Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

La Cité des Papes de nouveau reliée à l'Angleterre



Samedi 9 juillet, le premier vol entre Avignon et Birmingham a été inauguré. Après deux années d'interruption, une nouvelle compagnie, 'Flybe Limited', reprend les liaisons qui avaient été interrompues à la suite de la crise sanitaire du coronavirus.

La baisse du trafic aérien lié à la crise sanitaire internationale du coronavirus avait eu raison de la compagnie britannique Flybe, qui avait annoncé en 2020 la cessation de ses activités.

Finalement, après deux ans, une nouvelle compagnie, 'Flybe Limited', reprend les liaisons entre l'aéroport Avignon Provence et l'Angleterre. Le premier vol a eu lieu le samedi 9 juillet à 19h30 au départ d'Avignon pour une arrivée à 20h50 à Birmingham.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

Jusqu'au 17 septembre, les nouvelles couleurs de la compagnie Flybe se poseront, tous les samedis, sur le tarmac Provençal en proposant une liaison vers Birmingham. Les départs sont programmés à 19h05 pour arriver à 20h25 et les retours quittant Birmingham à 15h pour arriver à 18h20.

Confirmant son intérêt pour le territoire, la nouvelle compagnie Flybe inaugurera une deuxième liaison vers Southampton le 23 juillet et ce jusqu'au 1er octobre. Les départs sont programmés à 16h20 pour arriver à 17h30 et les retours quittant Southampton à 12h40 pour arriver à 15h40.

L'opportunité de venir découvrir la Provence s'offre ainsi aux habitants des deux cités anglaises, mais également aux villes limitrophes, en seulement 1h50 de vol. Le lancement de ces lignes répond à la demande des vacanciers anglo-saxons qui sont désireux de découvrir toutes les facettes de notre culture locale et de visiter des sites célèbres tels que le palais des papes et le pont d'Avignon.

J.R.



© Patrick Urvoy

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

ECF SPS, quand la formation explose les compteurs



‘Si les besoins de formation sont en plein boum, la réglementation en fait un marché très étroit où peu d’entreprises sont capables de répondre à la demande.’

Gilbert Cassar, acteur de référence de la formation dans les métiers du transport, de la logistique, du BTP (Bâtiment et travaux publics), de la sécurité et réseau d’écoles de conduite en Provence-Alpes-Côte d’Azur évoque le marché de la formation. Si la demande explose dans ce secteur, le poids de la règlementation et la chape administrative n’offrent que peu de latitude pour absorber une demande croissante.

«D’après nos propres estimations et en regard des flottes privées et publiques de poids-lourds, il

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

manquerait environ 1 million de chauffeurs en France, précise Gilbert Cassar, Directeur-général d'ECF SPS. En septembre, L'ambassade du Canada a même demandé à la France de lui fournir des chauffeurs routiers pour travailler au Québec. Ainsi, ECF France et ECF SPS Avignon sont diligentées pour évaluer les chauffeurs français ayant postulé à l'ambassade du Canada avant que de leur proposer d'entamer une nouvelle vie là-bas. Le Canada y met d'ailleurs les moyens puisqu'il offre d'accompagner le conjoint dans ses démarches de recherche d'emploi et œuvre à l'installation de la famille afin de fidéliser les futurs salariés.»

Le Brexit

«L'Angleterre est également très en demande, malmenée par un Brexit qui a notoirement ralenti ses propres échanges avec les pays voisins, induit de fortes contraintes administratives liées aux entreprises, fait fuir les chauffeurs routiers étrangers, pâtit d'une vie économique plus chère qu'en France, sans compter le changement de monnaie… Le fret par containers a, dans un même temps, considérablement augmenté alors que le transport de marchandises dans l'intérieur du pays ne peut se faire faute de chauffeurs, carençant durablement l'approvisionnement des entreprises et des particuliers.»

Pénurie de chauffeurs-routiers

«Pourquoi sommes-nous en pénurie de chauffeurs ? Très longtemps notre pays n'a pas beaucoup recruté, nombre d'entreprises choisissant de travailler en 'cabotage', c'est-à-dire via une autorisation temporaire accordée par l'Union Européenne pour réaliser une livraison de marchandises dans un autre pays de l'Union et sans passer par l'hexagone. Également, les entreprises formaient parfois des équipages de 2 chauffeurs par camion afin d'effectuer de longs trajets à deux en alternance ce qui permettait de conduire plus longtemps et plus loin, en conformité avec la loi.»

La formation

«Aujourd'hui ? Les Pouvoirs publiques s'inquiètent d'une relance économique plus appuyée que prévue, toutes filières confondues et notamment pour le fret, parce que nous manquons de main d'œuvre. Cela se conjugue à 'l'effet confinement' qui a induit des prises de conscience et l'envie pour certains de changer complètement de vie, y compris professionnelle. Ça été le cas dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration, du bâtiment et des chauffeurs routiers, tous désirant consacrer plus de temps à leur famille.»

L'évolution du travail

«Le monde du travail aujourd'hui évolue. Les actifs souhaitent conserver des jours de télétravail, veulent vivre plus en famille. Le travail n'est pas récompensé notamment lorsqu'en restant chez soi ou en étant au chômage l'on gagne tout autant. Si l'on compare l'amplitude horaire des personnes qui travaillent à celles qui gagnent le Smic (Salaire minimum de croissance), ces dernières sont mieux payées que les premières. Une des solutions serait de défavoriser très franchement le non-travail et de revaloriser le travail. Nous ne pourrons pas trouver de personnel motivé pour travailler sans une réforme drastique du

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

chômage.»



Perspectives

«La formation de chauffeurs-routiers va s'intensifier. La problématique ? Le marché reste étroit car même en formant de nouveaux professionnels nous ne pourrons pas répondre à la demande. Autre paramètre ? 100% des chauffeurs formés et reçus n'intègreront pas le métier parce que celui-ci est difficile et réclame un rythme de vie hebdomadaire soutenu. Pour autant, en France, la formation est plutôt très performante.»

Le marché

«La formation a toujours évolué en fonction des réglementations. Celles-ci sont adoptées puis appliquées, notamment dans les examens liés à des titres professionnels, harmonisées en fonction des nouvelles technologies, comme la digitalisation. C'est le cas notamment pour les FCO (Formation continue

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

obligatoire), Fimo (Formation initiale minimale obligatoire), Caces (certificat d'aptitude à la conduite d'engins en sécurité) car le chauffeur-livreur, notamment d'une PME (petite et moyenne entreprise) peut avoir besoin du volet logistique de sa profession, pour charger et décharger lui-même son camion.»

Prégnante réglementation

«La réglementation évolue sans fin. Le droit d'entrée dans notre secteur de la formation est très compliqué. Nous sommes, sans cesse, audités, contrôlés, certifiés par des agences indépendantes, compilant par ailleurs les agréments. C'est très franco-français car ces certifications ne sont pas demandées à l'étranger et c'est ce qui complique la mise en concurrence, c'est particulièrement vrai dans l'agroalimentaire. Nous collectionnons les normes et les freins ce que ne font pas les autres pays.»

Le bilan

«Nous sommes bloqués par deux systèmes : le recrutement et la fidélisation du personnel. La concurrence fait son marché dans nos rangs alors, pour contrer ce phénomène, nous revalorisons les salaires. Par ailleurs les prix à la pompe grimpent ce qui induit un surcoût lors des heures de conduites… L'autre frein ? L'administration, la réglementation et le déficit du nombre d'inspecteurs. Difficile d'obtenir assez de jours d'examens car nous ne voulons pas que nos récipiendaires attendent trop longtemps pour passer devant l'examinateur et obtenir titres et examens. Notre bilan ? ECF SPS réalise une progression, chaque année, à deux chiffres. 2019 et 2020 ont été de très bonnes années puisque nous sommes passés de 14 à 17M€ de chiffre d'affaires. 2021 s'est révélée excellente au vu des commandes et des marchés sur le point d'arriver puisque nous atteindront les 20M€ de CA.»

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026



Quelles conséquences pour le Vaucluse ?

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026



En Vaucluse près de 1 500 Britanniques, dont 300 disposant d'un titre de séjour, sont impactés directement par la sortie de leur pays de l'Union européenne. De nouvelles contraintes sur les échanges économiques entre le département et la Grande- Bretagne devraient également apparaître.

Ce coup-ci plus de report. Trois ans et demi après avoir voté pour le Brexit, le Royaume-Uni est enfin officiellement sorti de l'Union européenne depuis le 31 janvier à minuit. Si d'importants aspects de la future relation entre les deux rives de la Manche restent encore à déterminer, notamment sur le plan économique, pour les ressortissants britanniques présents en France avant le 31 décembre 2020, il faut désormais demander dès maintenant le nouveau titre prévu par l'accord de retrait. Ils pourront cependant encore en faire la demande avant la fin du mois de juillet 2021. Au-delà de cette date, les Britanniques arrivés en France devront solliciter un titre de droit commun.

Dans l'Hexagone, cette mesure concernerait les 160 000 citoyens britanniques dont un quart d'entre eux installés en région Nouvelle- Aquitaine et en particulier en Dordogne (ndlr : sur les 3 millions expatriés en Europe). En Vaucluse, on dénombre à ce jour près de 1 500 ressortissants de la Grande- Bretagne séjournant dans le département dont environ 300 disposant d'une carte de séjour.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

« En Vaucluse, on dénombre près de 1 500 ressortissants britanniques. »

■ Droit de vote des Britanniques Autre conséquence pour ces derniers, depuis le 1er février 2020, les ressortissants britanniques ne

sont plus électeurs ni éligibles aux élections municipales et européennes. En effet, en droit français, en l'absence de la nationalité française, être un ressortissant d'un autre État membre de l'Union européenne est une condition nécessaire pour voter aux élections municipales et européennes. Dès le retrait effectif du Royaume-Uni de l'Union européenne, les ressortissants britanniques ont donc été radiés automatiquement des listes électorales par les services de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). Les conseillers municipaux britanniques élus avant le 1er février 2020 conservent toutefois leur mandat jusqu'au renouvellement intégral de leur conseil municipal les 15 et 22 mars prochains. Afin de répondre à toutes ces interrogations, le gouverne- ment français a mis en place un site internet dédié (www.brexit.gouv. fr) permettant d'aborder également les cas de figure administratifs des Français installés au Royaume-Uni. Dans tous les cas, le Brexit a accéléré les demandes de naturalisation. L'an dernier, 3 000 d'entre eux avaient ainsi déjà demandé la nationalité française.

■ Quid des exportations vauclusiennes ?

Une sortie de l'UE de la perfide Albion qui risque aussi d'avoir des effets sur l'économie Vauclusienne. Premier département de la région à exporter vers le Royaume- Uni, le Vaucluse entre dans une période d'incertitudes concernant les modalités d'un Brexit dont les conséquences sont encore difficiles à déterminer. En effet, d'ici un 1 an un accord de libre-échange devrait établir les nouvelles relations commerciales entre le Royaume-Uni et les pays de l'Union européenne. Pour autant, si depuis 1993 importer ou exporter des marchandises ou des produits vers ou depuis le Royaume-Uni ne nécessitait plus de formalité douanière puisqu'une simple déclaration de TVA (Taxe sur la valeur ajoutée) suffisait, désormais les entreprises devront à nouveau satisfaire les formalités douanières avant que les produits n'arrivent Outre-Manche. Ainsi, le nombre de ces déclarations, estimées à 50 000 par an actuellement, devrait presque doubler pour les plus de 300 entreprises vauclusiennes commerçant avec la Grande-Bretagne (170 exportatrices et 160 entreprises importatrices). De quoi complexifier les procédures vers un pays qui affiche une balance des exportations largement favorable au Vaucluse avec 152 M€ entre le 4e trimestre 2018 et le 3e trimestre 2019. En 1 an, la part du Royaume-Uni dans nos exportations passe de 8,6% à 9,3%, plaçant

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 17 novembre 2026

ce pays en 4e position derrière les Etats-Unis, l'Allemagne et l'Italie avec essentielle- ment des produits agricoles, de l'agroalimentaire, de la chimie mais surtout du vin. Le Royaume-Uni est ainsi le deuxième marché à l'export derrière les Etats-Unis pour les vins de la Vallée du Rhône. Il représente 17% des exportations. L'an dernier, les Britanniques ont acheté à Inter Rhône 141 000 hectolitres de vin pour 72,2 M€ de chiffre d'affaires. Côté importation, la Grande- Bretagne apparaît en 11e position avec 46M€, entre l'Inde et la Slovaquie. Cela représente 1,8% des importations vauclusiennes. De quoi afficher une balance des échanges nettement favorable à notre département qui, pour- tant, est largement déficitaire : 2,5 milliards d'euros en importations et 1,6 milliards d'euros pour les exportations.

Echanges entre le Vaucluse et le Royaume-Uni

	MONTANT	PART	POSITION	RANG ANTÉRIEUR *
Exportations	152 M€	9,3%	4e	5e
Importations	46 M€	1,8%	11e	10e

Source : 'Les chiffres du commerce extérieur' - Direction générale des douanes et droits indirects. Période 4e trimestre 2018- 3e trimestre 2019.
**Période 4e trimestre 2017- 3e trimestre 2018.*