

CONSULTATION SUR LES RÉSEAUX TRANSEUROPEËNS DE TRANSPORT



La Commission européenne a lancé, en avril 2009, une consultation sur les Réseaux Transeuropéens de Transport en vue de recueillir l'avis des entreprises concernées et de faire évoluer la politique européenne des Transports.

Le réseau Entreprise Europe, présent en Haute-Normandie, a ciblé des entreprises parmi ses clients, avec l'appui des Clubs Transport et Logistique des Chambres de Commerce locales de Haute-Normandie et de l'IDIT, puis s'est déplacé sur site afin de recevoir le point de vue de celles-ci à l'occasion de rdv en face en face.

Les entreprises ont répondu à un questionnaire simplifié dont vous trouverez la synthèse ci-dessous.

Entreprises interviewées					
<u>Entreprise 1</u>	<u>Entreprise 2</u>	<u>Entreprise 3</u>	<u>Entreprise 4</u>	<u>Entreprise 5</u>	<u>Entreprise 6</u>
<p>Négoce de produits surgelés Logisticien Entreposage et stockage (1000m²)</p> <p>Effectif : 300 Année de création : 1938</p> <p>Transport de proximité : Livraison dans un rayon de 400 à 500 km.</p> <p>Clientèle : Grande distribution</p>	<p>Transporteur routier Entreposage, stockage (4 000 m²)</p> <p>Multimarchandises (diester, agro-alimentaires déchets,..) Diversification recherchée Transport de proximité : 200 km.</p> <p>Activité saisonnière</p> <p>Actuellement 50% du parc en circulation → crise</p> <p>Effectif : 15 Année de création : 1948</p> <p>Membre du Club Logistique et Perspectives du Littoral ; Membre de la Fédération Nationale des Transporteurs avec un Bureau représenté à Bruxelles ; Membre du Conseil d'Administration de l'URSSAF ;</p> <p>Opérateurs : autoroutes, routes</p>	<p>Transporteur routier Affrètement Logistique</p> <p>Multimarchandises Matières dangereuses Transport de proximité et en Angleterre.</p> <p>Effectif : 26 salariés Année de création :</p>	<p>Acteur reconnu des problématiques juridiques du secteur Transport et Logistique</p> <p>Statut associatif Consulté par le Ministère français du Transport</p> <p>Domaines d'activités : Recherche / Expertise juridique Base de données / Publications / Manifestations Formation Sensibilisation aux problématiques européennes et internationales (colloque « Intermodalité »).</p> <p>Effectif : 5 Année de création : 1969</p>	<p>Agent Maritime Transport de marchandises par containers et machines spéciales (secteur des pièces automobiles)</p> <p>Destination Import-Export: Amérique du Sud, Méditerranée orientale, Belgique, Inde, Pakistan</p> <p>Effectif : 20 Année de création : 1998</p>	<p>Consignation de navires Affrètement Gestion des escales</p> <p>Céréales 1^{er} exportateur de céréales en Europe Tramping : ligne occasionnelle de transport de céréales, non affrétée à une ligne régulière ;</p> <p>Effectif : 5 Année de création : 1994</p> <p>Membre du Club Logistique et Perspectives du Grand Rouen</p>
Questions posées :					

Quel est le bilan des Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE) ?

Connaissez-vous le Réseau en question ?

Quels facteurs la politique du RTE doit-elle prendre en compte pour son développement ?

<p><i>Négoce de produits surgelés</i> <i>Logisticien</i> <i>Entreposage et stockage (1000m²)</i></p> <p>Méconnaissance des RTE. Absence de visibilité sur leur valeur ajoutée car utilisation en majorité des systèmes autoroutiers français.</p> <p>Les flux commerciaux identifiés doivent servir d'aide à la décision de construction de nouvelles voies de circulation.</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Entreposage, stockage (4 000 m²)</i></p> <p>L'entreprise connaît les RTE via son Bureau de représentation de la Fédération Nationale des Transports à Bruxelles.</p> <p>Les RTE sont utilisés par les transporteurs routiers étrangers en France, qui n'ont pas les mêmes contraintes fiscales et sociales que les PME françaises → concurrence déloyale.</p> <p>Le problème de l'harmonisation européenne est posé (temps de travail, sanctions, coût de main d'œuvre, formations (FIMO), différentes réglementations pour les poids de chargement,...).</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Affrètement</i> <i>Logistique</i></p> <p>Les RTE sont peu utilisés pour aller vers les autres pays européens car l'entreprise n'est pas compétitive sur ces marchés.</p> <p>Emprunt de la ligne Dieppe-Newhaven pour l'export vers Angleterre. Des accords commerciaux sont signés avec des opérateurs de ferrys : Sea France, LD Line, Brittany.</p> <p>Ils sont plus avantageux que le passage par le tunnel sous la Manche.</p>	<p><i>Acteur reconnu des problématiques juridiques du secteur Transport et Logistique</i></p> <p>La place française est peu représentée dans les instances européennes.</p> <p>L'association se pose la question du positionnement des opérateurs français ?</p> <p>La répartition des RTE n'est pas homogène. Se pose la question des méthodes de sélection des projets ?</p> <p>Insuffisance de valorisation des ports normands dans les RTE.</p> <p>Problème d'accessibilité et de positionnement des Petites Entreprises aux appels d'offres européens.</p>	<p><i>Agent Maritime</i> <i>Transport de marchandises par containers et machines spéciales</i></p> <p>Peu de visibilité sur les RTE car chaque agence gère les transports acheminés d'Amérique du Sud vers son pays, ou ces transports sont gérés par la maison mère.</p>	<p><i>Consignation de navires</i> <i>Affrètement</i> <i>Gestion des escales</i></p> <p>L'entreprise connaît les RTE mais n'est pas utilisatrice directe, toutefois la politique des transports impacte son activité.</p> <p>Manque d'infrastructures en France, notamment en Haute-Normandie (en attente du contournement Est de Rouen et du Canal Seine-Nord).</p> <p>Le rééquilibrage entre les infrastructures de la France et des pays de l'Europe du Nord est nécessaire.</p>
--	--	--	---	---	--

Quelles infrastructures utilisez-vous ? Pourquoi ?

**Doit-on conserver l'approche actuelle, c'est à dire continuer à additionner des projets nationaux de développement des infrastructures ?
Ou développer l'approche en réseau européen ?**

<p><i>Négoce de produits surgelés</i> <i>Logisticien</i> <i>Entreposage et stockage (1000m²)</i></p> <p>Utilisation du transport routier pour raisons</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Entreposage, stockage (4 000 m²)</i></p> <p>Rentabilité quasi nulle de la liaison transmanche « Dieppe- Newhaven » alors que de forts</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Affrètement</i> <i>Logistique</i></p> <p>Emprunt des axes gratuits privilégié (départementales, nationales,...) car</p>	<p><i>Acteur reconnu des problématiques juridiques du secteur Transport et Logistique</i></p> <p>Planification des projets prioritaires au niveau européen nécessaire mais</p>	<p><i>Agent Maritime</i> <i>Transport de marchandises par containers et machines spéciales</i></p> <p>Transport des contenaires en France via les infrastructures ferroviaires.</p>	<p><i>Consignation de navires</i> <i>Affrètement</i> <i>Gestion des escales</i></p> <p>Infrastructures ferroviaires peu utilisées car peu fonctionnelles, sous-équipées et non</p>
--	--	---	--	---	--

<p>pratiques et économiques (transport de proximité). L'emprunt des autoroutes est privilégié (réduction des délais et des consommations d'énergie,...). Congestion et manque d'infrastructures aux abords de Paris. Travail de nuit et livraison au matin pour recourir à ce problème. Crainte que l'adaptation aux contraintes des infrastructures ne crée, à terme, un décalage entre l'offre et la demande.</p> <p>Ce sont les flux commerciaux qui créent les besoins en infrastructure et non pas les infrastructures qui engendrent les flux.</p> <p>Pas d'utilisation du fret par manque de fiabilité, de flexibilité et de qualité de la prestation de service.</p>	<p>investissements y ont été réalisés. De nombreux problèmes persistent (manque de fiabilité, absence d'infrastructures en Angleterre). Absence de lien avec les lignes de chemins de fer → Difficulté d'interconnexion entre les modes.</p> <p>Défaut de réalisation d'études sur les besoins des utilisateurs. Le lien entre les besoins des utilisateurs et la réalisation des infrastructures est mal assuré et donc les choix inadéquats.</p> <p>Les infrastructures restent trop chères (ponts, autoroutes).</p> <p>Il y a trop de plateformes logistiques. On doit cibler quelques grandes plateformes et dédier les plus petites à de la spécialisation, c'est à dire sur du marché de niche.</p>	<p>autoroutes trop coûteuses.</p> <p>Peu favorable au développement de projets prioritaires rail/route car limité en capacités techniques (caisses mobiles), manque de rentabilité et de flexibilité. L'intermodalité ne paraît pas pertinente au vue de l'activité de l'entreprise (transport de proximité).</p> <p>Nécessité d'amortir les infrastructures existantes avant d'en créer de nouvelles.</p> <p>Réalisation nécessaire d'études de besoins avant la réalisation des infrastructures, notamment pour limiter les écueils (problèmes d'accès 6^{ème} Pont de Rouen).</p> <p>Les plateformes logistiques sur la région parisienne sont trop nombreuses.</p>	<p>difficilement réalisable en raison des disparités d'application de la législation.</p> <p>Problème de concurrence entre infrastructures européennes (exemple : Ports de Anvers, Dunkerque et Rotterdam). Concertations entre les hinterlands des ports européens est indispensable.</p> <p>La conception européenne des infrastructures devrait être liée à la notion de flux existants (Europe de l'Est, Chine).</p> <p>Le schéma global n'existe pas encore mais c'est le modèle vers lequel il faut tendre.</p>	<p>Accords commerciaux avec opérateurs privés (navyland, véolia,...). Problèmes de fiabilité et d'adaptabilité à la demande, contrairement à d'autres pays européens (exemple : Pays-Bas).</p> <p>Besoin de construction de terminaux de barges pour fleuves et rivières. Les bateaux (chargement et déchargement) sont prioritaires sur ce mode de transport par barge et cela induit de forts délais et une augmentation des coûts pour ses utilisateurs. Besoin d'adaptation des fleuves et rivières (tirant d'eau) à ce mode de transport plus écologique.</p> <p>Naissance d'un mode de transport alternatif, le « feeder », en l'absence d'infrastructures ferroviaires sur la région Bretagne. Les flux commerciaux sont pourtant existants et majeurs.</p> <p>Les infrastructures sont coûteuses (autoroutes) et non harmonisées en Europe (hauteur de chargement autorisée, contrôles vétérinaire et phytosanitaire, contrôles douaniers).</p>	<p>adaptées à la demande.</p> <p>Un sous-équipement entraîne une sous-utilisation des infrastructures.</p> <p>Les marchandises du bassin parisien sont acheminées vers le Port du Havre par transport routier, malgré l'émergence d'opérateurs ferroviaires privés.</p> <p>L'utilisation des voies fluviales est encouragée et développée pour des raisons environnementales et économiques.</p>
--	---	--	---	---	--

Comment les Systèmes de Transport Intelligent peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports ?

<i>Négoce de produits surgelés</i>	<i>Transporteur routier Entreposage, stockage</i>	<i>Transporteur routier Affrètement</i>	<i>Acteur reconnu des problématiques juridiques</i>	<i>Agent Maritime Transport de marchandises</i>	<i>Consignation de navires Affrètement</i>
------------------------------------	---	---	---	---	--

<p><i>Logisticien</i> <i>Entreposage et stockage</i> <i>(1000m²)</i></p> <p>Par le calcul des itinéraires ; les préparations de commande (fonction de « remplissage maximum »). Toutefois, l'intervention humaine demeure indispensable et apporte une plus grande valeur-ajoutée.</p> <p>Aucun système de traçabilité n'est utilisé, faute de besoin. Utilisation de sondes pour contrôler et mesurer la chaîne du froid.</p> <p>Réalisation d'économies d'énergie grâce aux horloges et aux programmeurs de régulation de la température du frigo.</p>	<p><i>(4 000 m²)</i></p> <p>Utilisation des nouvelles technologies avec pour objectifs la réduction de coûts et la sûreté. Néanmoins la traçabilité des camions est souvent mal perçue par les salariés car associée à de la surveillance → nécessité d'un meilleur accompagnement pédagogique.</p>	<p><i>Logistique</i></p> <p>Les nouvelles technologies sont un moyen de réduire les coûts.</p> <p>Application de la conduite économique en vue de réduire les consommations d'énergie.</p> <p>Calcul des itinéraires pour optimiser leur efficacité.</p> <p>Les camions sont équipés d'un système de traçabilité.</p> <p>La prochaine génération de camions sera équipée d'un compteur qui calculera automatiquement les émissions de CO₂.</p>	<p><i>du secteur Transport et Logistique</i></p> <p>Rôle moteur de la Commission européenne dans le développement des nouvelles technologies. Toutefois, problème récurrent d'accès aux financements par laboratoires de taille moyenne et les petites entreprises.</p> <p>Nécessité de relier les outils existants entre eux par un système de gestion globale.</p> <p>L'émergence de la thématique sécurité entraîne également le développement de nouveaux outils (Opérateur Economique Agréé, traçabilité, alarmes,...).</p> <p>La France est en pointe sur les hubs informatiques portuaires (système AP+).</p>	<p><i>par containers et machines spéciales</i></p> <p>Utilisation potentielle des nouvelles technologies pour améliorer le trafic. Le transport n'est pas une science exacte et comporte grand nombre d'aléas.</p> <p>Elles procurent un avantage concurrentiel lors de transports de produits luxueux et sensibles (système d'alarme en temps réel et système d'information embarqué). Elles sécurisent le client.</p>	<p><i>Gestion des escales</i></p> <p>Optimisation de l'organisation du travail par l'utilisation de nouvelles technologies. La traçabilité des navires est importante lorsqu'on s'occupe d'organiser les escales et de répondre à tous les besoins du Bord.</p>
---	--	---	--	---	---

**Connaissez-vous les instruments financiers communautaires utilisés pour le secteur des transports ?
Fonds structurels, prêts BEI, programmes Marco Polo ?**

Doit-on selon vous inciter les partenaires privés à investir dans la réalisation des infrastructures ?

<p><i>Négoce de produits surgelés</i> <i>Logisticien</i> <i>Entreposage et stockage</i> <i>(1000m²)</i></p> <p>Obligation pour les</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Entreposage, stockage</i> <i>(4 000 m²)</i></p> <p>Utilisation de financements communautaires par les</p>	<p><i>Transporteur routier</i> <i>Affrètement</i> <i>Logistique</i></p> <p>Les infrastructures financées par des fonds publics ne doivent pas être</p>	<p><i>Acteur reconnu des problématiques juridiques</i> <i>du secteur Transport et Logistique</i></p> <p>Maîtrise de l'ingénierie financière de réalisation</p>	<p><i>Agent Maritime</i> <i>Transport de marchandises</i> <i>par containers et machines spéciales</i></p> <p>Les infrastructures doivent, en premier lieu, être</p>	<p><i>Consignation de navires</i> <i>Affrètement</i> <i>Gestion des escales</i></p> <p>Déficit d'écoute des entreprises auprès des institutions européennes</p>
---	--	--	--	---	---

<p>gestionnaires privés d'infrastructures de réinvestir l'argent gagné dans l'aménagement de celles-ci.</p> <p>Nécessité d'améliorer la qualité de service des gestionnaires d'infrastructure (tarification erronée).</p>	<p>PME européennes, qui viennent concurrencer de façon déloyale les PME françaises sur leur territoire.</p> <p>La question de la pertinence des fonds communautaires octroyés (rentabilité des infrastructures) est posée, (ligne transmanche « Dieppe-Newhaven »).</p> <p>Problème de pérennité des infrastructures réalisées grâce à des fonds publics (FEDER). Elles sont reprises ensuite par des opérateurs privés, qui se retirent faute de rentabilité.</p>	<p>exploitées à des fins financières par les opérateurs privés . En effet, c'est toujours l'établissement public qui paye le déficit. Elles doivent être mises à profit des contribuables qui les ont financés.</p>	<p>des infrastructures par établissements financiers français. Mais le modèle économique n'est pas toujours viable et le problème de la rentabilité est posé : exemple le shortsea.</p>	<p>rentables et profitables pour attirer les investisseurs privés.</p>	<p>et nationales. Les suggestions et besoins réels des PME doivent être pris en compte dans la mise en œuvre de projets de création ou d'aménagement d'infrastructures.</p> <p>Si les PME se sentent concernées et bénéficiaires, elles accepteront de participer au financement des infrastructures.</p> <p>Le lobbying a une grande importance au sein de l'U.E, les PME doivent trouver des canaux pour se faire entendre</p>
---	--	---	---	--	--

**Quelle est votre politique en matière de Développement Durable ?
Quel(s) intérêt(s) y trouvez-vous ?**

<p><i>Négoce de produits surgelés</i> <i>Logisticien</i> <i>Entreposage et stockage (1000m²)</i></p> <p>Embauche d'un formateur à la conduite « rationnelle », réalisation de 3% d'économie d'énergie . Avantage concurrentiel supplémentaire (critères de Développement Durable notifiés dans les cahiers des charges des Grands Distributeurs).</p> <p>Les déchets sont recyclés, partage des recettes (minimes) avec les clients</p>		<p><i>Transporteur routier</i> <i>Affrètement</i> <i>Logistique</i></p> <p>Les offres de prix proposées aux clients comprennent toutes une indexation gazole. Les fluctuations de prix du gazole sont répercutées sur le client.</p>			<p>Le Développement Durable est une réalité incontournable mais cet angle d'attaque ne serait utilisée qu'en matière fluviale.</p>
--	--	--	--	--	--

Commentaires ou suggestions ?					
		<i>Transporteur routier</i> <i>Affrètement</i> <i>Logistique</i>			<i>Consignation de navires</i> <i>Affrètement</i> <i>Gestion des escales</i>
		Problème de concurrence déloyale en cette période de crise. Les transporteurs de taille moyenne (entre 50 et 100 camions) baissent leurs coûts de l'ordre de 50%. Impossibilité pour l'entreprise de proposer des prix similaires.			L'entreprise souhaiterait encourager les retours d'expérience au niveau européen et permettre l'échange de bonnes pratiques entre entreprises rencontrant les mêmes problématiques.

Bilan global :

D'une façon globale, les entreprises manquent de visibilité sur les Réseaux Transeuropéens de Transport. Beaucoup d'entre elles pratiquent un service de proximité afin de rester compétitives et empruntent peu les RTE.

Les petits prestataires de services de transport se trouvent impactés par le manque d'infrastructures en France et ont recours à des solutions alternatives. Les infrastructures routières sont considérées comme trop coûteuses, le transport ferroviaire est inadapté à la demande du client et manque de flexibilité. La création d'une infrastructure doit être motivée par l'existence de flux.

Peu importe qu'il y ait harmonisation des infrastructures et création d'un schéma global s'il reste des disparités sociales et fiscales à l'échelle européenne.

L'émergence de la thématique sécurité et les nouvelles demandes d'accréditations offrent aux nouvelles technologies des opportunités de développement. En outre, les NTIC offrent des avantages concurrentiels à leurs utilisateurs.

Il semble nécessaire de rentabiliser les infrastructures existantes et de leur permettre de générer des profits afin d'attirer les investisseurs privés. Toutefois les opérateurs publics doivent conserver la gestion des infrastructures et avoir une fonction de « garde fou ».