelle limite des heures supplémentaires, inscrite dans le cadre de la loi Fillon, se substitue immédiatement à l'ancien contingent de 130 heures. Dans dix-huit mois, le gouvernement déterminera s'il y a lieu de maintenir ou de modifier ce quota en fonction des négociations de branche.

D'après un article paru dans L'Officiel des transporteurs du 2 novembre 2002