

# Le journal des transports

Juin 2003

“50”  
numéro

## éditorial

Déjà en 1973 s'ouvrait dans la région PACA la première formation universitaire française explicitement dédiée à la logistique (le DUT "Transport et Logistique", qu'en est-il des formations logistiques trente ans plus tard et quelles en ont été les évolutions ?

En 2003 la région PACA dispose d'une très large palette de formations universitaires à la logistique, qui vont du BAC+2 (DUT "Gestion Logistique et Transports" au BAC+5 recherche (DEA "Logistique et Organisations" qui conduit à un doctorat en Sciences de Gestion spécialisé en Logistique), en passant par de multiples BAC+5 professionnalisés de type DESS. Notre région se révèle ainsi être, de toutes les régions françaises à l'exception peut être (?) de l'île de France, celle qui possède l'offre de formation logistique la plus abondante, mais aussi la plus diversifiée, répartie principalement entre les deux Universités d'Aix-Marseille 2, mais aussi présente dans les autres Universités de la Région, dans les formations de la CCI de Marseille et dans des institutions liées à des milieux professionnels comme le PAM ou l'AFT-IFTIM. C'est ainsi que dans le domaine de la recherche en Logistique, la Région PACA compte plus de trente cinq thèses de doctorat "Logistique" en préparation, soit les trois quarts de toutes les thèses françaises dans ce domaine, ce qui conforte largement sa position de leader mais qui surtout lui donne une très forte visibilité et reconnaissance européennes et internationales! Il n'en reste pas moins que cette situation exceptionnelle, au plan de la formation comme au plan de la recherche, est très largement méconnue par les acteurs économiques régionaux qui, malheureusement, ne cherchent pas à en tirer tout les bénéfices qu'ils pourraient en attendre. A coté de cette évolution quantitative remarquable, l'offre de formation a connu une mutation qualitative tout aussi importante sur deux points essentiels : le contenu des formations et leur niveau.

Au début des années 70, la logistique était largement perçue comme un ensemble d'activités opérationnelles connexes au transport, qui portaient essentiellement sur le stockage et la manutention des marchandises, et les programmes de formation en logistique traitaient de ces divers aspects, finalement très techniques. Progressivement, la démarche logistique s'est structurée comme une approche transversale de la firme, qui a vocation à piloter par des flux d'informations "dédiés" l'ensemble des flux de marchandises traités par les fonctions distribution, production, achat et même conception, avec pour objectifs ultimes la réduction des coûts et l'optimisation du service rendu au client final. Aujourd'hui cette "vision intégratrice" de la logistique s'étend aux clients et aux fournisseurs de certaines entreprises pivots comme les grandes enseignes de distribution ou bien encore les constructeurs automobiles : elle est souvent désignée par le terme de "Supply Chain Management" et ses effets les plus visibles sont la généralisation des flux tendus et de la traçabilité des marchandises. Bien entendu les programmes de formation ont évolué, pour donner maintenant la priorité aux apprentissages nécessaires à la maîtrise des multiples "interfaces" transactionnelles, logistiques, systèmes d'informations et linguistiques (l'anglais !) qui permettent aux différents acteurs de la chaîne de construire et de faire vivre leurs coopérations, quelle que soit leur localisation géographique. Bien sûr, une part importante des programmes est également dévolue à l'apprentissage des techniques de la logistique (transports, gestion des stocks, modélisation et simulation, informatique etc.) mais aussi à l'acquisition de savoirs plus "généraux" (droit, économie, comptabilité et gestion financière, communication, gestion des ressources humaines, marketing, techniques quantitatives etc.).

(suite en page 2)

## Sommaire

### P. 2/8 DOSSIER

- Evolution de la logistique et impacts des métiers
- Les métiers de la logistique
- Présentation des filières de formation
- Perspectives d'évolution et dimension internationale

### P. 9/10 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Le calcul de la durée hebdomadaire du travail dans le TRM
- Actualité sociale conventionnelle dans le TRM
- L'attestation de conducteur routier de marchandises

### P. 11/14 SECURITÉ ROUTIÈRE

- Evolution 1996-2002 des accidents impliquant poids lourds et transports en commun en région PACA

### P. 15 ANNONCE

- Assemblée Générale/Débat "1992-2002, 10 années d'évolution sociale... où en est le transport routier aujourd'hui ?

### P. 16 LA VIE DE L'ORT





... (suite de l'édito)

Les niveaux de formation ont, quant à eux, connu une évolution considérable : le DUT "Transports et Logistique" ouvert en 1973 a été initialement conçu pour former des techniciens supérieurs spécialisés dans le transport, disposant d'une initiation à la logistique, majoritairement destinés à occuper des emplois opérationnels dans les entreprises du secteur des transports. Aujourd'hui, de très nombreux jeunes diplômés formés à la logistique à des niveaux BAC+3 et au delà (BAC+5, voire même Doctorat) occupent des postes de "gestionnaires logistiques" dans l'industrie et la grande distribution. D'autres diplômés, forts d'une expérience professionnelle acquise dans l'entreprise, sont devenus Directeurs Logistiques et quelques uns ont accédés au Comité de Direction de leur entreprise lorsque celle ci considère que la Logistique revêt une dimension stratégique qui doit être assumée au plus haut niveau. Cela signifie que les formations logistiques couvrent maintenant un très large spectre de compétences pour préparer aux différents emplois liés à une démarche devenue mature et dont la contribution aux performances de l'entreprise est largement reconnue : techniciens supérieurs, gestionnaires de flux, gestionnaires d'interfaces au sein de la Supply Chain, concepteurs de solutions logistiques, cadres dirigeants, consultants en logistique etc. En fait, les formations de niveau 3 (BAC+2) continuent à former de très nombreux jeunes à des métiers à dominante opérationnelle, qui encadrent une très importante population logistique formée (ou non !) à des niveaux 4 et 5. Elles sont complétées par des formations de niveau 2 (BAC+3/4) et de niveau 1 (BAC+5 et au delà) qui forment des jeunes aux effectifs d'autant moins nombreux que leur niveau de formation est plus élevé, ce qui correspond à la "démographie" des emplois en logistique.

L'atout de la Région PACA est de disposer de la palette complète des formations, ce qui finalement correspond à l'importance majeure des emplois logistiques pour l'économie régionale : on ne peut que regretter que ce "talent" logistique exceptionnel ne soit pas plus associé à la dynamique des politiques de développement régional, qui identifient pourtant l' "économie logistique" comme un axe prioritaire du développement économique ! Ainsi, dans la dernière Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), l'Enseignement Supérieur et la Recherche d'une part, l'Economie Logistique et l'Economie Portuaire d'autre part, sont mentionnés en bonne place mais restent simplement juxtaposés !

Jacques COLIN,  
Professeur à l'Université de la Méditerranée,  
Directeur du Centre de REcherche sur le  
Transport et la LOGistique, Faculté des  
Sciences Economiques et de Gestion.

Ce dossier a été réalisé par Stéphane SIRJEAN, chercheur CRET-LOG/ Consultante JONCTION.

Auparavant Responsable études et systèmes d'informations logistiques en entreprise, elle termine une thèse sur la modélisation des opérations logistiques. Auteur de plusieurs études et publications sur les métiers opérationnels de la logistique, co-auteur avec F. Brulhart, P.X. Meschi et F. Prévôt d'études sur les perspectives de recrutement dans les métiers du transport routier de marchandises et de voyageurs.

## Évolution de la logistique et impacts des métiers

La logistique, traditionnellement définie comme une "technologie de la maîtrise de la circulation physique des flux de marchandises que l'entreprise expédie, transfère et reçoit et dont elle cherche à synchroniser les rythmes"<sup>1</sup>, connaît depuis une trentaine d'années une forte évolution.

Cette évolution, visant à répondre aux pressions des variables parfois contradictoires d'un environnement "turbulent", (contraintes produits et/ou clients, réglementations, mondialisation, massification des flux, personnalisation) se traduit par :

- > Des améliorations portant sur les techniques et les technologies utilisées (techniques de manutention, de transport et de stockage mais aussi NTIC, systèmes de tracking et de tracing, systèmes d'information logistiques...).
- > Un profond changement des modes d'organisation et des rôles "traditionnels" des acteurs (extension de la supply chain, externalisation...).
- > Une transformation des métiers et des compétences et donc des profils d'emplois requis.
- > Une évolution des filières de formation.

La réalité de la logistique est complexe, à la fois activité de service - il ne suffit plus de vendre un produit, encore faut-il l'acheminer au bon endroit, au bon moment, pour un coût minimal -, démarche de gestion - le pilotage par les flux-, "c'est aussi un **secteur d'activité à part entière avec des entreprises prestataires logistiques de plus en plus nombreuses et qualifiées et surtout de plus en plus impliquées dans les chaînes logistiques (impliquées dans leur réalisation opérationnelle mais aussi dans leur conception et pilotage)**"<sup>2</sup>

Cependant, si de nombreux acteurs économiques ou institutionnels s'accordent à prêter à la logistique un fort potentiel de création d'emploi, cette "imprécision des contours" se manifeste notamment par une grande difficulté à identifier les acteurs de la logistique et les compétences qu'ils détiennent à travers les métiers qu'ils exercent ; notamment quand il s'agit de répertorier

les emplois logistiques, de les localiser et les quantifier.

Le présent dossier a pour objet, après avoir présenté les différents métiers de la logistique et du transport routier de marchandises, de faire le point sur la filière de formation en région PACA.

<sup>1</sup> Colin J., Rapport CEMT, 1996

<sup>2</sup> Fabbe-Costes, les ports, Gateway pour les réseaux européens de transport, 1997

# Les métiers de la logistique

Que cache le mot "flou" de logistique ? Une grande diversité de métiers, plus ou moins connus et en forte évolution, qui concourent tous à l'organisation des flux de produits - ou de personnes -.

La logistique dans l'entreprise consiste à **concevoir, développer, mettre en œuvre, exécuter et contrôler** les activités relatives aux flux de produit et d'information, dans un souci permanent de gain de temps, de réduction des coûts et de satisfaction du client final.

La gestion globale de la chaîne logistique, ou Supply Chain, s'intéresse au pilotage des flux physiques - des matières premières aux produits finis -, des flux d'information - de la commande client à l'approvisionnement -, et des flux financiers - coûts, gains et valeur ajoutée générée entre une entreprise, son réseau de fournisseurs et son réseau de clients.

Transports routiers, aériens et maritimes, entreposage et stockage, gestion de l'approvisionnement mais aussi responsable Supply chain, spécialistes de systèmes d'information ou d'immobilier logistique, consultants spécialisés ... Une cinquantaine de métiers sont concernés par les filières Transport et logistique.

## Dans quel type d'entreprises va-t-on trouver ces métiers de la logistique et transport ?

Le point de départ de la chaîne logistique est le **Fournisseur de matières première, composants, emballages...** le point d'arrivée en est le **client - distributeurs, détaillants, grossistes...** Si les fonctions logistiques opérationnelles du fournisseur sont centrées sur l'expédition des produits, la gestion des stocks et des transports, les fonctions logistiques principales des clients seront centrées sur la gestion des interfaces avec le fournisseur, l'optimisation à réception des produits, la gestion des stocks - souvent en flux tirés -, les manipulations et manutentions de stock en plateforme ou en rayon.

Le **fabricant, aussi appelé industriel ou chargeur, est l'acteur central de la chaîne logistique.** Il achète des matières premières, emballages ou composants au **fournisseur** et doit donc concevoir, mettre en œuvre et exécuter les opérations d'approvisionnement (logistique amont). Il conçoit, développe, met en œuvre les processus de production, transformation, assemblage d'un produit ou un service. Enfin il distribue le produit à son client. Le fabricant peut exercer toutes les fonctions logistiques et transport, ou les sous

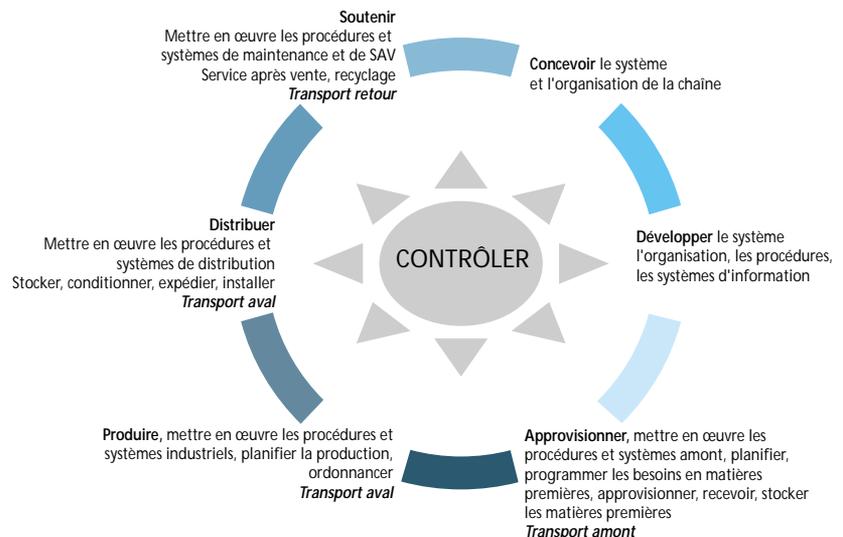


Figure 1 : le processus logistique, d'après Norme AFNOR X50-600

traiter à des prestataires de service logistiques. Cependant, même si certaines activités sont sous traitées ou externalisées, l'industriel ou le client conservent un certain nombre de **fonctions de conception, gestion et organisation de la chaîne.**

TABLEAU 1

Postes associés aux fonctions de conception, gestion et organisation de la chaîne

NIVEAU DU POSTE	INTITULÉ DU POSTE
> Direction / Management & contrôle	> Directeur de la logistique, Directeur de la chaîne logistique. > Supply Chain manager, Directeur de la supply Chain
> Organisation / gestion	> Responsable achat transport / responsable transport. > Gestionnaire de flux de produits. > Responsable gestion des stocks, Gestionnaire de stocks. > Responsable expéditions, responsable approvisionnements. > Logisticien > Chargé d'études et systèmes d'informations logistiques. > Chef de Projet, Chef de projet EDI ...



## Zoom sur le Logisticien

**Objectif : Assurer l'interface entre les différents services de l'entreprise et les partenaires extérieurs.**

Il gère les flux de marchandises (matières premières, produits, matériels) et les flux d'informations. Il vise à améliorer les interactions des flux commande-production-livraison. Il agit dans un souci constant d'optimisation : efficacité et respect des coûts et des délais en tenant compte des engagements et des contraintes de l'entreprise.

Qu'il exerce son activité de l'approvisionnement à la production, de la production à la distribution ou qu'il suive toute la chaîne du process logistique, il est toujours à l'interface de plusieurs activités à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise.

**La logistique n'est donc pas l'apanage des seuls prestataires de service ou des transporteurs mais les métiers qui la concernent se trouvent aussi en environnement industriel ou commercial.**

Le recours croissant des entreprises à l'externalisation des activités liées au transport et à la logistique renforce cependant le rôle de ces acteurs - transporteurs et prestataires de services - dans l'organisation globale de la chaîne.

**Les prestataires de service logistiques** ont fait de la logistique leur cœur de métier. Ils proposent à leur donneur d'ordre une offre de service de plus en plus riche, bien au-delà des prestations traditionnelles de maintenance, stockage, réception, expédition, préparation de commandes et gestion des stocks.



### Les prestataires de service logistiques se divisent en :

- > **3PL** : Prestataires logistiques assurant les prestations traditionnelles ; spécialisés ou non sur des familles de produits (agro alimentaire, textile ...).
- > **4PL** : Prestataires logistiques, qui en plus des opérations classiques des 3PL proposent d'assurer ou non les interfaces systèmes d'information.
- > **5PL** : Prestataires logistiques se spécialisant dans la conception des systèmes logistiques tant d'information que physiques.

**TABLEAU 2**

Postes associés aux métiers traditionnels de prestataire de service logistique

NIVEAU DU POSTE	INTITULÉ DU POSTE
> <b>Direction / Management &amp; contrôle</b>	> Responsable de plate-forme ou responsable du site
> <b>Commercial</b>	> Commercial logistique
> <b>Organisation / gestion</b>	> Responsable exploitation, Responsable expédition et réception, Responsable préparation... > Gestionnaire de stocks
> <b>Opérationnel</b>	> Chef de quai (expédition/réception), chef d'équipe > Manutentionnaire, Magasinier, Cariste > Préparateur de commandes > Emballeur/conditionneur > Réceptionnaire, Expéditeur

**A noter : les entreprises industrielles et commerciales qui n'ont pas externalisé leur logistique assurent ces fonctions en interne.**



### Les "nouveaux"<sup>1</sup> métiers des prestataires de service

- > **Le co-packing** (personnalisation du produit) qui recouvre les activités de fardelage, cellophanage, manchonnage, mise en étui ou sous blister, marquage et étiquetage des produits.
- > **Le Co manufacturing** ( finition du process de production), avec selon les produits l'assemblage ou le remplissage et le contrôle qualité du produit fini.
- > **La gestion de l'information**, incluant la traçabilité, la gestion informatisée (des stocks dans l'espace et le temps), la communication (EDI ou autres) et le reporting - tableaux de bord-, voire même la conception de systèmes d'information appropriés.
- > Les métiers liés au **soutien logistique ou à la reverse logistics** ; gestion du SAV, gestion des retours, gestion des déchets ...

**De plus, de nombreux métiers non spécifiques à la logistique sont sollicités par ces entreprises ; notamment les fonctions comptables et de contrôle de gestion, la fonction qualité, la fonction de gestion des ressources humaines...**

### Les opérateurs de transport

Les transporteurs se répartissent par mode, les principaux modes étant :

- > Transporteurs ferroviaires
- > Transporteurs fluviaux
- > Transporteurs routiers
- > Transporteurs aériens
- > Transport combiné

Ils peuvent exercer des activités de traction, des activités d'organisation complémentaires à la traction comme le groupage ou le dégroupage, des activités d'organisation de chaînes de transport (intégrant l'alternance de modes ou intermodalité) et voient, pour certains d'entre eux, leur métier évoluer vers celui de prestataire logistique.

<sup>1</sup> Nouveaux au sens de non traditionnels, certains prestataires exerçant ces nouveaux "métiers" depuis de nombreuses années



TABLEAU 3

Postes associés aux métiers traditionnels du transporteur routier

NIVEAU DU POSTE	INTITULÉ DU POSTE
> Direction / Management & contrôle	> Responsable d'agence, Chef d'exploitation
> Commercial	> Commercial transport, Chef d'Agence
> Organisation / gestion	> Responsable des opérations, Responsable exploitation, Exploitant
> Opérationnel	> Conducteur routier de marchandises, Conducteur livreur



Nous ne saurions évoquer la logistique en PACA sans aborder l'activité portuaire.

Au delà des quais et des infrastructures de transbordement, le port se prolonge le plus souvent dans une zone logistique portuaire, pour assurer le pré ou post acheminement ainsi que des activités "support" (réparation et entretien de matériels de manutention, de palettes ou de conteneurs par exemple).

La filière portuaire fait appel à de nombreux métiers, tant à terre que sur mer. Les activités liées à la manutention des marchandises (dockers, grutiers, portiqueurs) s'organisent en amont et en aval des activités d'accueil et de contrôle des navires (pilotes, armateurs, douaniers, agents de transit, déclarants en douane...). On retrouve ensuite les activités logistiques de l'hinterland portuaires que prolongent les activités de transport liées au fret maritime.

## Présentation des filières de formation

Pour ce qui concerne les **emplois opérationnels de la logistique**, le niveau de diplôme requis à l'entrée est souvent peu élevé (Niveau IV, Niveau V). Cependant, cela ne signifie pas que le niveau de compétences requis soit faible. Les différents métiers de la logistique sont de plus en plus exercés sous contrainte (Contraintes de temps et de rapidité, Contraintes de sécurité, Contraintes de qualité et de service client). Les entreprises, au-delà de connaissances académiques, recherchent donc du personnel adaptable et réactif. Elles mettront donc plus l'accent sur leurs connaissances générales (garantes d'une meilleure compréhension des logiques et des processus) et leurs "savoir être" (aptitudes comportementales et capacités procédurales) que sur leurs connaissances. Il ne faut cependant pas minimiser les compétences acquises dans les diplômes professionnels de niveau V et IV, qui balayent largement les outils nécessaires à l'exercice des métiers opérationnels et permettent aux jeunes - ou moins jeunes - titulaires des diplômes correspondants, d'évoluer dans leur emploi et de s'adapter plus facilement à l'évolution des techniques et de l'environnement de travail. Enfin, le métier de conducteur routier n'est accessible aux nouveaux entrants qu'avec une formation initiale obligatoire (FIMO) ou un CAP conduite routière.

En revanche, dès que l'on aborde les emplois et métiers liés à la conception, la gestion et l'organisation des flux, la nécessité d'une formation plus poussée est évidente. Les diplômes de niveau III (BTS et DUT) existent depuis près de 30 ans, les diplômes et formations de niveau II (licences/maîtrise) et I (DESS et au-delà) se développent fortement, et répondent à un réel besoin de l'entreprise, quel que soit son secteur d'activité.



### Les niveaux de formation

- > Niveau 1 : BAC+5 et au delà
- > Niveau 2 : BAC+3/4
- > Niveau 3 : BAC+2
- > Niveau 4 : BAC
- > Niveau 5 : CAP/BEP

Les formations dispensées sur la filière logistique et Transport sont nombreuses en PACA. Elles se répartissent entre la formation initiale et la formation continue, des formations qualifiantes et des formations diplômantes, des formations en alternance / apprentissage et des formations "traditionnelles". On s'y perd un peu ...

**L'enseignement en formation initiale** s'adresse généralement aux publics jeunes et est dispensée en lycée professionnel pour les niveaux 5 et 4, en lycée technique pour les BTS (niveaux 3), à l'université pour les DUT (niveaux 3), les licences, DU, maîtrises, IUP, DESS et DEA et dans des organismes consulaires (CCIMP), souvent en partenariat avec des acteurs issus de la profession (AFT-IFTIM, PROMOTRANS). Cet enseignement comprend généralement des périodes de stage en entreprise. Il est validé par l'obtention d'un **diplôme**. L'offre s'enrichit par des formations en apprentissage. Ces formations diplômantes sont aussi accessibles dans certains cas par le biais de la formation continue.

**La formation continue** concerne différents publics, bénéficiant généralement d'une première expérience en entreprise et permet d'obtenir un diplôme (titre homologué par le ministère de l'éducation nationale) ou une qualification (titre homologué par le ministère du Travail, CACES ...). Certaines

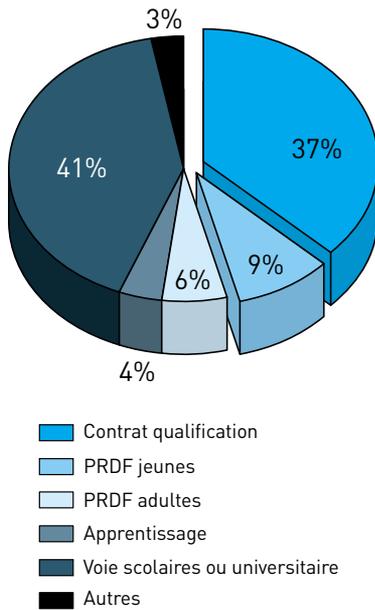
formations seront sanctionnées par un CFP (certificat de formation professionnelle), d'autres par une attestation de stage et permettent d'acquérir des compétences sans toutefois être validées par des titres homologués.

Les publics concernés peuvent être en entreprise. Les formations dispensées seront soit obligatoires (FCOS), soit permettront d'approfondir ou de développer des compétences spécifiques par le biais de stages (stage de gestionnaire de stock, stage de sécurité, sensibilisation à la qualité, informatique...) soit diplômantes ou qualifiantes - et généralement de plus longue durée. Le congé individuel de formation, ou le plan de formation initié par l'entreprise permettra aux personnes ayant un emploi d'y accéder. L'AFT-IFTIM et PROMOTRANS sont les principaux opérateurs de la formation en entreprise.



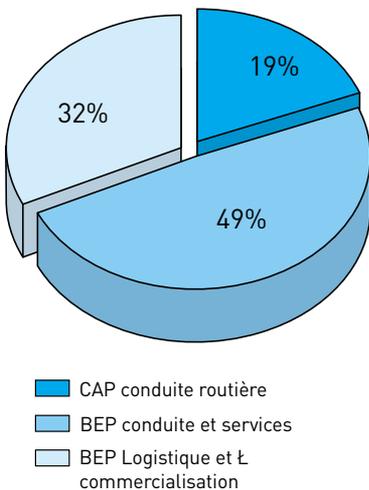
Les formations s'adressent aussi à des publics en recherche d'emploi. L'accès à ces formations peut se faire le biais de l'insertion, dans un processus lié à un bilan de compétences, au PARE<sup>1</sup>. Les modes d'accès possibles sont nombreux ainsi que les financements (Plan régional de formation jeunes et adultes, SAE<sup>2</sup> ...). Les niveaux accessibles à ces publics vont du niveau 5 (CAP/BEP) au niveau 1. Les niveaux 5 à 3 représentent un effectif total de près de 1100 personnes<sup>3</sup>, qui se répartissent dans les dispositifs suivants :

**Figure 1** : Répartition des effectifs par dispositif de formation (niveaux 5 à 3)<sup>4</sup>

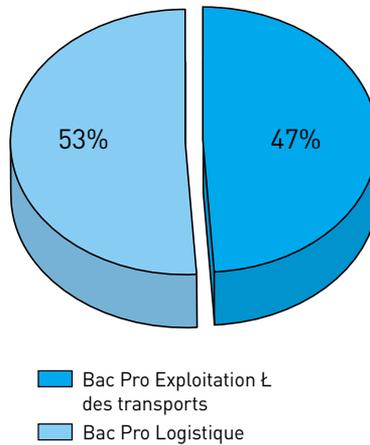


Les effectifs sont plus importants dans la filière transport pour les niveaux 5 (figure 3), pour voir la tendance s'inverser au niveau 4 (figure 4). Le paysage se diversifie nettement à partir du niveau 3 (figure 5).

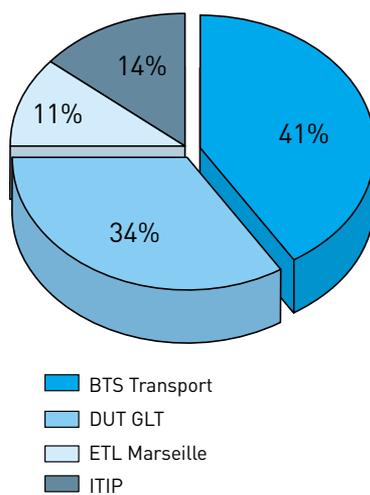
**Figure 2** : Répartition des effectifs niveau 5



**Figure 3** : Répartition des effectifs Niveau 4



**Figure 4** : Répartition des effectifs Niveau 3



Les formations de niveau 3 (BAC + 2) en région sont réparties entre les BTS Transport, l'école du Transport et de la logistique (AFT-IFTIM), le DUT Gestion Logistique et transport et l'ITIP (institut des transports internationaux et des Ports).



### Zoom sur l'Institut des Transports Internationaux et des Ports (ITIP)

Géré par l'IFEP il propose une formation de Technicien Supérieur en Transports internationaux et des Ports, en relation avec le Conservatoire National des Arts et Métiers. Son programme recouvre les enseignements suivants : les différents modes de transport et le multimodal, la gestion portuaire et la technologie des navires, la maintenance et les douanes.

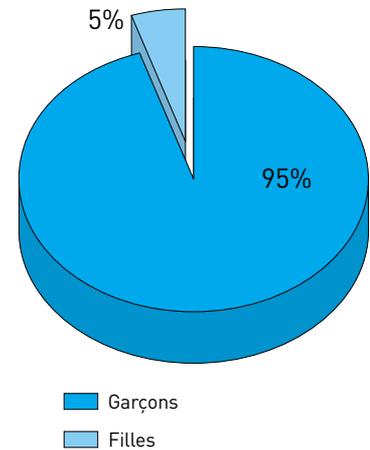


### Zoom sur le DUT Gestion Logistique et Transport

Formation créée en 1973, elle continue à former des diplômés prêts à occuper rapidement un large éventail d'emplois d'exploitation et de gestion dans les entreprises de transport terrestre, maritime, aérien, de marchandises ou de voyageurs, les services logistiques d'entreprises industrielles ou de distribution. Chaque année, une centaine de diplômés GLT intègrent les entreprises.

Les filles se répartissent très différemment selon le contenu et le niveau des différentes formations; elles sont beaucoup plus présentes dans les formations liées au transport, comme l'illustrent les figures 6 et 7. Elles sont aussi plus présentes à partir du niveau III, comme l'illustrent les figures 8 et 9.

**Figure 5** : Répartition des effectifs par sexe, CAP et BEP conduite routière



**Figure 6** : Répartition des effectifs par sexe, BTS Transport

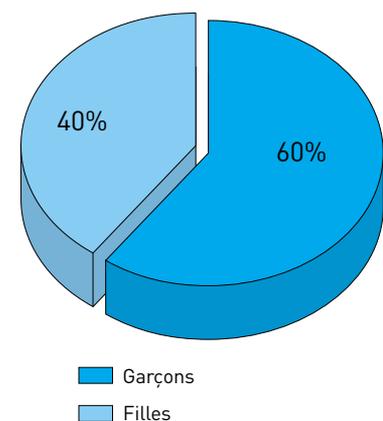


Figure 7 : Répartition des effectifs par sexe, BAC PRO - Niveau 3

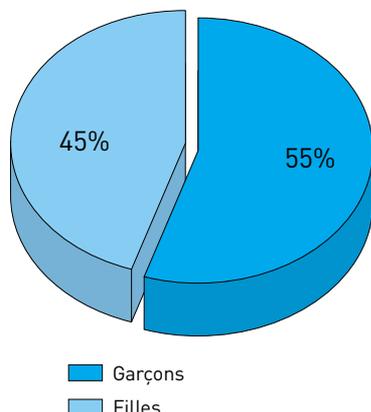
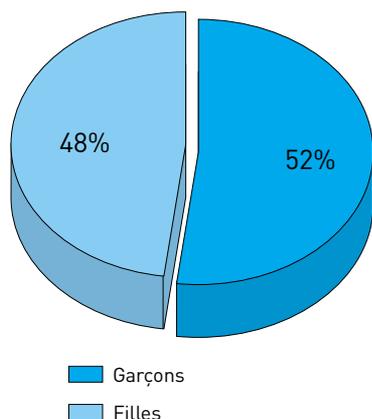


Figure 8 : Répartition des effectifs par sexe, IUT



Les principaux opérateurs de la formation logistique et transport sont :

- > ECF - Transport essentiellement (agrément FIMO/FCOS)
- > L'AFPA
- > L'AFT-IFTIM (niveaux 5 à 3)
- > L'Education Nationale (Niveaux 5 à 3) et l'Université (niveaux 3 à 1)
- > L'IFEP (Institut de formation et d'échanges portuaires) - Niveaux 2.
- > La CCIMP (niveaux 3 à 1) et la CCI d'Arles (niveau 5).
- > PROMOTRANS (niveaux 5 à 3).

Certains de ces organismes dispensent des formations de niveau supérieur (2 et 1), mais pas en région PACA. Enfin, l'AFT-IFTIM et plus récemment PROMOTRANS mettent en place des formations à distance (par correspondance ou en ligne), permettant d'acquérir des compétences (gestion, réglementation...) ou de préparer les attestations de capacité Transport.

<sup>1</sup> Plan d'aide au retour à l'emploi

<sup>2</sup> Stage d'accès à l'emploi

<sup>3</sup> Effectifs en dernière année 2001, Source Observatoire régional des Métiers

<sup>4</sup> Effectifs en dernière année 2001, Source tableau de bord régional de l'AFT-IFTIM

TABLEAU 1

Répartition des formations de niveau 2 et 1

NIVEAU	INTITULÉ DU DIPLOME	OPÉRATEUR
> II	> Licence professionnelle Achats	> Université Aix-Marseille II IUT GLT
	> GOL : Gestion des opérations logistiques	> Université Aix-Marseille II IUT GLT
	> IUP Management des Interfaces de la distribution.	> Université Aix-Marseille II
> I	> CECE/CSTI	> CCIMP
	> Masters Supply Chain Management	> CCIMP (Ecole supérieure de commerce)
	> DESS Management logistique en milieu international	> Université Aix-Marseille II
	> DESS Management des activités logistiques de soutien	> Partenariat entre Ecole de l'Air de Salon-de-Provence, le CRET-Log et l'IAE d'Aix-en-Provence
	> DEA Logistique et organisations	> Université Aix-Marseille II



### Zoom sur les licences professionnelles (Niveau 2)

La licence professionnelle permet une spécialisation (Achats, qualité, distribution...), en produisant des futurs "cadres moyens", pour les PME notamment. Cette spécialisation se double d'une période de stage en entreprise, qui la différencie des licences universitaires "classiques". Ces licences permettent aussi de créer des passerelles plus accessibles entre les niveaux 3 et les niveaux 2, notamment pour les DUT. La LICENCE PRO - Organisation et gestion des achats est dispensée à l'université d'AIX-Marseille II. Elle forme chaque année une vingtaine d'acheteurs intégrant dans leur métier les nouvelles technologies et les principes de la chaîne logistique (logistique amont).



### Zoom sur GOL (Niveau 2)

GOL : Gestion des opérations logistiques, titre Homologué par l'Etat de niveau 2 - maîtrise-, est une création de l'Université de la méditerranée et d'un partenariat d'entreprises, sous forme d'une fondation. Il permet à des jeunes de niveau 3 de devenir des **cadres opérationnels de la logistique**, en suivant une formation qui est partiellement financée par les entreprises et se fait en alternance, trois périodes de stage en entreprise, pour un total de 20 semaines et des périodes à peu près équivalentes à l'université. IL forme une vingtaine de cadres opérationnels tous les ans.



### Zoom sur le CECE/CSTI

Le CECE/ CSTI est une école de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence. Il forme des cadres dirigeants du Commerce International, des Transports et de la Logistique



### Zoom sur les IUP, Instituts Universitaires Professionnalisés (Niveau 2)

Les IUP ont pour vocation de former des cadres généralistes professionnalisés, d'une part par un stage d'un minimum de 6 semaines en entreprise, et par un tiers des enseignements dispensés par des professionnels. L'IUP management des Interfaces de la distribution, comprend une part non négligeable de logistique, et prépare aux nouveaux métiers faisant appel à des compétences pluridisciplinaires et transversales, pour des métiers en mutation dans l'industrie et la distribution comme : Supply Chain manager, Spécialiste du commerce électronique, Chef de produit - concepteur, Gestionnaire de projets Chef de projet EDI... L'IUP forme une vingtaine d'étudiants par an depuis sa création.



### Zoom sur le DESS Management logistique en milieu international

Il prépare des étudiants souhaitant acquérir une spécialisation dans le domaine de la logistique en milieu international. Les cadres logistiques ainsi formés seront capables de concevoir, développer et mettre en œuvre une démarche de gestion des flux.



# Perspectives d'évolution et dimension internationale



Si, dans un premier temps, la logistique se limitait à une recherche d'optimisations opérationnelles (années 70-80), elle est vite devenue une fonction de coordination des différentes sous unités qui participent à la circulation des flux (années 80-90). Le processus logistique tel qu'il se définit aujourd'hui (années 90-00) repose sur la notion de transversalité, aussi bien dans l'entreprise qu'entre les entreprises. Il s'agit de mettre en œuvre une chaîne logistique, qui intègre différentes entreprises et, au sein de chaque entreprise, différentes fonctions. Ainsi, la logistique transgresse les frontières "entre fonctions internes de l'entreprise, entre entreprises partenaires au sein d'une chaîne logistique, entre secteurs d'activité impliqués dans un même processus, entre pays qui échangent des marchandises par l'intermédiaire d'entreprises."

Les "nouvelles" dimensions de la logistique sont donc :

- > La transversalité
- > L'internationalisation
- > La capacité d'adaptation et la réactivité
- > L'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication

Et ce, quels que soient les niveaux de formation, le poste que l'on occupe dans l'entreprise et l'acteur chez qui on exerce son activité.



## En savoir + sur les métiers du transport et de la logistique

La convention collective :  
[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)  
 Le site de l'AFT-IFTIM : [www.aft-iftim.fr](http://www.aft-iftim.fr)  
 Le site de l'ANPE (ROME) :  
[www.anpe.fr](http://www.anpe.fr)  
 Le site de l'APEC (Fiches métiers des cadres et maîtrises) : [www.apec.fr](http://www.apec.fr)  
 Le site du ministère :  
[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)  
 Le CD ROM de l'ONISEP - AFT-IFTIM,  
 " les métiers de la logistique.



## Biblio

AFT-IFTIM : Tableau de bord régional de l'emploi et de la formation (2002).  
 Cadoux Marie, les métiers du Transport et de la logistique, l'Etudiant, coll. Métiers, 2001.  
 Giniés Raphaëlle, les métiers du transport et de la logistique, coll. Guides Jeunes, 1999.  
 Norme AFNOR NF 50-602, Fonctions logistiques, 1999.

# Le calcul de la durée hebdomadaire du travail dans le TRM

Par Patrick BONNELLO  
Directeur Régional du Travail  
des Transports

A titre dérogatoire, l'inspecteur du travail peut autoriser, sur demande de l'entreprise, le calcul de la durée hebdomadaire du travail sur une période supérieure à la semaine. Cette décision peut viser l'ensemble du personnel roulant ou seulement une catégorie spécifique de conducteurs.

L'article 4 du décret n°83-40 du 26 janvier 1983 modifié indique que la durée hebdomadaire du travail des personnels roulants marchandises peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine en application d'un accord conclu dans le cadre des dispositions de l'article L 212-8 du Code du Travail.

A défaut d'accord..., dans le cas où, pour des raisons techniques d'exploitation, il serait impossible d'organiser le travail sur une semaine pour les personnels roulants marchandises, la durée hebdomadaire du travail peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine, et pouvant être égale à deux semaines consécutives, trois semaines consécutives ou au plus un mois, après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel s'ils existent, et autorisation de l'inspecteur du travail des transports territorialement compétent.

Ainsi, cette procédure appelle de la part des services d'inspection du travail des transports des enquêtes approfondies et rapides.

Pour concilier ces exigences, il a été convenu de retenir une démarche à la fois pragmatique et efficace qui doit conduire l'Administration à rendre sa décision dans un délai raisonnable (un mois au maximum) à compter de la réception du dossier.

## Modalités d'appréciation des raisons techniques

Pour être en mesure d'apprécier ces modalités, l'administration doit vérifier l'impossibilité d'organiser le travail sur une semaine et la justification des contraintes d'exploitation nécessitant un calcul sur une durée supérieure à une semaine.

Il est important de souligner que cette procédure dérogatoire assouplissant le régime réglementaire habituel dans le TRM ne doit

pas être considérée comme un moyen de gestion pure et simple des heures supplémentaires dans l'entreprise.

Elle nécessite donc un souci d'organisation du travail de la part du chef d'entreprise.

En région PACA, comme d'ailleurs dans les autres régions du Sud de la France, les demandes de dérogations sont peu nombreuses.

Le tableau ci-après dresse un bilan de celles-ci pour l'année 2002.

Pourtant les agents de l'inspection du travail des transports constatent encore fréquemment des infractions à la durée du travail hebdomadaire.

# Actualité sociale conventionnelle dans le TRM

Par Patrick BONNELLO  
Directeur Régional du Travail  
des Transports

L'accord conclu le 25 novembre 2002, sur l'évolution de 2003 à 2005 des salaires conventionnels dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires de transport pour l'Union des fédérations du transport (VFT) et quatre fédérations syndicales de salariés (CFE - CGC - CFTC - FO et FNCR) est remarquable par sa durée de trois ans.

C'est ainsi le premier accord de branche à accompagner la convergence du SMIC et des garanties de rémunération résultant du passage aux 35 h. Les revalorisations prévues par l'accord garantissent le maintien (contesté par la CFDT et la CGT non signataires) d'une hiérarchie des salaires conventionnels. Toutes les catégories professionnelles sont concernées.

Des taux horaires sont établis (sauf pour les cadres) qui évoluent en trois ans d'au moins 11,4%.

Une clause permet aux parties de se rencontrer dans l'hypothèse d'une inflation annuelle supérieure à 1%, pour définir les ajustements nécessaires.

## LES POINTS FORTS

> **Accompagnement et convergence du SMIC.**  
L'accord intéresse toutes les catégories professionnelles.

Trois étapes linéaires d'augmentation sont prévues, chacune de 3,675%, durant trois ans, permettant une hausse de tous les salaires horaires d'au moins 11,40%.

### > Salaires minimaux horaires

Sauf pour les ingénieurs et cadres, les barèmes de salaires minimaux affichent des taux horaires.

Les revalorisations sont prévues au 1<sup>er</sup> juillet de

chaque année.

L'augmentation moyenne sera durant ces trois années de :

- 14% pour les ouvriers ;
- 15,4 % pour certains conducteurs "courte distance" ;
- 13% pour les employés.

Pour les autres catégories de personnel (techniciens et agents de maîtrise, ingénieurs et cadres) les salaires minimaux évolueront au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

### > Congé de fin d'activité.

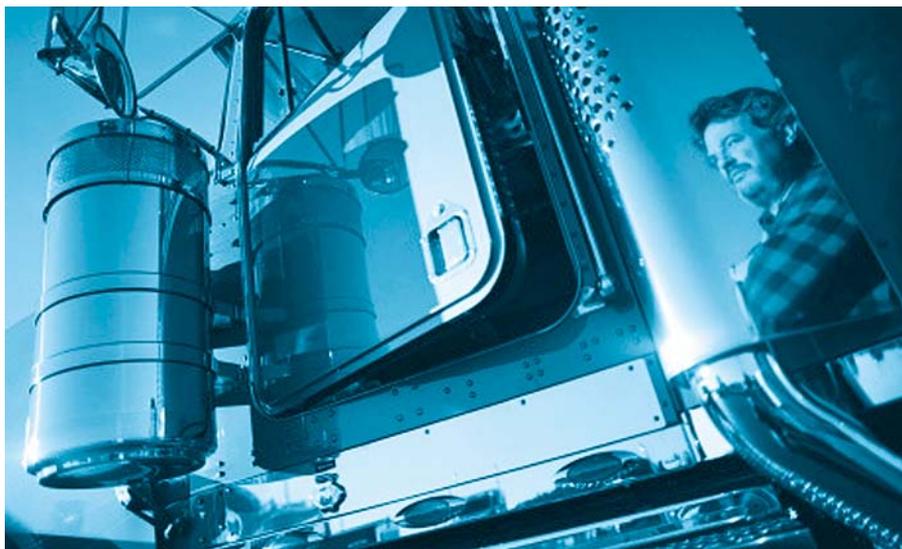
La gestion du congé de fin d'activité (CFA) à 55 ans est assurée par une décision du conseil d'administration du fonds, permettant d'augmenter de 2003 à 2007, le taux d'appel de la cotisation (patronale et salariée) finançant le dispositif.

# L'attestation de conducteur routier de marchandises

Par Michel FABIANI  
chargé de la Cellule administrative du Service  
Régulation et Contrôle du Transport de la DRE PACA

> Voir Fiche technique encartée

Rappel du contenu de l'arrêté du 11 mars 2003 relatif à l'attestation de conducteur routier de marchandises.



Instaurée par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1<sup>er</sup> mars 2002, l'attestation de conducteur a pour objet de certifier qu'un conducteur ressortissant d'un état tiers à l'Espace économique européen est employé légalement par une entreprise de transport public routier de marchandises établie dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

En effet, l'emploi irrégulier de conducteurs ressortissants d'Etats tiers, travaillant dans des conditions précaires et sous-payés engendre d'importantes distorsions de concurrence entre les transporteurs qui usent de telles pratiques et ceux qui recourent uniquement à des conducteurs employés légalement.

L'attestation de conducteur n'est exigée que pour les transports internationaux de marchandises exécutés sous le couvert d'une licence communautaire et pour les transports de cabotage routier.

**Les textes communautaires régissant cette formalité sont :**

> le règlement (CEE) n° 881 / 92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres ;

> le règlement (CEE) n° 3118 / 93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports internationaux de marchandises par route dans un Etat membre.

Ces deux règlements ont été modifiés par le règlement du 1<sup>er</sup> mars 2002 cité plus haut. Ils peuvent être consultés sur le site internet de la Commission européenne : [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int).

L'entrée en vigueur de ce règlement est fixée au 19 mars 2003, date à laquelle un véhicule couvert par une licence communautaire pour effectuer des transports internationaux ou de cabotage et dont le conducteur est ressortissant d'un Etat tiers, devra être muni d'une attestation de conducteur devant être présentée à toute réquisition des agents de l'Etat chargés du contrôle sur route.

La durée de validité de l'attestation de conducteur ne peut excéder cinq ans.

L'entreprise de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises effectue une demande d'obtention de ce document à l'aide du formulaire CERFA n° 12168. (Contenu explicatif et fac-simile dans la fiche technique)



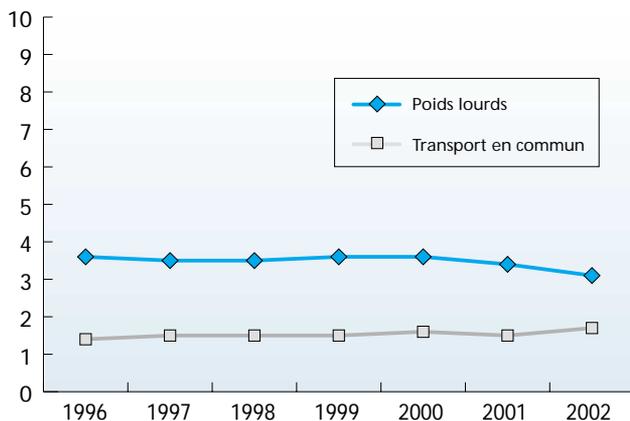
# Évolution 1996-2002 des accidents impliquant poids lourds et transports en commun en Région PACA

Par Patrice WANDROL  
Observatoire Régional de la Sécurité  
DRE PACA

L'objectif de cette rubrique est de présenter quelques aspects des caractéristiques et de l'évolution de l'accidentologie des poids lourds et transports en commun en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sous forme de tableaux et de graphiques, et en indiquant des tendances et leur caractère de significativité.

Proportion des accidents et tués impliquant au moins un P.L. ou un T.C. par rapport à l'ensemble des accidents et victimes en Région PACA

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ensemble accidents	15 230	15 298	15 264	15 483	14 645	14 617	13 398
dont PL (%)	3,6	3,5	3,5	3,6	3,6	3,4	3,1
dont TC (%)	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,7
Ensemble tués	661	690	614	657	622	640	629
dont PL (%)	9,1	9,3	10,3	9,3	9,0	10,0	9,9
dont TC (%)	1,7	2,9	1,0	2,3	2,3	2,3	1,4

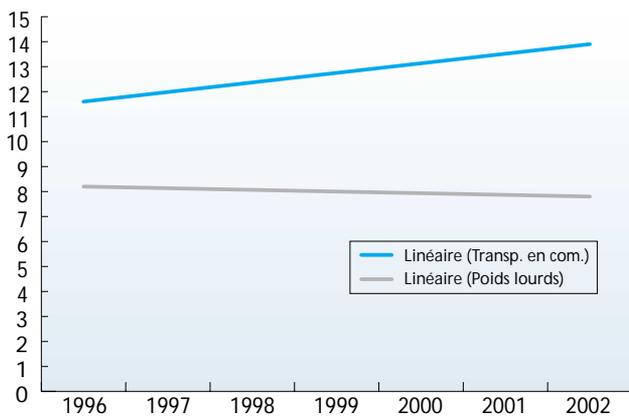


Au cours des sept années concernées par cette étude, on peut constater que la tendance de la proportion d'accidents impliquant les poids lourds est en hausse, alors qu'elle est en légère hausse pour les transports en commun, par rapport à l'ensemble des accidents. On notera que les 3,1 % d'accidents impliquant au moins un poids lourd sont la cause de 10 % des tués.



### Proportion des accidents impliquant au moins un P.L. ou un T.C. en Région PACA par rapport à l'ensemble de ce type d'accidents en France

POIDS LOURDS	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France	6 770	6 761	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333
PACA (%)	8,2	8,0	8,0	8,5	8,4	8,3	7,8
TRANSPORT EN C.	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France	1 840	1 760	1 762	1 706	1 734	1 693	1 626
PACA (%)	11,6	13,2	13,4	13,5	13,2	13,3	13,9

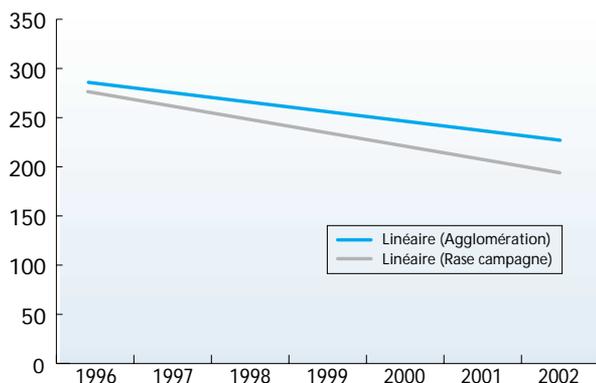


Si le pourcentage d'accidents impliquant au moins un poids lourd par rapport au nombre d'accidents de ce type en France est stable, on peut par contre remarquer depuis 1996 une tendance à la hausse de la proportion des accidents impliquant au moins un TC, par rapport au chiffre national.

### Répartition des accidents et victimes en agglomération et hors agglomération (1995-2001)

> Impliquant au moins un poids lourd :

Accidents corporels	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	267	263	254	294	259	238	191
Rase campagne	285	278	276	268	271	265	227
<b>TOTAL</b>	<b>552</b>	<b>541</b>	<b>530</b>	<b>562</b>	<b>530</b>	<b>503</b>	<b>418</b>
Nbre de tués	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	19	15	19	15	16	16	18
Rase campagne	41	49	52	46	40	48	44
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>61</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>62</b>
Nbre blessés graves	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	53	43	24	52	24	37	27
Rase campagne	118	77	92	92	80	80	86
<b>TOTAL</b>	<b>171</b>	<b>120</b>	<b>116</b>	<b>144</b>	<b>104</b>	<b>117</b>	<b>113</b>



Le nombre d'accidents impliquant au moins un P.L., en Région P.A.C.A. est caractérisé par une tendance à la baisse, aussi bien rase campagne qu'en agglomération.



### > Impliquant au moins un transport en commun :

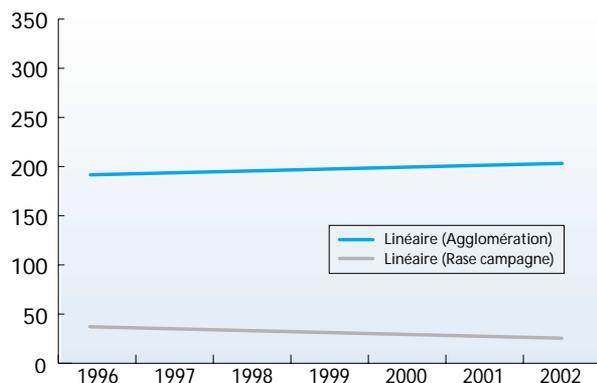
Accidents corporels	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	175	204	206	202	210	206	196
Rase campagne	38	28	30	29	19	19	30
<b>TOTAL</b>	<b>213</b>	<b>232</b>	<b>236</b>	<b>231</b>	<b>229</b>	<b>225</b>	<b>226</b>

Nbre de tués	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	1	6	2	8	6	6	6
Rase campagne	10	14	4	7	8	9	3
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>9</b>

Nbre blessés graves	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Agglomération	18	16	20	16	13	17	10
Rase campagne	10	26	11	11	2	2	5
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>15</b>

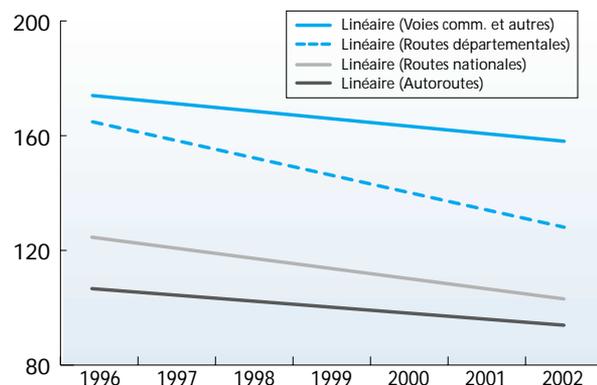


Le nombre d'accidents impliquant au moins un véhicule de transport en commun, en Région P.A.C.A., est caractérisé par une légère tendance à la hausse en agglomération. Par contre, il est difficile d'établir une tendance significative en ce qui concerne les accidents en rase campagne, étant donné les faibles effectifs concernés chaque année.

### Répartition des accidents par type de réseau (1995-2001)

#### > Impliquant au moins un poids lourd :

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes	96	106	96	105	101	89	85
Routes nationales	121	134	116	109	102	127	94
Routes départ.	164	136	161	166	148	128	109
Voies comm. et autres	169	165	157	182	179	159	130



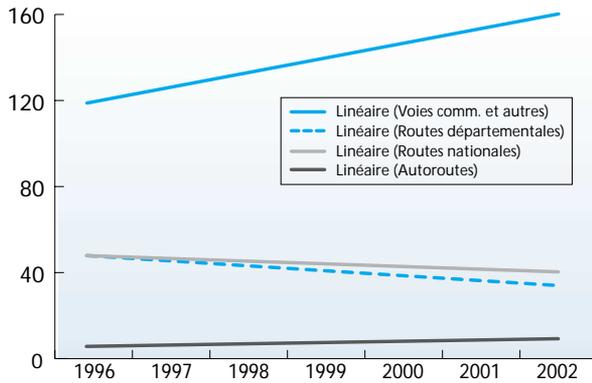
Quel que soit le réseau concerné, la tendance du nombre d'accidents impliquant les poids lourds est à la baisse, et ce de manière un peu plus prononcée sur les réseaux départementaux.



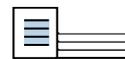
## Répartition des accidents par type de réseau (1995-2001)

> Impliquant au moins un transport en commun :

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes	6	7	4	4	3	5	9
Routes nationales	50	43	54	39	44	42	29
Routes départ.	46	49	49	45	29	28	28
Voies comm. et autres	111	133	129	143	153	150	160



Sur les réseaux autoroutier, national et départemental, les faibles effectifs d'accidents impliquant au moins un véhicule de transport collectif ne permettent pas de dégager une tendance significative. Par contre, sur les voies communales, le nombre d'accidents est marqué par une réelle tendance à la hausse.



# Débat

---

Michel MATTAR, Secrétaire Général, nous prie de vous informer que TLF Méditerranée qui regroupe plus de 750 entreprises de transport et de logistique, organise son **Assemblée Générale, le jeudi 25 septembre 2003** au Palais des Papes en Avignon, sur le thème suivant :

**« 1992 - 2002 »**  
**« 10 années d'évolution sociale  
où en est le transport routier aujourd'hui ? »**

**Participeront à ce débat :**

- > M. Philippe CHOUTET, Délégué Général de l'UFT
- > M. Jean-François REVAH, Cabinet BRUNHES Consultant
- > M. Jean-Luc ALLÈGRE, Cabinet ALLÈGRE & Associés
- > Messieurs Alain BREAU et Alain FAUQUEUR, Président de TLF

**Lors de cette manifestation, seront également abordés les points suivants :**

- > Le déclin du pavillon français
- > L'impossibilité d'exporter notre social



## Le numéro 50

Le Journal des Transports atteint son cinquantième numéro. Que soient donc ici remerciés tous ceux qui depuis son numéro 0 de septembre 1987 ont contribué d'une façon ou d'une autre à sa conception, à sa rédaction, à sa diffusion.

Cette publication a été appréciée dès sa première parution dans la mesure où elle présentait l'actualité dans le monde des transports en région PACA, en particulier réglementaire, avec l'éclairage nécessaire et autorisé de l'Etat.

Peu à peu son champ d'ouverture s'est complété des voix des divers partenaires socio-professionnels ainsi que des diverses administrations concernées par le secteur. Enfin, les membres et les partenaires de l'ORT ont trouvé dans ses colonnes un lieu pour donner, en complément des informations réglementaires, des analyses et des avis, voire des réactions qui nourrissent un débat toujours plus nécessaire à tous et à chacun.

Ce numéro 50 inaugure, sous la plume du CRET-LOG, membre de l'ORT, une série de développements sur la question primordiale de l'emploi, à travers les formations vers des métiers souvent peu connus et en tout cas en constante évolution dans le monde vivant et toujours en mutation du transport.

Souhaitons lui donc une bonne continuation dans cet esprit.

### Le site internet de l'ORT

Le site internet dont la maquette a été présentée lors de l'Assemblée Générale de l'ORT en mars 2003 sera en ligne à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2003 (*dans sa version complète à partir du 1<sup>er</sup> août*). Vous pourrez le consulter à l'adresse suivante : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

## Carnet

Yves LEME, Conseiller d'administration de l'Équipement, précédemment secrétaire général de la DDE du Gard, a pris son poste en mars 2003 à la DRE, succédant à Alain Jung comme chef du Service régulation et Contrôle des Transports. Nous lui souhaitons une bonne prise de poste.



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**

37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66

site : [www.paca.equipement.gouv.fr](http://www.paca.equipement.gouv.fr)

Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72