

Espace collaboratif des Formations

Transports et Logistique

NEWSLETTER N° 3

MAI 2012



SOMMAIRE :

- Le point sur la modularisation
- La modularisation en questions
- Le rapport annuel 2011 sur l'économie du transport maritime du courtier parisien BRS
- L'AFT-IFTIM veut créer le «buzz»
- Le groupe Casino optimise sa logistique en Île-de-France
- Site de l'INRS
- Dossier spécial «Élections présidentielles»
- B to B
- Le saviez-vous ?
- A lire
- Contrats
- Onde verte sur le transport et la logistique
- Transport combiné
- A télécharger
- Décret du 28 décembre 2011
- Coûts logistiques
- Le saviez-vous ?
- Une bonne nouvelle...

RÉDACTION

P. VINARD - T. LEFEUVRE
JM. SENAC - P. CATTET

CONTACT

webmastercrm@laposte.net

Le point sur la modularisation

Un premier bilan sur la modularisation après presque une année scolaire d'expérimentation. Pour les étudiant(e)s, la notion de module reste assez floue. A cause notamment des emplois du temps, leur référence reste la « matière » enseignée présente sur le planning hebdomadaire. Faire le lien entre «matières», unités de formation et épreuves est ensuite aisé puisque les intitulés correspondent. Le lien avec les modules est plus compliqué d'autant qu'il existe plusieurs modules par UF. C'est un découpage supplémentaire dont ils n'appréhendent pas toujours l'intérêt. Si l'on veut que les étudiant(e)s s'approprient la notion de module, il faut faire abstraction des « matières » et ne faire référence qu'aux modules. Nous envisageons pour l'année prochaine de ne faire apparaître dans les emplois du temps que des créneaux horaires (économie, droit, culture générale et expression, OPTL...). Chaque enseignant sera ensuite libre d'organiser les modules qu'il souhaite sur ces créneaux.

Pour les enseignant(e)s, la modularisation permet un séquençage de l'année scolaire et donne ainsi une indication sur la progression à envisager dans l'apprentissage des compétences, comportements professionnels et des savoirs. Ce n'est que lorsqu'un(e) étudiant(e) décide d'abandonner la formation en-cours ou en fin d'année que la modularisation prend tout son sens. C'est à ce moment que les équipes devront examiner la possibilité de valider ou non certains modules et d'attribuer les ECTS correspondants. Cela suppose qu'en amont les équipes aient déterminé les critères d'évaluation. Pour notre part, nous avons envisagé deux critères :

- l'assiduité, au delà d'un certain seuil d'absences injustifiées, la validation n'est pas envisageable ;
- les notes puisque dès le début de l'année, nous avons pris soin de réaliser des évaluations en fonction des modules.

Il est encore trop tôt pour aller plus loin dans ce bilan puisque c'est surtout l'an prochain, lorsque les étudiant(e)s diplômé(e)s, ou non, souhaiteront poursuivre leurs études ou changer d'orientation que l'on pourra juger réellement de la portée pratique de la modularisation.

Jean-Marc SÉNAC, pour l'équipe pédagogique du lycée BROCÉLIANDE

La modularisation en questions...

Une enquête en ligne a été initiée par le ministère de l'enseignement supérieur sur la mise en place de la modularisation en BTS. 36 établissements (dont 30 établissements publics sur 36) ont répondu pour le BTS TPL, ce qui constitue un chiffre très élevé pour ce type d'exercice.

16 établissements mettent en œuvre la modularisation, ce qui correspond à près de 45 % de l'échantillon. Mais cette modularisation concerne essentiellement l'enseignement professionnel. Seuls 3 établissements ont modularisé l'enseignement de culture et expression, et 2 celui d'économie-droit. Sur les 20 établissements restants, 10 ont engagé une réflexion pour mettre en place la modularisation à la rentrée prochaine.

Quelle que soit la formule retenue, 26 ont gardé un emploi du temps hebdomadaire, 6 ont globalisé sur l'année, et un seul s'est engagé dans la voie de la semestrialisation (3 non-réponses). Le principal obstacle rencontré lors de la modularisation est l'équilibre des services entre les différents enseignants. 19 établissements ont affecté à une unité de formation un enseignant et un seul, 12 établissements ont au contraire réparti les modules à l'intérieur d'une unité de formation entre plusieurs enseignants (pas de réponse pour les 5 autres établissements).

Il est trop tôt pour avoir des retours sur l'évaluation des étudiants au sein des différents modules. En revanche deux tiers des établissements ont engagé des discussions avec des universités pour favoriser la poursuite d'études de leurs diplômés, même si seuls 20% d'entre eux se sont appuyés sur la modularisation pour initier cette démarche.

De plus, 8 des lycées interrogés se sont engagés dans la voie de la mobilité européenne. Et parmi ces derniers, 6 s'appuient dans leur démarche sur le dispositif de modularisation du BTS TPL.

Si pour l'instant cette modularisation a peu d'impact sur les étudiants qui en méconnaissent l'intérêt pour leur poursuite d'études ou leur éventuelle réorientation, elle a entraîné une évolution des pratiques pédagogiques dans 82% des établissements (28 sur les 34 qui ont répondu à cette question). Les résultats de cette enquête seront mis très prochainement à la disposition des enseignants de BTS TPL.

Pierre VINARD



Le rapport annuel 2011 sur l'économie du transport maritime du courtier parisien BRS dresse un bilan marqué par le marasme économique. Et les perspectives pour 2012 ne sont guère meilleures.

En 2011, l'économie mondiale est restée soutenue, note le rapport du courtier parisien BRS. La croissance économique s'évalue, selon le FMI, aux alentours de 3,8% de hausse.

Une augmentation qui ne doit pas faire oublier la tendance plus inquiétante au tassement, puisqu'en 2010 la croissance a progressé de 5,2 %. Quant aux échanges, après une année 2010 en augmentation de 12,7%, en 2011, ils n'ont progressé que de 6,9%.

Plongée abyssale des taux de fret

Cette tendance de l'économie mondiale se décline sur les activités du transport maritime.

Ainsi, note le rapport BRS, les frets des vrac secs ont fortement dévissé en 2011. L'indice Baltic Dry Index a perdu 1 210 points à 1 548. Le transport pétrolier a suivi le pas avec une dégradation générale, à l'exception des Handysize et Medium range. Quant aux porte-conteneurs, les taux de fret ont suivi la palanquée dans une plongée abyssale et les opérateurs voient leurs comptes de résultats rougir.

Effondrement des certitudes

Le monde du transport maritime a longtemps vécu sur ses certitudes d'être peu polluant et d'avoir encore des marges de croissance sur les coûts à l'unité avec la course au gigantisme. La crise économique européenne et ses conséquences sur le monde économique et financier ont eu raison de ces assurances. Le monde maritime se trouve confronté à des difficultés de financement. De plus, le transport maritime est aussi pointé du doigt par les gouvernements sur les effets polluants qu'il génère.

→ Lire la suite dans dossier du Journal de la Marine Marchande n°4816 du 30 mars 2012

→ Télécharger le rapport au format PDF <http://www.brs-paris.com/index.php?page=annualreview>

L'AFT - IFTIM veut créer le «buzz»

Faire connaître les formations « transport » et leurs débouchés auprès des 13-22 ans via les vecteurs de communication qu'ils utilisent, c'est l'ambition du groupe Aft-iftim avec sa nouvelle campagne. De la mi-mars à la mi-avril puis de mai à juin, Google accueille des liens de publicité sponsorisés qui dirigent les internautes sur le site www.tracetonchemin.com, le portail de l'organisme dédié aux jeunes. Lequel possède sa propre page Facebook d'information et d'aide à la recherche d'emploi. En parallèle, des bannières publicitaires sont diffusées sur le Web mobile. Des «posts» sont publiés régulièrement sur Google+ (consultation sans inscription)

et des «tweets» sur Twitter. Sans oublier l' incontournable présence à la télé : durant tout le mois de juin, un spot publicitaire de 30 secondes sera diffusé trois fois par jour sur NRJ12, la chaîne des 12-25 ans. Objectif affiché de l'Aft-iftim : «offrir plus de visibilité à un secteur ayant mauvaise presse parce que méconnu et marteler un message clair : le transport-logistique cherche du personnel qualifié».

Le groupe Casino

optimise sa logistique en Île-de-France

Dans le cadre de la refonte de son schéma directeur logistique, Casino a rationalisé le stockage et la distribution de ses produits frais et fruits et légumes en Île-de-France. Une démarche de synergie logistique multienseigne et multicanal payante.

Casino approvisionnera à partir de cet été 80 magasins parisiens Franprix par la Seine.

Une innovation logistique exemplaire sur le plan environnemental, rendue possible grâce à la volonté de Norbert Dentressangle de faire aboutir un projet qui ouvre la voie à la distribution par le fleuve des produits de grande consommation dans Paris. Il était temps!

C'est une opération dont on parle beaucoup et elle le mérite. Casino a mis en place un schéma de distribution fluviale inédit en France et sans doute en Europe, en tout cas dans le domaine de la grande consommation et de cette ampleur. À partir de juillet, 80 magasins Franprix du cœur de Paris seront livrés quotidiennement en produits secs à travers un schéma de logistique et de transport très précis. Chaque matin, de 5 h à 11 h 30, 450 palettes de marchandises seront préparées sur l'entrepôt Franprix de Chennevières-sur-Marne avant d'être chargées dans 26 conteneurs. Entre 12 h et 18 h 30, ces conteneurs seront acheminés par navette vers le port de Bonneuil-sur-Marne, à 8 km, et transférés sur une barge au fur et à mesure de leur arrivée. Celle-ci parcourra ensuite, sur la Marne puis la Seine, les 20 km qui la sépare du quai de la Bourdonnais situé presque au pied de la Tour Eiffel. Pour finir, les palettes seront prises en charge par les camions de Norbert Dentressangle, partenaire logistique de Franprix, qui approvisionneront entre 6 h et 12 h 30 les 80 magasins des 1er, 2e, 4e, 7e, 8e, 15e et 16e arrondissements situés dans un rayon de 4 km autour du port.

Baptisée d'un nom qui coule de source («Franprix entre en Seine»), cette innovation logistique est un élément majeur de la politique de développement durable mise en place par Casino, à l'instar d'autres initiatives récentes comme l'étiquetage environnemental des produits, la mise en circulation de poids lourds propres et silencieux couplant la technologie Azote et la norme antibruit Piek ou la refonte du schéma de distribution en produits frais de Franprix en Île-de-France dont l'une des conséquences a été de rapprocher les plates-formes des magasins pour diminuer le nombre de kilomètres parcourus.

Une opération exemplaire.

«Franprix entre en Seine» est d'autant plus exemplaire qu'il a fallu que Franprix et Norbert Dentressangle aient la volonté d'aller jusqu'au bout et s'en donnent les moyens. Deux années ont été nécessaires pour concevoir le dispositif, avec une forte implication de l'équipe d'ingénierie du logisticien. Sur le plan purement opérationnel, cette organisation nécessite aussi beaucoup de doigté et de savoir-faire.

Pour parvenir à ce résultat il a fallu être très pointu dans la définition des moyens à engager et le choix des matériels, depuis le design de la caisse mobile utilisée pour le transport jusqu'à la conception des remorques, en passant par le choix des «Reach Stackers», les camions-grues de 90 tonnes et d'une dizaine de mètres de hauteur qui chargent et déchargent la barge.

Logistique Magazine N° 267 et N° 268

Site de l'INRS

Guide pour l'évaluation des risques professionnels



Ce guide a été élaboré avec la participation de professionnels et traite des risques encourus par les conducteurs. Il a pour objectif d'accompagner les chefs d'entreprises de transport routier de marchandises (TRM), dans une démarche d'évaluation des risques professionnels. Aussi, trouveront-ils rassemblées ici les informations suivantes :

- un diagramme de l'activité,
- une manière de quantifier les risques,
- un tableau reprenant pour chaque phase de l'activité : la description des différentes tâches effectuées, la cotation des risques retenue pour permettre d'établir un plan d'actions, des exemples de bonnes pratiques. Par ailleurs, les fiches thématiques détaillant certains risques permettent de mieux appréhender ce qu'est la prévention des risques professionnels suivant l'activité.

Fiche pratique de sécurité



Ce document rassemble les éléments qu'il est nécessaire d'intégrer dans la conception, ou la reconception, d'une plate-forme logistique, dès la phase d'élaboration du cahier des charges. Leur prise en compte influe sur certains choix qui contribuent à la performance de l'entreprise : qualité du service, productivité et flexibilité, santé, sécurité et conditions de travail du personnel. Les personnes principalement concernées par cette fiche sont : les maîtres d'ouvrage (industriels et grande distribution), les futurs utilisateurs, les cabinets d'ingénierie, les bureaux d'études, les architectes et, d'une manière générale, les différents intervenants dans le projet (CHSCT, médecin du travail, ...).

Les dossiers de travail & sécurité



La chaîne du transport de marchandises s'allonge avec la mondialisation des échanges. Le transport routier s'adapte à ce nouveau contexte. D'autant plus que la récession économique et le recours aux technologies d'informatique embarquées favorisent cette évolution. Quelles sont les répercussions de ces mutations sur la santé et la sécurité des conducteurs ?

Dossier spécial « Élections présidentielles 2012 »

Mais où sont donc passés le transport de marchandises et la logistique ? Les organisations professionnelles du secteur sont nombreuses à se poser la question, constatant que les programmes des candidats à l'élection présidentielle préfèrent en général faire la part belle au transport de voyageurs, au détriment du fret qui ne vote pas... Et pourtant, les revendications sont nombreuses. Les organisations patronales du transport et de la logistique ont donc sacrifié au rituel de la plate-forme de revendications. Harmonisation, fiscalité, coût du travail, et défense de la maison France sur la scène européenne et mondiale : au-delà des thèmes spécifiques à tel ou tel mode de transport, des préoccupations communes les rassemblent.

Tour d'horizon sur
<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/html/presidentielles-2012/presidentielles-2012.html>

B to B

42 000 postes à pourvoir dans le transport et la logistique.

« Le B to B recrute »

C'est autour de ce slogan que la CGI, Confédération française du commerce interentreprises, va faire campagne en 2012. La CGI, qui représente 120 000 entreprises dans les secteurs du commerce B to B (négoce, commerce de gros, commerce international), annonce en effet 120 000 recrutements, dont 95 % en CDI. Sur ces 120 000 postes à pourvoir, plus d'un tiers le sont dans les métiers du transport et de la logistique, plus particulièrement sur des postes de magasiniers, de manutentionnaires et de chauffeurs-livreurs. Bien que porteur d'emplois et plus rémunérateur que le commerce de détail, le commerce BtoB a du mal à recruter. En juin 2011, 38 % des entreprises exprimaient leurs difficultés à trouver du personnel.

> www.myBtoB.fr

Logistique Magazine N° 266

Le saviez-vous

Les « malheurs » de la palette échange font le bonheur des loueurs et des sociétés de relocalisation des supports de manutention. Des prestataires que le projet PFM (Palet Facility Management) piloté par le groupement Astre et Burban ne laisse pas indifférents.

Une réaction au ras-le-bol général des entreprises de transport à l'égard d'un système de la palette échange dont elles estiment faire les frais. Les trésoreries très tendues ne supportent plus des collectes et retours sans contrepartie financière, les dégradations et les pertes qui alourdissent la facture. Du coup, les spécialistes de la relocalisation et les loueurs - ils se présentent plus volontiers comme « facilitateurs » voire « gestionnaires » de palettes - s'activent.

L'idée était en gestation depuis 18 mois : bâtir un système susceptible d'ôter cette épine du pied qu'est la gestion des palettes Europe. C'est PFM pour Palet Facility Management. Le groupement Astre, à l'avant-garde du projet, ainsi que Burban Palettes-Valorpal, ont profité de la dernière édition du SITL pour en assurer la promotion. Où en est ce grand projet censé rassembler l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique ?

L'Officiel des Transporteurs n° 2639



A lire

Le premier Code des transports paraît chez Lexis Nexis (75). Commenté par l'universitaire Christophe Paulin, il comprend la partie législative

entrée en vigueur en 2010 et une partie réglementaire, regroupant la plupart des décrets non encore codifiés. Deux annexes reprennent les principaux règlements européens et conventions internationales. Pratique et complet, l'ouvrage ordonne l'ensemble de la réglementation applicable à chaque mode.

Contrats

Au-delà des conditions générales de vente proposées par les organisations professionnelles du transport et de la logistique, il s'avère utile de rédiger des contrats, outils permettant de prévenir des litiges et de régler des contentieux entre chargeurs et prestataires.

Explications par Me Jacqueline Tropin,
 Logistique Magazine N° 266

Onde verte sur le transport et la logistique



Voici une revue de presse, le plus souvent sur des sites ou des revues accessibles gratuitement, pour vous permettre d'illustrer des séquences sur le développement durable :

- un dossier complet : Transport durable, enfin du concret dans Supply Chain magazine n°62 ;
- chronique Lamy transport Tome 2 - octobre 2011 - Quand transport maritime et environnement font bon ménage ;
- note de synthèse n°133 de l'Isemar : Transport maritime et développement durable, une conciliation pas toujours aisée ;
- art L. 1431 du codes des transports (décret du 24/10/11) précise les modalités et la méthode de calcul pour établir le bilan carbone afin de remplir l'obligation d'information sur les quantités de CO2 émises . Entrée en vigueur fin 2013 ;
- sur le site TILMAG, un dossier sur les chariots palettes «propre», un autre sur les nouvelles plates-formes vertueuses, à télécharger sur le site ;
- Le journal de la logistique, n° 85, 05/2011 - 1^{ère} certification HQE pour un entrepôt frigorifique en Europe ;
- présentation de la charte CO2 pour les transporteurs sur le site www.developpement-durable.gouv.fr/La-chartre-Objectif-CO2-les.html et sur le site de l'ADEME ;
- exemples d'entreprises ayant signé la charte sur L'Officiel des Transporteurs n° 2636 ;
- L'Officiel des Transporteurs n° 2637, CAHIER DES CHARGES : Les critères environnementaux apparaissent ;
- une entreprise propose des «moutons d'Ouessant» aux possesseurs de sites logistiques pour tondre les pelouses entourant les entrepôts en y installant à demeure ces moutons de petite taille. Lire la suite sur www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/52081/actualites_detailLogMag/des-moutons-tondeurs-de-pelouse-pour-la-logistique.html ;
- et bien d'autres....

Transport combiné

Les premiers trains longs de transport combiné circulent en France depuis début janvier. Un premier test avait été annoncé fin décembre par SNCF Geodis avec un train de 850 m circulant à 100 km/h entre Luxembourg et Perpignan pour un lancement opérationnel mi-janvier. Le 9 janvier c'est T3M avec ECR qui a ouvert un service de 5 allers-retours par semaine entre Paris et Marseille avec un train de 850 m et 1 800 t circulant à 120 km/h. Par rapport aux trains conventionnels de 750 m ces trains longs plus lourds d'environ 400 tonnes emportent six caisses mobiles supplémentaires.

Pour des raisons techniques, ces trains longs ne roulent pour l'instant que sur l'axe nord-sud. Le GNTC (Groupement national du transport combiné), qui avait demandé des trains de 1 000 m et 2 000 tonnes, regarde désormais vers cette nouvelle étape.

Logistique Magazine

A télécharger

Logistique urbaine

<http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=71973&p1=30&ref=12441>

Fiches chariots élévateurs : comment bien le choisir

<http://www.acms.asso.fr/content/logistique-la-prevention-sur-mesure>

Le site de Supply Chain magazine n°62

Solutions technologiques pour le transport et la logistique

<http://www.extra-lsn.com/rt/>

Brochure sur le fluviomaritime

<http://www.shortsea.fr/brochurefm.html>



Décret 28 décembre 2011

Pour comprendre les modifications apportées par le décret dit « paquet routier », vous trouverez dans les Bulletins des transports et de la logistique n°3394 à 3399 des articles très synthétique «Question sur...» qui abordent les thèmes : du gestionnaire de transport, de la capacité (voir également article ci-contre : Une bonne nouvelle), de l'honorabilité, des titres administratifs, de l'exigence d'établissement et des sanctions.

Coûts logistiques

Les coûts logistiques ont augmenté de 3,17% en un an.

A la fin de septembre 2011, on observe une hausse des coûts de la logistique en France. Ceux-ci ont augmenté de 3,17% en un an et de 0,7% sur le dernier trimestre 2011. Certains sous indices sont même en forte progression comme l'indice stockage, en hausse de 5,45% contre 2,57% pour l'indice prestations et 2,42% pour l'indice support. Sur le dernier trimestre, l'indice stockage est en hausse de 1,63% dû principalement à la hausse du coût de la construction. Les indices prestations et support (frais généraux) connaissent des hausses plus modérées.

Stratégie logistique, 14/02/2012



Le saviez-vous ?

UPS-réduit le nombre des «integrators» mondiaux en rachetant TNT Express. La nouvelle entité devrait peser 45 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel, passant devant DHL Deutsche Post, 40 milliards (toutes activités logistiques et express confondues), et devant les 29 milliards de Fedex. Mais c'est en Europe que ce rachat prend tout son sens. D'abord parce que ce marché représente environ la moitié du chiffre d'affaires d'UPS hors des États-Unis. Ensuite parce que l'Europe, comme l'Asie, est considérée chez le géant d'Atlanta comme une zone offrant de bonnes perspectives pour l'avenir malgré la crise. Enfin, parce que TNT Express a axé son développement sur l'Europe depuis sa reprise par la poste néerlandaise en 1996.

Une bonne nouvelle...

Le ministère de l'enseignement supérieur, en accord avec le ministère en charge des transports, vient d'accorder l'équivalence avec la capacité professionnelle à deux diplômes de l'enseignement supérieur : le BTS Transport et prestations logistiques et le DUT Gestion logistique et transport. Rappelons que cette capacité est obligatoire pour toute personne désirant être chef d'entreprise ou salarié gestionnaire dans une entreprise de transport routier.