

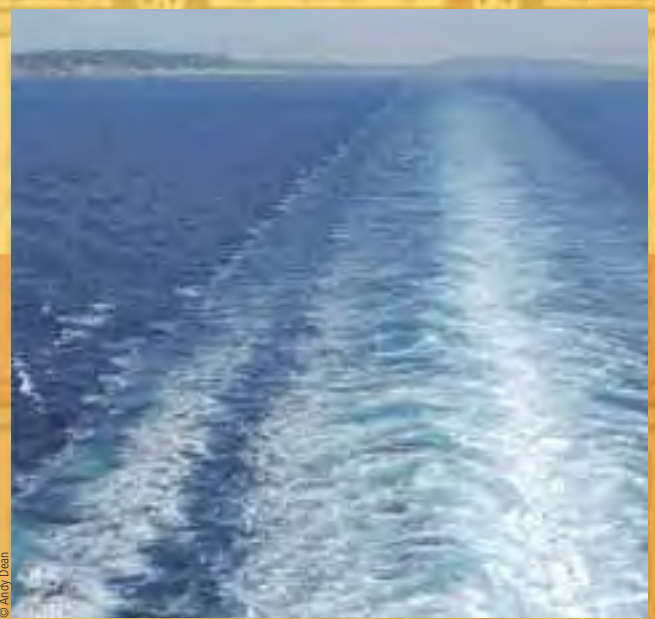
# TLF : la rencontre

Les 21 et 22 octobre derniers, la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) organisait son université à Marseille au Palais du Pharo sur le thème « L'Union pour la Méditerranée en questions ». Structuré autour de quatre ateliers thématiques (route/messagerie express/location de véhicules industriels ; douanes/overseas ; ferroviaire et supply chain), de deux commissions (DOM-TOM/douanes ; Maghreb) et d'une table ronde sur l'Union pour la Méditerranée, ce rendez-vous annuel a été l'occasion de débattre des enjeux économiques et environnementaux du secteur du transport et de la logistique. Les ports, et Marseille en particulier, deviendront-ils les véritables nerfs de la guerre de la logistique internationale ? En parallèle, le transport routier de marchandises, qui assure aujourd'hui l'acheminement de près de 80% des marchandises, réussira-t-il sa mutation ? Des questions... auxquelles les nombreux intervenants de l'université de TLF ont tenté d'apporter des réponses.



## Le transport : en route pour l'avenir !

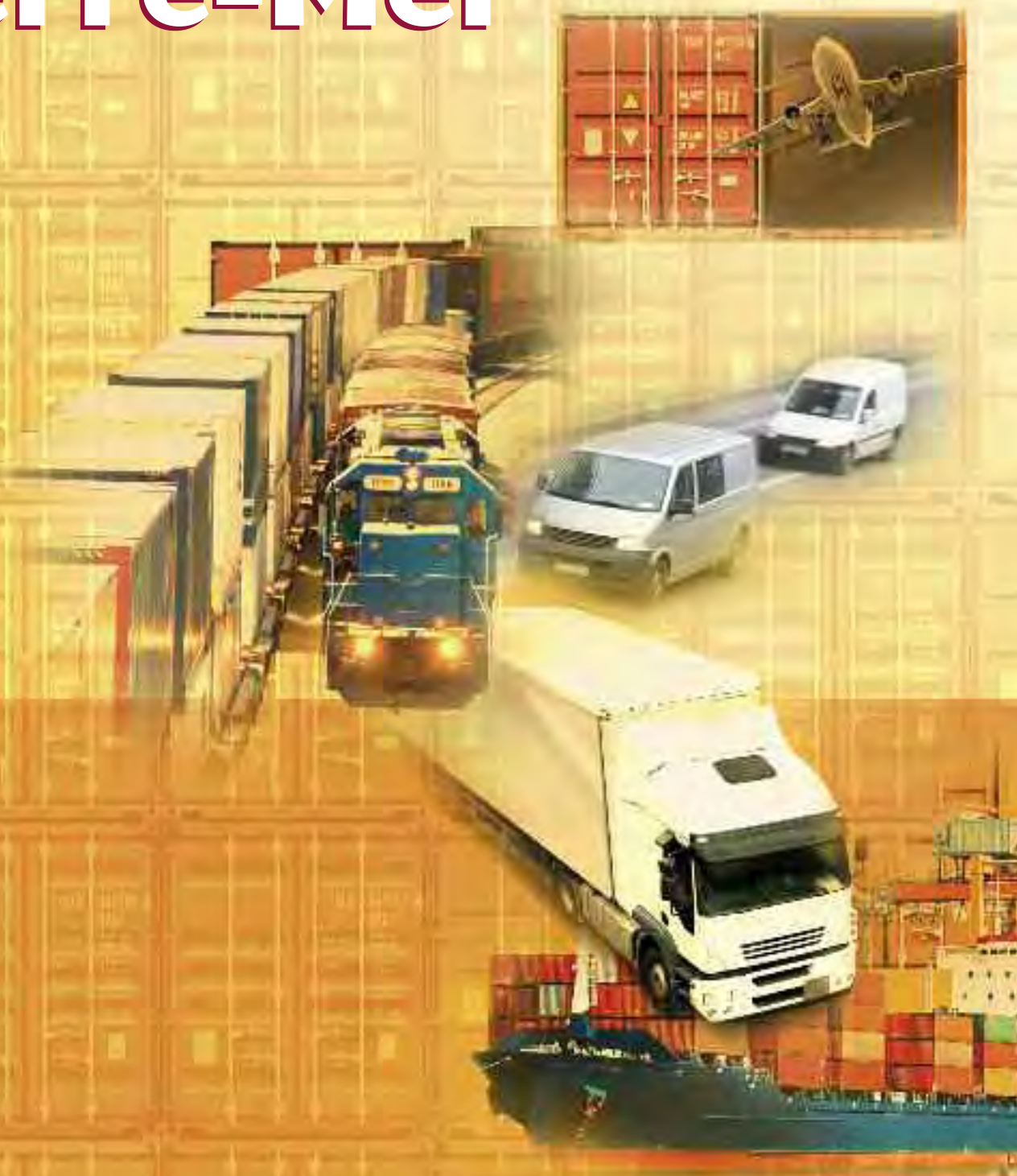
Réglémenté au niveau national et international, le secteur des transports et de la logistique passe en priorité par la route mais peut aussi être associé au train, à la mer, au fleuve. Pour l'heure le report modal reste marginal. Plusieurs pistes pour répondre à une urgence tant au niveau économique qu'environnemental.



## Mer Méditerranée, mer morte ?

Le rapprochement des deux rives de la Méditerranée est engagé. La nouvelle attractivité de cette zone, située sur l'itinéraire majeur du commerce international (entre Asie et Amérique, où 30% du trafic mondial de conteneurs transite par Suez ou Gibraltar), est à l'image du gigantesque hub au nord du Maroc qu'est Tanger-Med.

# Terre-Mer



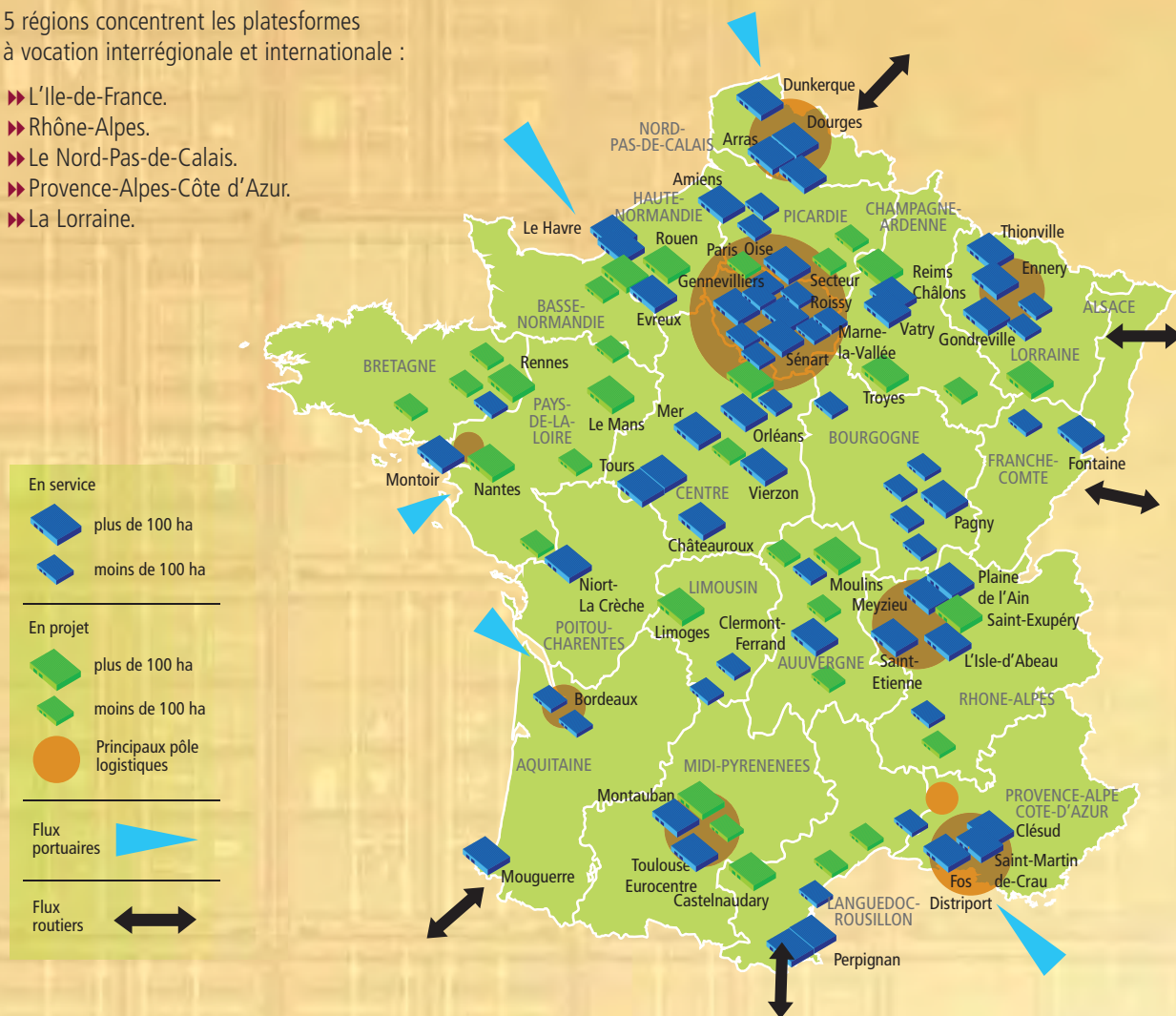
Dossier réalisé par Laure Baillet, Anne de Pomyers, Barbara Kiraly et Henri Bettan.



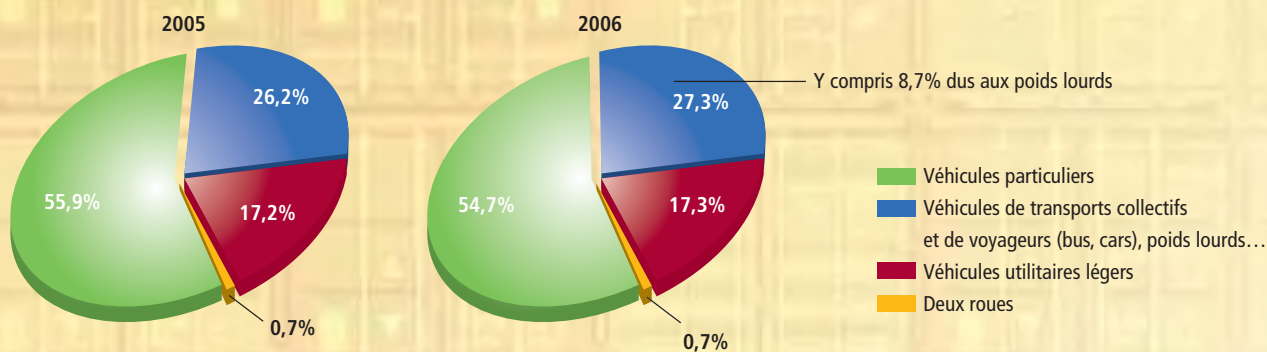
## Les grandes plateformes dans l'Hexagone

5 régions concentrent les plateformes à vocation interrégionale et internationale :

- ▶ L'Île-de-France.
- ▶ Rhône-Alpes.
- ▶ Le Nord-Pas-de-Calais.
- ▶ Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- ▶ La Lorraine.



## Répartition des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier par type de véhicule (base indicateur PRG\* en Mteq CO<sub>2</sub>)



\* PRG : pouvoir de réchauffement global incluant les quatre gaz à effet de serre émis par le transport routier dont le CO<sub>2</sub> et les HFC émis par les climatiseurs et les véhicules frigorifiques.

# Des avancées pour la profession



**Philippe Grillot**  
Président de Transport et Logistique  
de France (TLF)

**En octobre dernier, vous avez organisé l'université des transports et de la logistique à Marseille. Près de six mois plus tard, que faut-il en retenir ?**

**Philippe Grillot** > Cette réunion a eu des suites très positives et concrètes. En ce qui concerne la réforme portuaire, aujourd'hui, l'essentiel a été fait. Il faut maintenant parvenir à une résolution du volet social, qui constitue la pierre angulaire de ce dossier, et surtout, reconquérir des parts de marché, notamment en Méditerranée, ce qui en sera l'aboutissement.

**Harmonisation du temps du travail au niveau européen, des douanes, application de la loi TEPA aux métiers du transport, finalisation de la réforme portuaire... plaidoyer pour un secteur en pleine mutation.**

Du côté des douanes, le plan d'action établi lors des Universités d'octobre 2009 par TLF et ses partenaires de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI) et l'Association Française du Transport Routier International (AFTRI) a bien avancé. Nous avons annoncé des démarches pour pousser la France et nos partenaires, la Tunisie, le Maroc et l'Algérie à des efforts supplémentaires communs et simultanés pour assurer une meilleure fluidité des échanges. Ces annonces ont été suivies d'effets puisque des commissions mixtes bilatérales ont été organisées pour développer le Transit International Routier (TIR) en Algérie. Le TIR est considéré comme un dispositif qui permettrait de dédouaner la marchandise dans n'importe quel bureau de douane du pays, et pas seulement dans le port d'entrée, et contribuerait à accélérer les procédures douanières. Autre sujet et non des moindres, afin de mieux accompagner nos entreprises basées dans les DOM, Anne Sandretto,

directrice douane et NTIC de TLF, et Martine Oliver, responsable douane, se sont déplacées en début d'année en Martinique, à la Guadeloupe et dans l'île de la Réunion pour former, informer et accompagner les opérateurs locaux et des étudiants en transport aux changements dans les contraintes douanières et sécuritaires ainsi que sur le statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA). Ces déplacements sont d'autant plus importants que la DGDDI souligne l'urgence d'avancer dans la mise en œuvre des procédures de certification OEA et la mise en œuvre, côté opérateurs, des projets ECS/sûreté et ICS obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

**Quels sont les points sur lesquels il faut insister ?**

**PG** > La finalisation de la réforme est prioritaire pour relancer la compétitivité des ports français. Nous ne pouvons pas rester à la traîne de Gênes, Barcelone ou Tanger.



**TLF représente les professionnels au sein de nombreuses organisations parmi lesquelles Medef, Clecat, TDIE, Avenir Transports, FIATA, Confiad, et instances professionnelles.**

TLF réclame une harmonisation européenne **du temps de travail des conducteurs**.

Pour cela, il est aussi indispensable d'assurer techniquement dans les ports la jonction autoroutes de la mer/autoroutes ferroviaires, de sorte que l'interface soit facilitée. En tant que membre de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE) et d'Avenir Transports, TLF agit en ce sens au niveau régional et national.

### **Qu'attendez-vous des états généraux du transport routier de marchandises lancés par le secrétaire d'Etat aux transports le 19 janvier ?**

**P G >** C'est un moment historique pour la profession car, pour la première fois, tous les acteurs du transport – les organisations patronales et syndicales, les représentants de l'Etat et les chargeurs – sont réunis autour d'une table en dehors d'une période de négociation... Nous devons retrouver une ambition pour toutes nos professions, restaurer une image positive du transport routier et lui rendre son attractivité.

### **A cette occasion, vous demandez que soit abordée l'application de la loi TEPA aux métiers du transport. Pour quels bénéfices ?**

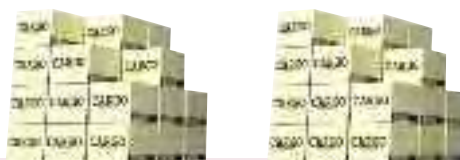
**P G >** C'est un des chapitres importants à aborder dans le cadre des états généraux. TEPA représente 0,5% de la masse salariale des entreprises, et selon les cas, entre 4 et 6% d'augmentation du net des conducteurs. En échange, nous allons pouvoir négocier un moratoire sur les augmentations des rémunérations à venir, y compris sur 2011.

### **Avant d'agir au niveau national, ne faudrait-il pas travailler sur une harmonisation européenne ?**

**P G >** Il est indispensable que la France entre rapidement dans un processus de régulation et d'harmonisation européenne au chapitre du temps de travail des conducteurs. L'élargissement de l'Europe a créé des règles de concurrence inégalitaires, favorisant les phénomènes de délocalisation. C'est pourquoi TLF et la profession dans son ensemble réclament au gouvernement que soit appliquée en matière sociale la réglementation européenne.

### **Vos souhaits pour 2010...**

**P G >** Sortir très vite de cette crise qui fragilise nos entreprises. ■



© Konstantinos Kokkinis

## **TLF : première et seule fédération professionnelle représentative de l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique**

### **▶▶ Regroupe l'ensemble des secteurs :**

- Transport routier.
  - Messagerie-express.
  - Affrètement routier.
  - Location de véhicules industriels.
  - Logistique.
  - Supply chain et organisation de transport international (OTI).
- (Soit près de 300 000 salariés, auxquels s'ajoutent nos adhérents indirects, via nos quinze syndicats affiliés).*

### **▶▶ Dans l'organisation de transport de marchandises, TLF regroupe :**

- Aérien : 95% des entreprises.
- Ferroviaire : 60% des entreprises.
- Maritime : 85% des entreprises.
- Opération de douane : 90% des entreprises.

### **▶▶ Les entreprises adhérentes de TLF contrôlent et pilotent :**

- Aérien : 97% des flux import-export.
- Maritime : 80% des flux import et 50% des flux export.
- Douane : 80% des opérations douanières.
- Logistique : 30 à 60% selon les secteurs.

## **Les missions de TLF**

### **▶▶ Représenter et défendre les intérêts**

de la profession auprès des instances françaises, européennes et internationales.

### **▶▶ Constituer la référence en matière**

d'information et de conseil : fiscalité, réglementation, social, douanière, etc.

### **▶▶ Valoriser le dynamisme de la profession**

Bulletins d'information, salons, conférences métiers.

### **▶▶ Développer des produits et services pour améliorer la performance des entreprises**

(conseils, démarches et informations personnalisés).

### **▶▶ Un environnement qui fédère et mobilise les professionnels lors de réunions régulières via des :**

conseils métiers, commissions (sociale, internationale, développement durable, Maghreb, etc.) ; groupes de travail ad hoc ; conseils professionnels régionaux ; événements professionnels de TLF (Université, colloques, etc.).



© Roman Delan

# Coup de frein avant le coup d'accélérateur ?

**Le tassement des volumes de fret, aggravé par l'environnement récessif actuel accroît les difficultés rencontrées par les entreprises du secteur routier. Des solutions de sortie de crise ont été évoquées à l'atelier route/messagerie-express/location de véhicules industriels, lors de l'université TLF.**

Souple, fiable, le plus rapide et le moins cher (pour le moment), le transport routier est le moyen de transport de marchandises le plus utilisé en France et en Europe. Sur le territoire national, 80% des produits l'empruntent, largement devant le rail et la voie d'eau. Pourtant, depuis l'époque des « routiers sympas », la cote du gros cube est en chute libre auprès de l'opinion publique, qui associe toujours pollution à double essieux. Une opinion partagée par les pouvoirs publics, comme en attestent les mesures de taxation générées par le Grenelle de l'environnement. Les camions ne sont pas les plus gros pollueurs du bitume. Il s'en faut de beaucoup ! Ils représentent seulement 8,7% des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier (sous cette dénomination sont regroupés le transport de voyageurs, le véhicule individuel et le transport

de marchandises), alors que le véhicule individuel se trouve être le plus grand pollueur avec 54,7% des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier. Représentant 40% des entreprises et 57% des salariés du transport et de la logistique, les routiers, loueurs de véhicules et messagers expressistes présents aux universités de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) à Marseille, en octobre 2009, estiment constituer un relais de croissance à ne pas négliger.

## Ça dévisse partout !

Mondialisation, déstockage, alourdissement fiscal et règlementaire, le découplage est bien réel entre l'évolution du PIB (-2%) et les activités de transport routier

qui se déprécie par l'effet combiné des baisses de volumes et des tarifs. Le recul sur un an atteint 10 à 30% pour le transport routier, la messagerie et l'express et 10% pour la location de véhicules industriels (LVI). « Il est loin le temps où un patron de LVI affirmait faire de la location à valeur ajoutée », annonce en préambule de son intervention Yvon Pouhaër, président du conseil location de véhicules professionnels de TLF. Tous les marchés nationaux sont affectés par le ralentissement économique. Il en résulte une baisse sensible des ramassages. Pour preuve, les sociétés de messagerie express enregistrent une croissance en volume sur la route bien inférieure à celle de 2007. La rentabilité des messagers s'érode d'autant plus que les donneurs d'ordres multiplient les appels d'offre pour tirer les prix au plus bas.

En réaction, certains acteurs du secteur ont développé de nouveaux services plus attrayants et moins onéreux pour la clientèle. Toutefois, cette situation économique produit des effets non négligeables : suppression du recours aux intérimaires dans les sociétés de messagerie, CDD non renouvelés, recours à la sous-traitance, etc. Avec des effets secondaires importants... « La réduction de notre offre nous conduit à faire appel à des sous-traitants, ce qui allonge les délais de transport », constate Christian Emery, président du conseil messagerie express de TLF. Face à ce constat, certains messagers plaident pour une mutualisation des moyens, sachant qu'en France, on recense plus d'une dizaine de sociétés de messageries, implantées dans la plupart des départements, se faisant concurrence et pesant sur la rentabilité de chacune. Parmi les effets positifs de la crise, on assiste à une redéfinition et une rationalisation des plans de transport...

### Le « Business to Consumer » a le vent en poupe

La croissance du commerce électronique semble passer par le développement des volumes en Business to Consumer (vers les consommateurs). Cette activité se caractérise par des livraisons très nombreuses et peu volumineuses, accompagnées de fortes exigences en termes de délai et de coût, générant une modification des flux et une adaptation aux attentes des consommateurs, attentes très différentes des exigences des industriels traditionnels. En la matière, la principale difficulté des transporteurs tient aux tarifs, qui sont actuellement sous-évalués. Pour être viables, les tarifs devraient être revalorisés de 30 à 40%. « Ce serait le juste prix à payer », selon Yvon Pouhaër. Deuxième obstacle, ce type de livraison fortement disséminé ne va pas dans le sens de la volonté gouvernementale de prise en compte des contraintes environnementales (émissions de CO<sub>2</sub>, économie de carburant, etc.) et de réduction des nuisances (bruit, congestion des infrastructures routières...). Un paradoxe que Rémy Prud'homme, professeur d'économie à Paris XII ne manque pas d'évoquer. « Du fait des politiques de restriction d'accès aux centres-villes pour les poids lourds, les transporteurs parcourent une moyenne de 20 kilomètres pour livrer quelques colis alors qu'ils pourraient très bien regrouper ces livraisons si les politiques locales étaient plus souples.

Aujourd'hui, 20 000 colis sont déjà livrés quotidiennement en centre-ville. Si l'on calcule le kilométrage ainsi parcouru, une question s'impose : où se situe le curseur de la balance coûts-bénéfices environnementaux ? »

A ce sujet, les pouvoirs publics, qui ont décidé la mise en place d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds, de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) pour le secteur, et l'ont abandonnée depuis ainsi que de la taxe carbone, ont généré une accumulation fiscale qui devrait peser lourdement sur le secteur routier, tout en étant improductive sur la réduction même des pollutions et des nuisances.

### Des pistes à explorer

Faut-il alors abandonner un e-commerce trop polluant et trop générateur de nuisances ? Le consommateur est-il prêt aller faire ses emplettes à pied ou à vélo à la source de production ? Evidemment, non ! Le développement du e-commerce paraît inéluctable. Bien géré par les entreprises commerciales et les transporteurs, en augmentant par exemple les volumes acheminés à chaque transport, il constitue un atout indéniable pour tous. Les conditions de cette bonne gestion restent à explorer : partages informatiques, mutualisation des chargements (colis), regroupement des plates-formes logistiques des transporteurs et messagers express et surtout, assouplissement des livraisons en centre-ville.

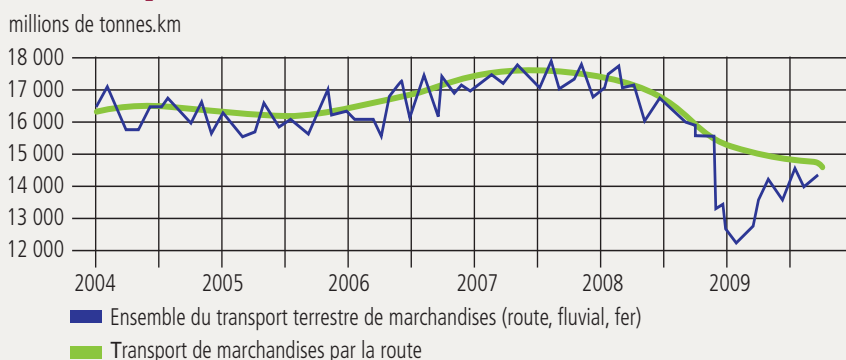
Une autre solution, mise en avant par le gouvernement dans le cadre du Grenelle de l'environnement, consisterait à utiliser des modes de transport alternatifs à la route, mais encore faudrait-il tirer les lignes

ferroviaires ou fluviales de la zone de production jusqu'aux multiples zones de consommation pour éviter d'utiliser les camions. Une solution qui n'est pas viable actuellement ! « En l'état actuel des choses,

le transport routier est le seul mode de transport à pouvoir pratiquer du porte-à-porte. Cette caractéristique essentielle en fait un mode de transport unique et incontournable. Malheureusement, nous ne sommes pas assez entendus », précise Rémy Prud'homme. Tous sont d'accord pour dire qu'une prise en compte intelligente du rôle incontournable du camion permettrait d'agir sur les sources de pollutions et nuisances. « La solution aux pollutions et nuisances se trouve plutôt du côté des nouvelles technologies et des comportements », confirme Christophe Dwernicki de Renault Trucks. Des solutions – conduite plus souple économe en carburant, moteurs plus performants, moteurs hybrides, informatique embarquée permettant de contrôler la consommation des véhicules et l'usure des pièces mécaniques – sont déjà mises en oeuvre et ont prouvé leur efficacité. Rappelons les baisses en dix ans de 50% pour l'oxyde d'azote, 64% pour le monoxyde de carbone, 99% pour le soufre et 50% pour le CO<sub>2</sub>. Il faut maintenant aller plus loin ! ■

**En France 80%  
du transport  
de marchandises  
se fait par la route.**

### » Transport de marchandises



Source Ministère de l'énergie, de l'électricité, du gaz, du développement durable et de la mer  
Commissariat général au développement durable  
Service de l'observation et des statistiques (SOEs)

Exiger un maximum de **visibilité**  
pour **piloter efficacement** votre activité  
pour vous c'est essentiel,  
pour nous c'est naturel.



Sage propose des **solutions informatiques de gestion spécialisées en Transport, Entrepotage et Douane.**

**Sage TRANSPORT EDITION PILOTEE**, la nouvelle version logicielle de gestion du transport national et international, vous garantit encore plus d'efficacité grâce à une meilleure visibilité de votre activité. L'édition pilotée met simplement et à portée de tous, un ensemble d'indicateurs métiers et financiers, essentiels à la bonne gestion de votre entreprise, vous permettant d'analyser la rentabilité à tous les stades et de prendre les bonnes décisions pour garder le cap.

**En France, une entreprise sur trois fait confiance à Sage.**

Pour tout renseignement :

**► N° Indigo 0 825 322 362**

0,15 € TTC / MN

[www.transport.sage.fr](http://www.transport.sage.fr)  
[www.transportinter.sage.fr](http://www.transportinter.sage.fr)  
[www.douane.sage.fr](http://www.douane.sage.fr)

**sage**

## Questions à...



### **Yvon Pouhaër,** président du Conseil de métier location de TLF

#### **Quelles sont les caractéristiques de la location sans conducteur ?**

**Y P >** Simple, efficace et souple, la location multiservices de véhicules est une solution de gestion offrant une gamme étendue de prestations adaptées aux besoins spécifiques des clients. Elle reste la seule alternative à la gestion interne d'un parc de véhicules. L'avantage essentiel tient à la souplesse et à la fiabilité apportées dans l'exploitation de l'activité des clients, tout en leur assurant la disponibilité de leur parc. Les loueurs multiservices offrent une prestation globale, qui associe la location courte et moyenne durée à la location longue durée, afin d'assurer en permanence l'adaptation du parc. Ils transforment ainsi de manière durable les coûts fixes de leurs clients en coûts variables prévisibles. Les clients peuvent donc consacrer 100% de leurs moyens humains et financiers au seul développement de leur entreprise.

#### **Qui sont les loueurs sans conducteur ?**

**Y P >** Plus d'une centaine d'entreprises, réparties sur tout le territoire, exploitent une flotte de plus de 100 000 véhicules, réalisent plus de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires et investissent en moyenne entre 15 000 et 20 000 véhicules neufs par an. Mais c'est un secteur très concentré, où cinq entreprises représentent environ 85% de l'offre et investissent plus de 500 millions d'euros chaque année : Fraikin, Clovis Location, Petit Forestier, Via Location et CharterWay en sont les leaders nationaux. Le parc moyen des loueurs, très diversifié (de l'utilitaire à l'ensemble routier de 40 tonnes), est deux fois plus récent que l'ensemble du parc en circulation en France, ce qui permet aux clients – transporteurs pour leur compte propre et pour compte d'autrui – d'avoir

des véhicules plus fiables, plus sécurisants ou sécuritaires, plus confortables pour leur personnel de conduite, moins polluants et moins gourmands en carburant, apportant à leurs utilisateurs de nombreuses économies induites. Les loueurs effectuent en effet une maintenance préventive des véhicules dans leurs propres ateliers – plus de 1 000 garages, répartis sur l'ensemble du territoire –, en suivant des programmes expérimentés qui limitent ainsi l'immobilisation des véhicules. Ces ateliers respectent l'ensemble des normes environnementales, notamment celles relatives à l'élimination des déchets (déchets industriels dangereux, huiles, batteries, pneumatiques, gaz frigorigènes usagés, etc.).

#### **Quel est l'impact de la crise pour les loueurs ?**

**Y P >** Les activités de location courte durée ont enregistré une baisse dès l'été 2008. Un léger mieux a pu être constaté depuis le début de l'été 2009, mais le niveau d'activité reste inférieur à celui des années précédentes. Pour les activités longue durée, les loueurs ont cherché à fidéliser les clients en compensant la diminution des kilomètres par l'allongement de la durée des contrats. Ces solutions ont pour effet d'augmenter les frais d'entretien et de diminuer les résultats des loueurs, d'autant plus que les valeurs résiduelles sont impactées par la dégradation du marché du véhicule d'occasion. Pour 2010, l'évolution du marché des véhicules utilitaires et industriels reste peu prévisible et affectera le secteur de la location.

Les loueurs considèrent que l'économie du secteur ne pourra repartir sur un rythme, certes plus faible que précédemment, que dans la mesure où le marché de l'occasion aura retrouvé des volumes et des valeurs de revente moins dépréciés. Cela amène les loueurs à envisager de se rapprocher des autres acteurs de la filière camions : constructeurs, distributeurs et transporteurs, pour réfléchir en commun aux mesures susceptibles de favoriser une reprise du marché des véhicules, en incitant, par exemple, l'acquisition de véhicules Euro 5. A défaut, l'année 2010 pourrait se révéler plus difficile que 2009 si la demande du marché ne retrouve pas un peu plus de dynamisme.

#### **Comment voyez-vous la sortie de crise ?**

**Y P >** En dépit de quelques contraintes relatives aux délais de réponse des constructeurs en cas de reprise et aux conditions d'accès au financement, la location devrait pouvoir résister davantage que d'autres secteurs, car son modèle économique reste « sain ». Il répond à un besoin d'externalisation toujours existant, s'appuie sur une offre de services techniques associés au véhicule qui peuvent représenter plus de 50% du loyer total. L'offre de location courte durée apporte un complément indispensable en offrant la flexibilité nécessaire à l'ajustement des parcs, très utile en période d'incertitude. Les loueurs doivent maintenir cette offre qui sera très utile lors de la reprise de l'économie. ■



© Laurent Hamels

# Teleroute trace l'Europe

**Créé en 1985, Teleroute, inventeur de la bourse de fret et leader en France a toujours une longueur d'avance. Grâce à des mesures concrètes pour sécuriser les transactions et les flux, la société de services dédiés aux transporteurs conforte cette avance et affiche sa différence.**



**François Denis**

Directeur général délégué de Teleroute

## Sur un marché de la bourse de fret concurrentiel, qu'est-ce qui vous démarque ?

**François Denis** > Depuis plus de vingt-cinq ans, Teleroute répond au besoin nécessaire d'optimisation des capacités de transport en France et en Europe. Le système présente les offres de marchandises à transporter sans moyens disponibles sous forme de petites annonces électroniques. En face, les transporteurs connectés sur la bourse proposent leurs services, ce qui leur permet de compléter un chargement ou d'éviter les retours à vide. Nous avons une véritable légitimité, puisque nous sommes à l'origine du système suite à la fermeture des bureaux de fret dans les années 1980. A partir de là, l'échange de fret et la sous-traitance se sont organisés sur le marché spot (c'est à dire le fret non contractuel). Depuis, le nombre de transactions s'est envolé car aujourd'hui, ce sont près de 200 000 offres de fret qui sont déposées chaque jour sur nos serveurs. Nos clients, conscients des avantages que peut leur apporter notre savoir-faire historique, vont des grands groupes aux TPE et artisans transporteurs. Ces derniers, pour ceux qui ne sont pas encore équipés d'Internet, peuvent consulter les annonces depuis un minitel, sachant que ce moyen est appelé à disparaître. Cette antériorité nous permet d'afficher la connaissance du métier et la surface (en termes d'opportunités d'affaires pour nos clients) les plus importantes parmi les bourses de fret, puisque nous comptons aujourd'hui 70 000 utilisateurs en Europe.

Cette diversité, en termes de quantité de marchandises, d'entreprises ou de destination, est vitale dans une période de crise comme celle que nous traversons. Pour preuve, il ne se passe que quelques secondes entre la dépose d'une offre en ligne et la réponse d'un transporteur. Aujourd'hui, ce sont près d'1,2 million de tonnes de marchandises qui sont transportées chaque jour grâce à Teleroute.

## De la quantité à la qualité...

**FD** > Pour garantir en permanence un accès à nos services, nous disposons d'une infrastructure technique fiable et hautement sécurisée qui a affiché 99,9% de disponibilité sur les 3 dernières années. D'autre part, nous proposons aux entreprises qui le souhaitent d'organiser leur système de bourse privée, ce qui leur permet d'optimiser au maximum



Chaque jour, c'est près d'1,2 millions de tonnes de marchandises qui sont transportées par Teleroute.

l'utilisation de leurs ressources propres en connectant toutes leurs agences pour échanger leur propre fret. Enfin, en tant que partenaire de toutes les fédérations de transport et des grands groupes, notre bourse de fret bénéficie d'une forte notoriété, mais cela représente aussi un gage de sérieux et de sécurité pour nos clients. Enfin, et c'est essentiel, Teleroute est un acteur indépendant du marché du transport.

Ce qui permet d'éviter qu'un ou plusieurs donneurs d'ordre, éventuellement actionnaires, n'intervienne directement sur la bourse et dicte ses prix, faisant la loi du marché, avec, pour risque, une mise en difficulté des plus petites entreprises. Grâce à notre système, les forces sont équilibrées : les grands transporteurs effectuent des transactions et les petites structures font rouler leurs camions. Le deal est satisfaisant pour tous. C'est aussi toute la différence avec les places de marché qui intègrent les chargeurs et favorisent le principe des enchères en ligne. Notre bourse établit une relation exclusivement entre les transporteurs et exclut délibérément les chargeurs du système.

### **Fret volé, piratages de données informatiques... comment sécuriser ?**

**FD >** En ces temps de crise, certaines opérations, comme le vol de fret, voire de camions, sont très médiatisées. Il faut savoir que 95% des vols ont lieu suite à une usurpation d'identité. C'est pourquoi, chez Teleroute, nous avons mis en place un outil pour protéger les transactions effectuées sur la bourse.

Cet outil exclusif, c'est e-Confirm, qui permet au donneur d'ordre de s'assurer de l'identité du transporteur.

Les erreurs du fait d'une mauvaise communication, d'incompréhension linguistique ainsi que

les tentatives d'acte de malveillance sont ainsi évitées. e-Confirm s'inscrit dans un programme plus global, baptisé SMP (pour Safe Market Place, place de marché sécurisée). Ce programme, bâti avec les représentants de la profession et les compagnies d'assurance, a été mis en œuvre pour garantir la qualité des partenaires, des échanges et des paiements. Cela passe par la protection des données, les systèmes anti intrusions, la traçabilité des transactions, la vérification

**La transaction  
entre l'offre  
et la demande  
a lieu en quelques  
secondes.**

des entreprises membres du système de bourse de fret et enfin la fiabilité et l'historique financier des clients... S'y ajoute une Charte de Bonne

Conduite, un ensemble de règles envers lesquelles les utilisateurs de la bourse de fret Teleroute peuvent s'engager. En l'acceptant l'entreprise signifie qu'elle est un partenaire fiable. Enfin, en cas de litige sur le recouvrement de créances, Teleroute

a mis en place un système de médiation. A ce jour, les deux tiers des problèmes sont résolus en moins d'un mois.

### **Quels sont vos objectifs pour 2010 ?**

**FD >** Etre toujours et encore plus la bourse de fret affichant le meilleur rapport performance/prix !



Ce sont près de 200 000 offres quotidiennes de fret qui sont déposées sur les serveurs de Teleroute.

Pour les grands opérateurs, la performance de Teleroute se traduit par la fiabilité technique, la mise à disposition d'outils et la proposition de capacités de transport. Quant aux plus petits transporteurs, ils bénéficient de tarifs compétitifs leur permettant d'assurer une rentabilité quotidienne.

Nous investissons depuis des années et continuerons à le faire pour délivrer le meilleur service à nos clients, ici et partout en Europe. En parallèle, Teleroute souhaite mettre l'accent sur le développement de ses clients en Europe de l'Est. Le groupe Wolters Kluwer, dont nous faisons partie, a d'ailleurs racheté une bourse de transport en Roumanie, Bursa Transport, devenue ainsi partenaire de Teleroute.

Enfin, pour répondre à une attente de nos utilisateurs, nous publierons prochainement un baromètre sur le prix de la sous-traitance. Il s'agira de tendances, par pays, par route ou par type de marchandises. Cet indicateur facilitera ainsi la transparence du marché spot. ■

# Les fabricants de camions dans la tourmente



**Christophe Dwernicki**  
Directeur des relations extérieures  
de Renault Trucks

## Après la crise, la reprise ?

**Christophe Dwernicki** > Difficile de parler déjà de reprise. Renault Trucks, mais plus globalement l'ensemble du secteur, est confronté aujourd'hui à une situation économique très difficile. La crise, même si nous l'avions anticipée sans en mesurer toutefois la brutalité, nous frappe de plein fouet. Alors que la moyenne de nos livraisons tournait autour de 70 000 véhicules entre 2000 et 2008, on passe d'une période faste, avec un pic historique à 80 000 véhicules en 2007, à une chute sans précédent à 35 000 véhicules en 2009. Si en 2008, nous affichions une production de plus de 300 véhicules par jour, nous en sommes plutôt autour des 90 véhicules ces derniers mois.

**Renault Trucks, le constructeur de poids lourds, affiche des résultats en berne, conséquences de la crise économique conjuguée à la crise financière. Mais l'entreprise française espère une embellie pour 2011. En attendant, il faudra gérer au mieux une chute de production de 70% en un an.**

Par comparaison, il y a encore moins de deux ans, l'offre était largement inférieure à la demande et il fallait compter un an de délai entre la commande et la livraison. Ce repli est d'ailleurs valable pour tous les constructeurs de camions. Reste que, pour faire face à la forte demande de 2008, Renault Trucks s'est vu obligé d'augmenter sa capacité de production et que, face au retournement du marché, nous devons aujourd'hui gérer au mieux, en attendant la reprise... mais probablement pas avant 2011.

## Mais comment expliquer cet emballement ?

**CD** > Plusieurs facteurs ont contribué à faire plonger le secteur du transport routier de plus de 70% entre mi-2008 et mi-2009 (dans l'Europe des 27, le marché a baissé de 42% en 2009. Dans certaines zones ou quelques pays, la chute a même été de 60 à 80%). Si l'on prend l'exemple de l'Espagne, la crise économique, combinée au krach immobilier, a impacté très fortement nos ventes.



Les livraisons de Renault Trucks sont passées de 70 000 véhicules pour 2007 à 35 000 pour 2009.

En effet, le secteur du BTP, en plein boum dans la péninsule ibérique, achetait un nombre considérable de camions. A cela, s'est ajoutée la crise financière, avec ses conséquences sur les transporteurs. A titre de comparaison, 60% des acheteurs de voitures individuelles ont recours à un prêt bancaire, contre 80% dans le transport routier.

Ces derniers, en difficulté au niveau de leur carnet de commande, ne pouvaient plus faire appel à leur banquier. L'effet domino a fonctionné à plein régime, avec plus de 60% de faillites supplémentaires d'entreprises du transport pendant l'année 2009, ce qui représente pour notre entreprise autant de potentiel clients en moins.

### **Le report modal, qui prévoit 25% du transport de fret routier vers des modes alternatifs, a-t-il une conséquence sur votre activité ?**

**CD** > Nous sommes en faveur d'une comodalité efficace et adaptée à chaque mission quel que soit le mode de transport utilisé. Il ne s'agit pas de condamner un mode par rapport à un autre, même si le transport par la route reste, et demeurera encore longtemps, le moyen le plus souple et le plus flexible. N'oublions pas que 80% du transport de marchandises se fait sur une distance de moins de 150 kilomètres. Seule la route peut y répondre efficacement. Le ferroviaire trouve sa pertinence économique au-delà de 500 kilomètres ; quant au fluvial, son développement ne permet pas un maillage total du territoire. Reste le camion ! On pointe trop souvent du doigt les routiers, sans bien se rendre compte des services qu'ils apportent.

### **Même si les camions sont peu impliqués dans les accidents, quand cela survient, le taux de gravité est trois fois plus important. En quoi avez-vous amélioré la sécurité des véhicules ?**

**CD** > Les camions représentent 5,1% de la circulation en France et sont impliqués seulement dans 3,5% des accidents corporels. En vingt-cinq ans, nous avons divisé par huit le nombre d'accidents, même si leur taux de gravité est effectivement deux à trois fois supérieur. Et cela bien sûr en raison de la masse des véhicules.

Pour éviter autant que faire se peut la gravité des accidents, nos camions disposent d'un système ABS performant, d'aide au changement de voie, d'antiveiseur pour mieux apercevoir les piétons, d'un système de contrôle longitudinal pour avertir le chauffeur qui passerait sans le vouloir d'une ligne à l'autre, etc. En parallèle, nous développons dans nos laboratoires de R&D des dispositifs pour surveiller la vigilance des conducteurs, des moyens de communication avec les infrastructures... A cela, s'ajoute la sécurité passive pour minorer la gravité des accidents. Sur ce sujet, les camions Renault Trucks sont évidemment équipés d'un dispositif avant et arrière permettant d'éviter l'encastrement des voitures.

Ce qui répond à la fois à un impératif économique pour nos clients et à une priorité environnementale.

Même si le diesel n'est pas près de disparaître, cela ne nous empêche pas d'être une force de proposition, pour l'espace urbain notamment, avec des véhicules hybrides fonctionnant au diesel et à l'électrique, mais aussi des versions totalement électriques, très performantes en ville. Enfin, nos départements R&D ont travaillé avec succès sur plusieurs types d'énergie (biodiesel, diesel synthétique ou le DME, ethanol-méthanol par exemple) différents pour nos véhicules et nous attendons que les pouvoirs publics indiquent celui vers lequel nous devons concentrer nos efforts.



*Avec 80% du transport de marchandises assuré par camions, le transport routier « reste et demeurera le moyen le plus souple et le plus flexible ».*

### **Et sur l'environnement proprement dit, comment Renault Trucks travaille-t-il à la diminution de l'impact des camions ? Anticipez-vous l'après-pétrole ?**

**CD** > Nous n'avons pas attendu les normes édictées par Bruxelles pour y penser. Pour preuve, les émissions polluantes de nos camions nocives pour la santé ont été diminué de plus de 90%. Et d'ici 2013, nos poids lourds seront quasi-totalement propres. Reste le problème du CO<sub>2</sub>, lié à la consommation du carburant. En moyenne kilométrique, nos camions roulent aujourd'hui deux fois plus vite, tout en consommant deux fois moins par rapport aux années 1960 !

Renault Trucks travaille également sur l'aérodynamisme et forme les conducteurs à l'écoconduite. J'ajouterais, pour finir, que le taux de recyclage moyen de nos produits est de 92% et que, de cette démarche écocitoyenne, Renault Trucks fait une véritable philosophie d'entreprise, qu'elle applique non seulement à ses produits, mais également au niveau de ses sites de production, de façon qu'ils soient les plus neutres possibles en émissions de CO<sub>2</sub>... Une démarche complexe mais poursuivie dans cette période de crise. ■

# Les autoroutes ferroviaires roulent pour le multimodal

**7 milliards d'euros vont être attribués au développement des infrastructures du fret ferroviaire. Ce mode de transport a-t-il sa place dans le développement des activités portuaires de Marseille avec le Maghreb ?**

La priorité d'un tel réseau de fret dans l'Hexagone a été soutenue par le gouvernement pour anticiper l'après-pétrole et réduire de plus de 2 millions le nombre de trajets de poids lourds sur les routes chaque année, économisant ainsi près de 2 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>. Plus de 7 milliards d'euros lui seront consacrés. En résumé, il s'agit de concilier performances économiques, environnementales et techniques des chaînes de transport. Deux expériences d'autoroutes ferroviaires (transport de camions) et de fret sont actuellement en cours. Il s'agit de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA), entre Aiton, en Savoie, et Obassano, près de Turin, en Italie, ligne qui a affiché un taux de remplissage de près de 75% en 2009, malgré la crise enregistrée dans le secteur du combiné. Même satisfaction pour l'autoroute ferroviaire reliant Perpignan dans les Pyrénées Orientales et Bettembourg, au Luxembourg. Mais cela suffira-t-il à réhabiliter le rail auprès de ses usagers potentiels, qui lui reprochent avant tout une fiabilité insuffisante, incompatible avec une production en flux tendus et un coût jugé encore trop élevé ? Marseille, en tout cas, joue le jeu et affiche la couleur.

## Le port de Marseille comme sur des rails

Le deuxième port français joue la carte du multimodal, puisque, début 2010, la direction du GPMM a annoncé le lancement d'un grand chantier ferroviaire, dont le coût est estimé entre 250 et 300 millions d'euros sur les dix années à venir. Quatre grands types d'actions ont été décidés pour développer significativement la part du ferroviaire à Marseille-Fos : élargissement des voies, création de terminaux de transport combiné et d'autoroutes ferroviaires, mais aussi arrivée d'un « opérateur ferroviaire de proximité. »



© SNCF Méditerranée - Sylvain Cambon

Cet ambitieux projet anticipe de porter la part modale du ferroviaire à 30% en 2013, contre 13,7% en 2008.

## Des autoroutes ferroviaires en prolongement des autoroutes de la mer Méditerranée

Il ne s'agit plus de donner la priorité à un seul mode, à savoir le ferroviaire, pour contrer la croissance du trafic routier, mais de mettre en œuvre le concept de multimodalité pour permettre l'optimisation de la performance de chaque mode et de leur utilisation combinée.

Avec, pour finalité de décongestionner le trafic routier et d'accroître l'accessibilité des zones portuaires. Les autoroutes de la mer sont donc conçues comme des substituts aux liaisons routières, sur le modèle du feroutage. De fait, le port de Marseille est un point de concentration pour les flux relativement stables et volumineux du Maghreb et de la Corse. D'où la nécessité de mettre l'accent sur le transport RoRo-Rail. Seul bémol, pour que ce transport combiné mer-route, cabotage maritime et autoroutes de la mer, prenne toute sa dimension, cela suppose l'existence d'un régime juridique équilibré, ou encore de s'accorder sur le régime douanier applicable. Sachant que le développement des autoroutes de la mer ne peut se concevoir qu'à la condition que les escales des navires bénéficient de procédures et de coûts portuaires allégés, tenant compte de leurs fréquences, nécessairement élevées, pour mériter l'appellation d'autoroutes de la mer. Au-delà des autoroutes de la mer, les grands ports maritimes misent aussi sur le trafic fluvial pour conforter leur hinterland. Le port de la cité phocéenne, associé à huit plates-formes multimodales des vallées du Rhône et de la Saône, a signé, fin 2008, un partenariat baptisé Med Link Ports. Un accord qui promeut auprès des professionnels des transports internationaux l'offre multimodale du port de Marseille. Green la ville ?

**Le Grand Port Maritime de Marseille joue la carte du multimodal**

Ce qui est sûr, c'est que cette volonté du report modal contribue à la croissance verte, aux nécessaires mutations écologiques et à la réduction des émissions de gaz à effets de serre inscrite dans le Grenelle

de l'environnement. ■

**Immeubles de bureaux, bâtiments publics  
et industriels, logements,  
Bouygues Entreprises France-Europe  
met la Haute Qualité Environnementale  
au service de ses clients**



ENTREPRISES FRANCE-EUROPE

Norpac à Lille au 03 20 64 40 00 - Pertuy Construction à Nancy au 03 83 93 23 23  
Guille à Rouen au 02 35 14 48 48 - GTB Construction à Nantes au 02 40 99 88 88  
GFC Construction à Lyon au 04 72 81 18 18 - DV Construction à Bordeaux au 05 57 53 25 25  
Bouygues UK à Londres au 00 44 207 401 00 20 - Losinger à Berne au 06 41 58 45 67 500  
Le groupe Acieroid à Barcelone au 00 34 93 261 63 00



Les opérateurs privés du futur terminal à conteneurs FOS 2XL, MSC et Port Synergy (filiale de CMA-CGM) prennent à leur charge les aménagements nécessaires à hauteur de 220 millions d'euros.

# La croissance passe par la **supply chain**

**Améliorer la productivité, diminuer les délais, limiter les risques au maximum... Enjeux d'une supply chain efficace au Maroc et sur le port de Marseille-Fos.**

## Gestion des risques

Quelque 85% des entreprises constatent une forte augmentation des risques liés à la supply chain. Tel est l'un des constats de l'étude « Gestion des risques supply chain » présentée lors de l'université TLF qui s'est tenue au palais du Pharo, à Marseille, en octobre dernier. Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'Observatoire de la supply chain auprès de 300 grandes entreprises françaises et internationales par BearinPoint, ESCP Europe et « Supply Chain Magazine ». Il ressort de cette étude que, avec la complexité, l'éloignement, la tension et les aléas croissants, les risques dans la supply chain augmentent. Pour les dirigeants interrogés, les trois principaux risques en termes d'occurrence et d'impact sont la variabilité de la demande (58%),

le sourcing/approvisionnements (45%) et la mondialisation (43%). La moitié des entreprises sondées déclare avoir mis en place des stratégies de gestion des risques, les deux tiers l'ayant fait depuis moins de cinq ans. Ce faible pourcentage s'expliquerait principalement par le manque d'intérêt de la direction générale et le manque de connaissance de la démarche à adopter. C'est aux directeurs supply chain ou des opérations qu'incombe en priorité la gestion des risques dans la supply chain, voire aux risk managers, lorsque la fonction existe. Environ 28% des entreprises interrogées ont mis en place une démarche complète de gestion des risques (identification, pondération, plan de réduction des risques et amélioration continue), mais seules 20% estiment être performantes en la matière.

Les personnes interviewées sont pourtant persuadées que gérer les risques dans la supply chain améliore le service client, l'image de marque et procure un avantage concurrentiel.

## Le Maroc investit massivement en logistique

Le Maroc est engagé actuellement dans un processus de développement du secteur de la logistique pour en faire un levier d'amélioration de la compétitivité de son économie en général, et des exportations en particulier. La réforme de la chaîne logistique du Maroc a été conçue selon deux niveaux. Le premier concerne le développement de nouvelles capacités en matière d'infrastructures

de transport et le renforcement du cadre institutionnel des modes de transport. Les investissements massifs réalisés par le gouvernement marocain ont déjà porté leurs fruits: le trafic aérien international a augmenté de 13% en dépit d'une conjoncture défavorable au niveau mondial et le trafic manutentionné au port de Tanger s'est accru de 13,9%, atteignant 5,1 millions de tonnes et 2,6 millions de tonnes pour le port d'Agadir.

Quant au second niveau de la réforme, il vise l'amélioration de la compétitivité logistique du Maroc, grâce au renforcement du maillage de ses infrastructures.

Il prévoit notamment un ambitieux programme autoroutier de 1 800 kilomètres à l'horizon 2015 et, à l'intersection des grandes routes maritimes, l'agrandissement du complexe portuaire de Tanger-Méditerranée, pour une capacité totale de 8,2 millions de conteneurs « équivalent vingt pieds », de 2 millions de véhicules et de 10 millions de tonnes d'hydrocarbures. La réforme du secteur de la logistique prévoit aussi la définition et la mise en œuvre d'un schéma national de plateformes logistiques et l'émergence d'opérateurs marocains intégrés en matière de services logistiques, notamment à travers la qualification des opérateurs dans le secteur du transport routier de marchandises. La création, en partenariat avec le secteur privé, d'outils de suivi et de veille sur le niveau d'efficacité des services logistiques figure également à l'ordre du jour, avec un observatoire de la compétitivité logistique. Enfin, des efforts de formation dans les métiers du transport et de la logistique sont aussi programmés.

En se constituant une logistique moderne et tournée vers l'export, le Maroc devrait encore renforcer ses échanges avec l'Union européenne qui s'élèvent aujourd'hui à 8 milliards d'euros d'importations vers l'Europe et 14 milliards d'euros d'exportation, dont respectivement 4,268 milliards et 2,893 milliards uniquement pour la France en 2008. Du point de vue du coût du transport, le Maroc tout proche possède un réel avantage concurrentiel par rapport à l'Asie. En effet, un conteneur effectuant le trajet Shanghai-Anvers ou Singapour-Hambourg coûte près de 1 300 euros, contre seulement 500 à 600 euros pour un conteneur allant de Hambourg à Casablanca ou d'Anvers à Tanger.

**Le trafic manutentionné au port de Tanger s'est accru de 13,9%.**

### Marseille-Fos : un plan de développement ambitieux

Premier port de France par son tonnage, le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) a pour premiers clients le Maghreb à l'export et la Chine à l'import. Avec sa situation de principale porte d'entrée sur le continent européen, l'avenir du port, et donc sa prospérité reposeront sur sa fiabilité: qualité, absence

de conflits sociaux, rapidité de traitement des marchandises...

Le port de Marseille a aujourd'hui le regard rivé sur la mise en service du terminal à conteneurs FOS 2XL, annoncée pour

le premier trimestre 2011. Les opérateurs privés de ce terminal, MSC et Port Synergy (filiale de CMA-CGM), respectivement deuxième et troisième armements mondiaux pour le trafic de conteneurs, prennent à leur charge les aménagements nécessaires à l'exploitation des terminaux, à hauteur de 220 millions d'euros.

Le port de Marseille-Fos, de par sa situation stratégique et grâce à ces nouveaux terminaux, sera au cœur d'une véritable chaîne logistique de dimension européenne. Grâce à cette nouvelle infrastructure et au lancement des terminaux 3XL et 4XL avant 2013, le port pourra absorber 25% de trafic de conteneurs EVP supplémentaires dans cinq ans, et 50% dans dix ans. Cette croissance s'accompagnera d'un désenclavement des bassins ouest qui passera par trois voies: routière avec le contournement de Miramas/Port-de-Bouc/Arles/Fos, le doublement de la RD268 et l'amélioration de la liaison Fos-Salon; ferroviaire avec la modernisation de la signalisation sur la voie d'accès unique avec le projet de la doubler; fluviale avec la construction d'un canal entre les terminaux à conteneurs et le canal du Rhône à Fos. ■

*\*La supply chain ou chaîne globale d'approvisionnement consiste à mettre à disposition une marchandise au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité. Autrement dit, il s'agit de gérer le mouvement des produits (transport, emballage, stockage, etc.) et des informations qui lui sont associées.*



© Anton Gvozdkov

La réforme du secteur prévoit la mise en œuvre d'un schéma national de plates-formes logistiques au Maroc.

# Le tout-sécuritaire modèle la réglementation du secteur logistique

**Des règles internationales se développent pour sécuriser le secteur logistique. Aucune filière n'y échappe, et même si les démarches doivent à terme faciliter les transactions, en attendant, elles complexifient la vie des opérateurs, surtout quand s'y ajoute le tout-scanning.**

Les formalités à l'exportation divergent en fonction du pays partenaire, mais depuis les accords de Doha, en 2001, les échanges entre Etats membres de l'Union européenne sont facilités. Les entreprises du secteur doivent seulement remplir une « déclaration européenne de services » qui récapitule les opérations réalisées. Toutefois, les procédures administratives se complexifient dès lors qu'une entreprise d'un pays communautaire commerce avec un acteur d'un pays tiers. Les marchandises doivent alors faire l'objet de formalités d'exportation auprès d'un bureau de douane : le « bureau de dédouanement », qui peut être différent du « bureau de sortie ». Ce dernier traite les procédures administratives (déclaration d'exportation), contrôle la cargaison et délivre la « mainlevée », c'est-à-dire l'autorisation d'enlèvement des biens.

Quel que soit le mode de transport, l'expéditeur doit détenir un justificatif qui prouve que toutes ces démarches ont été effectuées. Il s'agit, au choix, d'une déclaration d'exportation, du document d'accompagnement, des déclarations de transit communautaire-commun, ou du document administratif d'accompagnement.

## Moderniser et dématérialiser les échanges déclaratifs

Si la dématérialisation des systèmes douaniers simplifiera, à terme, les formalités de sortie des marchandises, elle contribuera aussi à renforcer la fiabilité et la sécurité des données transmises entre Etats membres. C'est l'objectif donné par l'Europe au « système de contrôle

des exportations ECS » (Export Control System) et à son pendant à l'importation, le « système ICS » (Import Control System). ECS vise à dématérialiser les formalités à l'export de la justification de sortie des marchandises hors du territoire communautaire. Ce système a connu deux phases de déploiement :

► Au 1<sup>er</sup> juillet 2007, la mise en œuvre de « l'ECS Fiscal » a remplacé le visa de l'exemplaire 3 de la déclaration d'exportation par un message électronique. En France, la migration des flux en provenance des Etats membres vers ce système s'est effectuée progressivement, et celle des flux franco-français est désormais achevée.

► Entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2009, la seconde phase, baptisée « ECS sûreté/sécurité », permettra, à terme, la transmission des données exigibles au titre de la sûreté/sécurité



© Barbuzzzer

En 2012, tous les containers à destination des USA, par voie maritime, pourraient être scannés.

pour les marchandises qui quittent le territoire douanier communautaire. « ECS sûreté/sécurité » deviendra obligatoire pour tous les opérateurs privés à partir de janvier 2011. De même que pour ECS phase sûreté/sécurité, l'ICS, dont l'application sera obligatoire au niveau communautaire à partir du 1er janvier 2011 pour tous les opérateurs, permettra d'effectuer une analyse de risques par le bureau d'entrée sur le territoire communautaire de la marchandise importée. Dans cette configuration, la pré-déclaration par voie électronique ou la déclaration sommaire d'entrée (ENS) devra être effectuée soit avant l'embarquement en cas de transport maritime, soit avant l'arrivée au point frontière en cas de transport routier ou avant l'arrivée de l'avion en cas de transport aérien. Du point de vue de la réglementation,



© Blueclit b

## Les procédures de douanes se complexifient.

le transporteur sera le premier responsable dans la création d'une ENS. Le commissionnaire de transport pourra néanmoins établir la déclaration à sa place, avec l'accord de celui-ci. Etant celui qui détient le plus d'informations, via son réseau de correspondants, en liaison avec l'exportateur du pays tiers, il est de fait le mieux placé pour effectuer ces formalités. Dans tous les cas, le pré-déclarant sera responsable de la fiabilité des données. Cette procédure apparaîtra beaucoup plus simple dès lors que seront définies les responsabilités de chacun. C'est dans ce but que la Direction Générale Des Douanes et Droits Indirects (DGDDI) et TLF ont décidé d'élaborer, dans le courant de l'année, un pilote précisant le rôle de chaque acteur dans la mise en place d'ICS. Ce pilote sera à la disposition des différents opérateurs. En juillet 2007 encore, en matière de dématérialisation douanière, l'obligation de créer la déclaration d'exportation de manière électronique est entrée en vigueur dans l'Union européenne. Cette démarche donne lieu à l'attribution d'un MRN (numéro de référence du mouvement). Parallèlement, depuis le 1er juillet 2009, toute entreprise réalisant des opérations douanières se voit attribuer un numéro unique d'identifiant communautaire: l'EORI (Economic Operator Registration

and Identification), numéro d'Enregistrement de Tous les Opérateurs Economiques. Ce dernier est utilisé pour dédouaner dans tous les Etats membres et effectuer les formalités de sûreté/sécurité requises. Un numéro EORI est automatiquement attribué aux opérateurs économiques établis en France et connus des services douaniers (les titulaires de l'agrément OEA, les commissionnaires en douane...). Pour les autres, une demande d'enregistrement

doit être effectuée sur PRODOUANE, le portail web de la DGDDI. Il suffit d'être enregistré dans un seul des Etats membres pour que le numéro EORI soit reconnu par l'ensemble des autorités douanières de l'UE. Par ailleurs, un nouveau système communautaire d'information et de télécommunication a fait son apparition, le Cargo Community System (CCS). Cet outil

est en cours de déploiement dans tous les aéroports français, permettra d'automatiser et de simplifier les échanges d'information liés aux marchandises circulant sur la plate-forme entre les différents acteurs de la place, y compris la douane. Le système prévoit de fournir des services en fonction des besoins de chaque opérateur. Aéroports de Paris a engagé, avec l'ensemble des partenaires aéroportuaires concernés et TLF OAC, la mise en œuvre d'un CCS à Roissy.

### Durcissement des formalités pour les secteurs aériens et maritimes

A la complexification administrative – certes temporaire ! –, s'est ajouté, pour les opérateurs, un renforcement des exigences de base en matière de sûreté aérienne: le règlement-cadre 2320/2002 adopté en réaction aux attentats du 11 septembre 2001 survenus aux Etats-Unis sécurise les moyens de transport dans l'aviation civile. Il renforce la sécurisation des emprises aéroportuaires, l'inspection/filtrage des biens et personnes entrant en ZSAR (Zone de Sûreté à Accès Réglementé) ainsi que des biens et personnes embarqués, le contrôle qualité, etc.

Il introduit aussi la prise en compte de l'Opérateur Economique Agréé (OEA). Le 1er janvier 2007, l'Union européenne a introduit, par l'amendement (CE) 831/2006, une modification à ce règlement-cadre pour améliorer la sûreté dans le domaine du fret aérien.

Ce nouveau texte permet à un opérateur de s'enregistrer auprès des transporteurs de fret aérien et agents habilités sous le statut de « client en compte ». Depuis janvier 2010, un volet sécuritaire supplémentaire, issu de la réglementation américaine dite « règle 10+2 » « ou Importer Security Filing » (ISF) s'y est rajouté. Les commissionnaires doivent désormais transmettre une multitude d'informations sur la marchandise à exporter au maximum vingt-quatre heures avant son chargement. A partir du 1er juillet 2012, l'ICS sera assortie, pour le transport maritime, du scanning de tout le fret, le « 100% scanning ». Une procédure qui obligera les transporteurs à scanner intégralement leurs containers en partance pour les Etats-Unis. Toutefois, cette procédure, issue d'une loi votée par le Congrès américain, n'a pas convaincu l'administration. De nouvelles discussions devraient donc avoir lieu entre la Commission européenne et les Etats-Unis, et les opérateurs devraient pouvoir souffler...

### Vers un système douanier unique ?

Opérateur Economique Agréé (OEA), ECS, ICS, « Client en compte »... la douane est en pleine mutation et les métiers se structurent. Au final, s'acheminera-t-on, grâce à l'accélération et la fiabilisation des chaînes logistiques, vers une reconnaissance mutuelle entre Etats-Unis et Europe ?

Ce n'est pas pour tout de suite. Aujourd'hui, la mise en place de toutes ces nouvelles procédures ne se fait pas sans difficultés et les entreprises des pays tiers éprouvent la plus grande difficulté à travailler avec l'Europe. Jean-Michel Thillier, directeur du bureau E13 de la DGDDI, préconise « une discussion au sein de la Commission européenne pour une harmonisation des systèmes informatiques au niveau mondial, afin de disposer d'un système de déclaration en douane unique ». Une harmonisation qui permettrait aux opérateurs de travailler plus sereinement et plus rapidement. Enfin... ■

# L'import-export vers les DOM : un véritable challenge

**Les départements d'Outre-mer sont soumis à une réglementation douanière en pleine mutation. Dédouanement et autres taxes, dématérialisation des démarches, octroi de statuts particuliers : une multitude de réformes sont mises en place, et elles influencent l'organisation du secteur logistique. L'Université TLF a constitué une opportunité pour les DOM de parler de leurs spécificités en présence de l'Administration des douanes.**

Les départements d'Outre-mer font partie du territoire douanier communautaire. Ils sont toutefois exclus du territoire fiscal en raison de leur éloignement de la France métropolitaine et de leurs spécificités (directement liées à l'ultrapériphéricité des DOM, une situation reconnue par le droit européen). Ils sont donc considérés comme des territoires d'exportation à part entière. A ce titre, les entreprises privées sont soumises aux règles de dédouanement à l'importation et à l'exportation. Conséquence : pour travailler, les acteurs privés doivent s'acquitter d'une pléiade de formalités administratives, et c'est bien là que le bât blesse. Premièrement, toute expédition de la métropole vers les DOM doit faire l'objet d'une déclaration d'exportation. L'entreprise exportatrice doit remplir le Document Administratif Unique (DAU). Ce document permet au déclarant de communiquer un maximum d'informations sur sa raison sociale et la marchandise concernée. Les biens exportés bénéficiant de l'exonération de la TVA, les clients des entreprises métropolitaines sont donc facturés en hors-tax. Pour justifier sa vente lors d'éventuels contrôles des services fiscaux, l'entreprise émettrice doit conserver les justificatifs de l'exportation. A son arrivée dans les DOM, la marchandise est dédouanée par l'entreprise réceptrice qui s'acquitte à la fois de la TVA due sur la marchandise importée et de deux autres taxes : l'octroi du droit de mer et l'octroi du droit de mer régional. Du côté des DOM, les entreprises qui exportent des biens vers la métropole facturent à leur tour leurs clients en hors-tax. L'entreprise importatrice paie la TVA sur l'ensemble de la valeur des marchandises importées. Petite variante, dans le sens DOM-métropole, les marchandises ne sont pas soumises au droit de douanes.



*Les Dom manquent d'auditeurs pour la certification de certains documents douaniers. La DGDDI et TLF leur viennent en aide.*

## Un secteur en pleine mutation

Pour autant, loin de constituer un long fleuve tranquille, les formalités d'import-export vers les DOM sont en cours de complexification. La principale raison tient à la cohabitation de documents dématérialisés avec d'autres qui ne le sont pas. C'est le cas du DAU numérique et des justificatifs papiers qui l'accompagnent. Les contrôles douaniers ne sont pas encore adaptés à cette situation mixte d'où des lourdeurs administratives avec toutes leurs conséquences. Ces difficultés devraient progressivement s'atténuer au fur et à mesure de la dématérialisation du reste des documents douaniers. La DGDDI s'est également engagée à régler rapidement les problèmes douaniers de nature informatique. Autre difficulté dans les DOM, on voit apparaître dans les appels d'offres des clauses exigeant que le prestataire de transport et de logistique soit certifié Opérateur Economique Agréé. Pour les commissionnaires locaux, qui

ne bénéficient pas encore de ce statut, ces clauses constituent un facteur déterminant de concurrence économique par rapport aux filiales certifiées des grands groupes métropolitains. Jean-Michel Thillier, directeur du bureau E13 de la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI), explique cette situation par « la difficulté à trouver des personnes habilitées à faire l'audit lors de la demande de la certification OEA des entreprises dans les DOM ». Pour y remédier, la DGDDI et TLF ont décidé de constituer une mission commune pour sensibiliser, informer et dispenser des formations dans les DOM. Depuis le début de l'année, la mission s'est déplacée en Martinique, en Guadeloupe et à la Réunion. Par ailleurs, Anne Sandretto, directeur des relations douanières et des technologies chez TLF, a annoncé la mise en place d'une aide aux entreprises pour accompagner les candidats dans leur accès aux certifications internationales, notamment lors de la constitution des dossiers. ■

Ses pneus MICHELIN X ENERGY™ SAVERGREEN  
lui ont fait gagner **17 680 litres de carburant !\***



**ET VOUS, COMBIEN ALLEZ-VOUS ÉCONOMISER AVEC MICHELIN X ENERGY™ SAVERGREEN ?**

Pour le savoir, rendez-vous sur [economie-de-carburant.michelintransport.com](http://economie-de-carburant.michelintransport.com)  
ou appelez le **0810 601 259** (prix d'un appel local).

Entrez les paramètres de composition de votre flotte et calculez combien vos pneus peuvent vous faire économiser.

**AVEC MICHELIN X ENERGY™ SAVERGREEN, VOUS ALLEZ MESURER LA DIFFÉRENCE :**

Le dernier-né des MICHELIN Durable Technologies est une révolution grâce à la toute nouvelle carcasse ENERGY™ FLEX qui réduit la consommation de carburant de votre véhicule tout au long des quatre vies du pneu. L'intégralité des composantes du X ENERGY™ SAVERGREEN a été optimisée afin de baisser significativement la consommation liée au pneumatique, sans compromis sur la longévité kilométrique. Ainsi, vous inscrivez vos véhicules dans une démarche durable en termes de sécurité et de respect de l'environnement. Seul MICHELIN Durable Technologies vous permet de telles performances.

\*Calcul sur la base d'un gain de 0,4 L/100 km estimé pour un ensemble roulant chargé composé d'un tracteur (315/70 R 22.5) équipé de pneus MICHELIN X ENERGY™ SAVERGREEN XF sur l'essieu directeur et ENERGY™ SAVERGREEN XD sur l'essieu moteur, et attelé à une semi-remorque (385/55 R 22.5) équipée de pneus MICHELIN XTA2 ENERGY™ par rapport à un ensemble roulant chargé composé d'un tracteur (315/70 R 22.5) équipé de pneus MICHELIN XZA2 ENERGY™ sur l'essieu directeur et de pneus MICHELIN XDA2+ ENERGY™ sur l'essieu moteur, et attelé à une semi-remorque (385/55 R 22.5) équipée de pneus MICHELIN XTA2 ENERGY™.



# L'avenir de nos ports se joue aussi à terre

La réforme portuaire de 2008 a pour objectifs de rendre les ports français mieux adaptés, plus performants, plus attractifs, avec deux impacts majeurs : créer des milliers d'emplois et améliorer l'impact écologique des échanges internationaux. A l'occasion du débat sur la réforme portuaire organisé conjointement par TLF et TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement), les présidents des deux associations rappellent « le retard absolu pris par notre pays par rapport aux principaux ports mondiaux, et singulièrement par rapport à beaucoup de ports voisins de l'Europe ». Ils soulignent « que ce retard s'est encore creusé ces dernières années, y compris quand nos ports voyaient leur trafic progresser du fait de la croissance du commerce maritime européen et mondial ». L'érosion de la part de marché des ports français fait peser le risque de leur marginalisation en Europe.

## Reconquérir le marché national et international

Pour Philippe Grillot, président de TLF, et Philippe Duron, député et coprésident de TDIE, il y a en effet urgence. La part de marché des ports maritimes français en Europe est passée de 20,5% en 1989 à 17,5% en 2004. Le trafic français, constitué à 50% de vrac liquide (pétrole brut, produits raffinés, hydrocarbures gazeux, produits chimiques), à 30% de marchandises diverses (dont un tiers de conteneurs) et à 20% de vrac solide (minerais de fer, charbon, céréales), n'a atteint en 2005 que 370 millions de tonnes, soit moins que le trafic du seul port de Rotterdam. Marseille et Le Havre, qui occupaient en 1998, respectivement les 18<sup>e</sup> et 36<sup>e</sup> rangs mondiaux, ont rétrogradé en 2005 aux 24<sup>e</sup> et 39<sup>e</sup> rangs. Cette érosion de la compétitivité de nos ports renvoie à la forte concurrence des ports de la façade nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Hambourg) et de la façade méditerranéenne (Barcelone, Gênes, Malte). Sur le seul trafic de conteneurs en France, les performances sont, là aussi, en chute libre.

**Pas de forte croissance sans port puissant. Un enjeu de taille puisque le retour à la compétitivité des ports français permettrait la création de 30 000 à 40 000 emplois.**



La part de marché des ports maritimes français en Europe est passée de 20,5% en 1989 à 17,5% en 2004.

Alors que ce trafic a été multiplié par 3,2 depuis 1991 dans les autres ports européens, il n'a fait que doubler en France. Certes, les ports français ne peuvent pas rivaliser avec les grands ports asiatiques, compte tenu de la taille de leur arrière-pays et du fort développement économique de cette zone. Mais, ils devraient pouvoir rivaliser avec

les grands ports du nord de l'Europe. En 2005, le premier port à conteneurs du monde était Singapour, avec 23,2 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) et le premier européen, Rotterdam, avec 9,3 millions d'EVP, alors que, dans le même temps, Le Havre, premier port français pour les conteneurs, n'en traitait que 2,1 millions.

## Marseille rame

La situation à Marseille, premier port français en termes de tonnage, est tout aussi préoccupante. Premier port de la Méditerranée pour le trafic global, il a perdu un tiers de sa part de marché depuis 1990, avec une croissance de 2% contre 50% pour l'ensemble des pays du Sud. Surtout, le port de Marseille est très largement distancé par les autres ports méditerranéens pour le trafic de conteneurs. En 2004, le port d'Algésiras, au sud de l'Espagne, a manutentionné 3 millions d'EVP, les ports de Valence et Barcelone 2 millions chacun, mais Marseille 1 million seulement. Sur la rive atlantique, les ports de Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire n'assurent que 10% du trafic de conteneurs de la façade atlantique européenne. Enfin, autre gros sujet d'inquiétude, les ports français sont distancés par les ports étrangers dans l'Hexagone même. En effet, on estime aujourd'hui pour l'ensemble de la France, que le détournement de trafic au profit des autres ports européens s'établit entre 20 et 40% des exportations et importations françaises. Lyon, par exemple, ne fait pas encore partie de l'arrière-pensée de Marseille, la ville étant desservie principalement par les ports du nord de l'Europe. D'où l'importance de cette réforme.

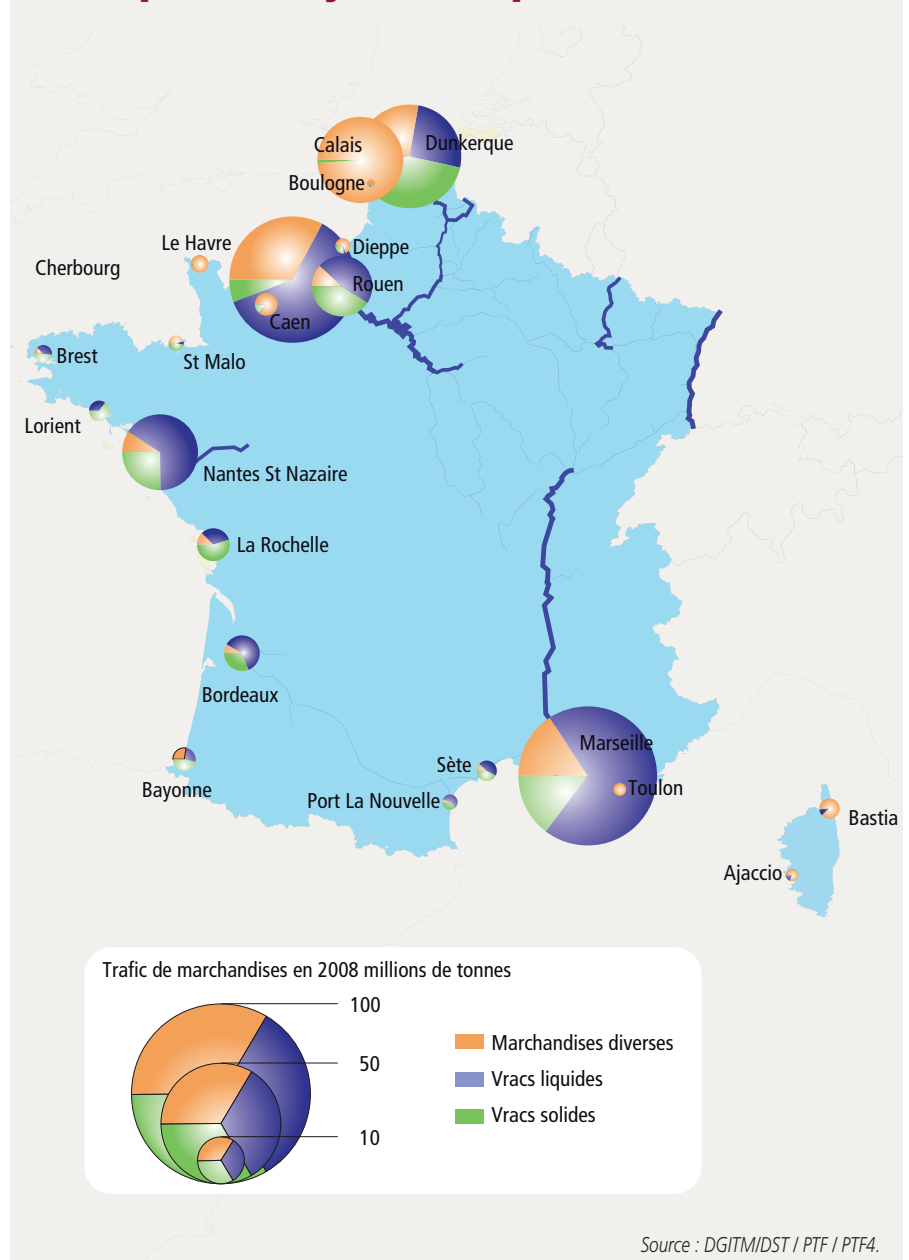
## La réforme date de 2008. Quel bilan faut-il en dresser ?

« Il faut impérativement que la réforme portuaire soit rapidement finalisée », insiste Philippe Grillo. Ses effets sont très attendus par TLF, même si les commissionnaires de transport et les logisticiens ne sont pas directement concernés par les mesures prévues par ce texte de loi, ils le seront par son impact sur la productivité des ports. Après la mise en place d'une nouvelle gouvernance au sein des anciens ports autonomes devenus grands ports maritimes, et de leurs plans stratégiques, les ports ont négocié le transfert de leurs terminaux. « Dans 90% des cas, les négociations de gré à gré avec les opérateurs existants ont abouti », annonce Bruno Vergobbi, délégué général de l'Association des ports français et de l'Union des ports français. La dernière étape, et peut-être la plus difficile, le dossier social (transfert effectif des salariés au privé) n'est pas encore totalement bouclée.

« On sait que cela ne sera pas un long fleuve tranquille, il faudra encore faire preuve de détermination », prévient Bruno Vergobbi. « Pas question de reculer, avertit Jean-Louis Le Yondre, président du groupe Tamar et du syndicat des transitaires du Havre, alors que nous ramons pour ramener le trafic perdu, faute de fiabilité des ports français ». Partout, l'impatience est de mise, et on en appelle à la responsabilité des élus et de l'Etat. Les intervenants rappellent que l'engagement d'une réforme portuaire rapide avait été pris par le président de la République à la suite

de la grève de mars 2007, qui avait bloqué le port de Marseille. Nicolas Sarkozy avait ponctué l'évènement d'une formule cinglante : « On ne va pas laisser une minorité empêcher une majorité de travailler ! ». Il avait alors expliqué que « pour que le bilan global de la mondialisation soit positif pour la France, notre pays doit tirer le meilleur parti des créations d'emplois dans les secteurs qui bénéficient de ce phénomène. Or, les domaines portuaire et logistique font partie des activités économiques que la mondialisation développe considérablement. » Réponse en 2010... ■

## » Trafic total de marchandises en 2008 des ports français métropolitains





## Booster la Méditerranée du business

**Ce n'est pas encore un business, mais cela s'y apparente de plus en plus. Depuis l'annonce par Nicolas Sarkozy de la création de l'Union pour la Méditerranée, tous les espoirs sont permis avec, en fil conducteur, une union économique qui résoudrait les problèmes politiques actuels.**

Au détroit de Gibraltar, moins de 15 kilomètres séparent l'Europe de l'Afrique, et le différentiel du niveau de vie des rives nord et sud de la Méditerranée n'a pas d'équivalent dans le monde. C'est pourquoi, l'Union européenne et douze pays méditerranéens ont décidé, en 1995, à Barcelone, de créer un partenariat pour compenser ces hiatus. Baptisé « processus de Barcelone », ce partenariat a contribué à assainir les finances, à pousser l'éducation et la démocratie et à développer certaines infrastructures de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient. L'Union pour la Méditerranée (UPM) doit permettre de capitaliser sur ces acquis et corriger les lourdeurs ou les insuffisances du processus de Barcelone. Créée en juillet 2008 par Nicolas Sarkozy, cette initiative française a commencé à faire bouger les lignes. « Une ère de coopération nouvelle est arrivée. Désormais, les pays de chaque côté de la Méditerranée sont à égalité. Le rôle de l'Union pour la Méditerranée est d'être un facilitateur de projets », annonce Jean-Marie Violet, conseiller auprès de Henri Guaino, lors

de l'université de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF).

### Une UPM proche de l'Europe originelle vue par Jean Monnet ?

« Faire un grand marché commun qui permettra d'améliorer la compétitivité des entreprises de chaque côté des deux rives et de réduire les écarts économiques et sociaux », remarque Jean-Louis Guigou, qui dirige l'Institut de prospective économique du monde méditerranéen (IPEmed). « Avec l'aide des entreprises et de la société civile, les projets avancent plus librement et plus vite qu'avec des politiques. Et pourquoi reprocherait-on au Maghreb de s'organiser avec les pays riverains de la Méditerranée alors que leurs échanges avec l'Europe constituent 80% de leur commerce

extérieur, et 65% pour la Tunisie ? », questionne Mokhtar Rachdi, directeur général de la marine marchande tunisienne. Le Maghreb, l'Égypte, la Palestine, la Syrie et le Liban représentent plus de 80% de la population arabe. Un poids démographique essentiel au dynamisme de l'économie. Sur le plan économique, exception faite de la surface financière des pétromonarchies du Golfe, le rôle des pays arabes riverains de la Méditerranée est tout aussi considérable. L'Europe a besoin de la Méditerranée. C'est un pari sur l'avenir, sur le bouillonnement

de la jeunesse de ces pays du Sud. Avec près d'un milliard d'hommes de chaque côté des deux rives, « le bassin méditerranéen a un potentiel considérable », souligne Philippe Grillot, président

**« Un port efficace est un port vide. »**

Chantal Helman,  
directrice générale adjointe du GPMM

de TLF. « Le rapprochement des deux rives de la Méditerranée par l'économie est engagé, c'est une réalité », confirme Jean-Louis Guigou.

Au moment où le monde multipolaire et la sortie de crise se profilent, l'UPM constitue potentiellement le pôle de développement le plus puissant du monde. « Prenons date pour le futur », conclut Philippe Grillot. Une réussite qui dépendra pour beaucoup de la mutation nécessaire des ports français...

### La problématique portuaire en voie de résolution

On ne dit plus Port autonome de Marseille, mais Grand Port maritime de Marseille (GPMM) depuis la réforme portuaire du 4 juillet 2008. Ce texte a transformé la gouvernance de sept établissements publics portuaires et posé les bases d'un plan de relance de leur activité. Objectif : rénover les modes de fonctionnement, prendre en compte le rôle grandissant des investisseurs privés sur les quais, et surtout, reconquérir des parts de marché, notamment en Méditerranée.

### Le GPMM à l'abordage de sa croissance

« Revenu à une meilleure fiabilité (moins de grèves depuis un an sur le bassin de Fos), le port semble sorti de convalescence », annonce en préambule Chantal Helman, directrice générale adjointe du GPMM. Mais il n'est pas de performance qui ne se juge au regard de celle des autres. Et là, le bât blesse encore. Le premier port de France est le port... d'Anvers. A l'instar des autres grands ports méditerranéens, comme Valence, Barcelone ou Gênes, Marseille souffre de la concurrence croissante des ports nord-européens, en premier lieu Rotterdam et Anvers qu'alimente la stratégie des « hubs » (plates-formes) des armateurs. Le port marseillais est donc condamné à passer à l'offensive et à défendre son marché intérieur. D'autant plus qu'une concurrence d'un nouveau type a fait son apparition. L'Espagne a en effet installé un port sec dans la vallée de la chimie, près de Lyon, qui a créé des lignes directes par la route et le fer en direction de Barcelone. Une annonce qui bouleverse le monde portuaire français. A son tour, le GPMM commence à placer ses pions. Chantal Helman annonce la prise en participation du à hauteur de 16% dans le port Edouard-Herriot, prolongeant le Grand Marseille jusqu'à Lyon. De fait, cet accord permettra à Marseille de s'ouvrir vers le nord et l'est.

### Accueillir les poids lourds des mers

Pas de marée, houle rarement forte, accessibilité rapide au port, météo favorable... Fort de son emplacement stratégique en Méditerranée et doté d'un vaste hinterland, le GPMM dispose de nombreux atouts pour accueillir des navires gigantesques, capables de transporter jusqu'à 6 000 conteneurs qui devront ensuite être distribués en Europe dans des temps records. Face à ces nouveaux géants des mers, Marseille doit encore améliorer ses services et son fonctionnement, tant il est clair que l'organisation des lignes et le coût journalier de ces super-navires sont tels qu'aucune attente dans les ports ne peut être tolérée. Il faut donc prévoir une réduction des temps d'immobilisation (manutention, gestion, services autour du navire, douane...) et donc des taxes portuaires, souvent plus élevées en France que dans les autres grands ports européens. Car, pour être compétitif, il faut fluidifier l'arrivée des marchandises, ce que résume Chantal Helman par : « un port efficace est un port vide ». Cela va de pair avec une accélération des procédures douanières. « Mais jusqu'où aller dans la simplification des contrôles sécuritaires pour, d'une part, ne pas décourager les armateurs et, d'autre part, garder un niveau sécuritaire satisfaisant », s'interroge Jérôme Fournel, le directeur général des douanes. Pour Raymond Vidil, président de Marfret, la solution ne fait aucun doute : « Pourquoi faire deux procédures douanières entre le Nord et le Sud ? Ne peut-on pas imaginer un Schengen entre les deux rives de la Méditerranée ? »

### La Méditerranée, une complémentarité évidente

Les entreprises sont déjà sur les rives sud de la Méditerranée. Qu'elles soient chinoises ou indiennes, elles croient en la Méditerranée. Force est de constater l'attractivité d'une zone proche de l'Europe, située sur l'itinéraire majeur du commerce international entre Asie et Amérique et dotée de plates-formes industrielles ultra-modernes, à l'exemple de Tanger Med, un gigantesque hub au nord du Maroc. Mais attention à ne pas considérer les pays du Maghreb comme uniquement des pays de consommation, d'extraction de matières premières ou de production à faible valeur ajoutée, mais bien comme les pays partenaires qu'ils sont !

Dans l'intérêt de tous. « Le moteur de croissance qui manque aux pays du Nord comme du Sud est d'affirmer clairement qu'ils ont un avenir commun et, pour ambition, d'humaniser en profondeur le système économique de marché », conclut Jean-Louis Guigou. ■

### Zoom sur le GPMM



Les bassins ouest (Fos-Port-Saint-Louis-Lavera) concentrent l'essentiel de l'activité du GPMM en volume comme en tonnage. Sur les 96 millions de tonnes de marchandises traitées par le GPMM en 2008, les bassins ouest en ont vu passer près de 88 millions. C'est aussi à l'ouest que se réalise la quasi-totalité du trafic des hydrocarbures; un trafic qui représente à lui seul 65% de l'activité totale du port. Il faut y ajouter le gaz naturel liquéfié, avec la prochaine mise en service du nouveau terminal méthanier de Fos-Cavaou.

Quant aux conteneurs, ces boîtes remplies de produits à haute valeur ajoutée dont la manutention constitue une source importante de revenus pour le port et ses entreprises, sur les 850 000 traités l'an dernier par le GPMM, 578 000 ont transité par le terminal Graveleau de Fos. Un secteur que le GPMM veut développer massivement dans les années à venir avec les projets de terminaux conteneurs Fos 2, 3 et 4 XL. C'est ce qui explique le succès de la logistique et de la plate-forme Distriport.

# La Méditerranée fait des vagues

**Formalités douanières, déclarations, perceptions de droits et de taxes, contrôles de sécurité... beaucoup reste à faire pour améliorer la fluidité des échanges internationaux, y compris avec les pays du Maghreb. Entre houle et mer calme.**

Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, les trois pays centraux du Maghreb, membres du processus de Barcelone, commercent depuis toujours avec la France. Ces relations, institutionnalisées dans des accords, n'ont cessé de se développer. Jamais le trafic de remorques n'a été aussi élevé sur le port de Marseille ! En octobre 2009, les professionnels du transport avaient déjà traité plus de 73 000 remorques, à l'import et à l'export entre la France et le Maghreb, contre 68 235 pour l'année 2007 et 71 142 en 2008. La caractéristique de ces flux ? L'utilisation de navires rouliers (RoRo) et des temps de transit très courts. « Il s'agit de flux très tendus. Aujourd'hui, la plupart des services RoRo proposés par les commissionnaires de transport et les transporteurs sont de type porte-à-porte », a indiqué Marc Grolleau, président de l'Association française du transport international,

lors de l'université de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF), les 21 et 22 octobre derniers.

## Trois pays, des spécificités

La Tunisie se verrait bien la plate-forme logistique de la Méditerranée. Ses atouts ? Le pays dispose déjà de neuf aéroports internationaux, de sept ports de commerce, de 2 400 kilomètres de réseau ferré et de 20 000 kilomètres de routes classées... Sans compter les grands projets et chantiers : la zone franche, le port en eau profonde et le nouvel aéroport international d'Enfidha, d'une capacité de 20 millions des passagers, le nouveau complexe portuaire pétrochimique de la Skhira, un réseau de sept plates-formes logistiques et la création de nouvelles lignes maritimes et aériennes...

Des infrastructures d'autant plus prometteuses que la Tunisie a déjà accompli des réformes sur la manutention portuaire et les codes des ports et des douanes. Des difficultés subsistent. Les participants à l'université TLF les ont énumérées : des semi-remorques laissées à quai par les armateurs, le manque d'adéquation entre les horaires d'ouverture des bureaux de douane et ceux des professionnels du port de Marseille. Parmi les propositions pour améliorer la situation figurent l'élaboration de partenariats entre le port de Tanger-Méditerranée et le port de Marseille, une plus grande rapidité dans le traitement des procédures douanières et administratives ainsi qu'une plus grande flexibilité des horaires d'ouverture des bureaux de douane, en adéquation avec l'activité du port de Fos-Marseille... Pour Alain Pellegrin, représentant du Syndicat des transitaires du port de Marseille-Fos,



La Tunisie est le plus gros partenaire des pays du Maghreb au départ du port de Marseille.

la future mise en application du code des douanes communautaire modernisé et des nouvelles procédures douanières devrait servir à enclencher de nouvelles prestations, mieux adaptées aux grandes évolutions actuelles, «notamment en matière de sûreté/sécurité», a-t-il indiqué. Une piste que les professionnels tunisiens souhaiteraient également suivre.

**A l'étude :  
l'extension  
du régime douanier  
pour les camions  
entre la France  
et l'Algérie.**

**Dissonances passagères algériennes**

Vis à vis de l'Algérie, les nouvelles dispositions de la loi de finances complémentaire 2009 (LFC 2009) inquiètent les opérateurs français qui y voient une nouvelle entrave aux échanges avec ce pays. Un point de vue que réfutent les autorités algériennes : « non, ces mesures ne sont pas destinées à entraver le commerce extérieur, mais visent plutôt à encadrer et à garantir sa transparence et à l'assainir de toute opération de trafic et de blanchiment d'argent ». A commencer par l'instauration du crédit documentaire (Crédoc) qui est obligatoire pour toute importation d'un montant supérieur à 100 000 dinars (environ 1 000 euros). Toujours est-il que ce dispositif génère des lourdeurs administratives tant pour les opérateurs algériens que dans les pays exportateurs. Depuis son entrée en vigueur, le 4 août dernier, les importations en ont pâti mais il semble que le système se régule peu à peu. En attendant, une commission mixte bilatérale (dont TLF est partie prenante) a organisé une rencontre, le 1<sup>er</sup> décembre dernier, pour développer le régime TIR (transport international routier) dans les transports par camion entre la France et l'Algérie. « Le système TIR permettra aux entreprises de dédouaner à l'intérieur du pays », a déclaré Marc Grolleau. Cette mesure devrait faciliter le transit des poids lourds par le port d'Alger.

**Les douanes... d'une rive à l'autre**

La souplesse commerciale entre industriels des deux rives impliquerait aussi d'accélérer et de fluidifier les procédures douanières. Fréquemment, du fait de la proximité,

les entreprises françaises passent des commandes fermes, puis demandent un ou plusieurs réassortiments de dernière heure. Les industriels algériens expédient simultanément la commande et les réassortiments, mais séparent les documents douaniers, ce qui génère des retards et des complexités administratives lors des passages

en douane. Sur ce point précis, Jean-Michel Thillier a proposé d'aller plus avant dans le développement de solutions électroniques dans les pays du Maghreb, notamment avec le système d'exploitation portuaire AP+ (prévu le 1<sup>er</sup> juin 2010 en Algérie).

Mais pour plus d'efficacité, la mise en place d'un outil informatique doit obligatoirement s'accompagner d'une procédure définissant le mode opératoire et les méthodes de travail. Aussi, Alain Pelegrin et Marc Grolleau ont-ils proposé la mise en oeuvre de procédures douanières adaptées aux nouvelles contraintes, tout en respectant la fluidité de circulation des marchandises, mais surtout, la réalisation d'un cahier des charges (qualité de service), dont le but serait de récupérer les trafics avec le Maroc, perdus au profit de l'Espagne. Ce cahier des charges pourrait, par la suite, être généralisé à d'autres pays. Une étude approfondie sur le rôle des outils informatiques, tels que la plate-forme de communication portuaire Mare Nostrum comme support d'accompagnement des entreprises, a été demandée. ■



**OEA, ECS, ICS...  
de plus en plus de procédures douanières**

Inspiré par les événements du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, puis par ceux de Londres et de Madrid, le concept d'OEA n'est, en réalité, que l'expression réglementaire de réflexions pressenties depuis plusieurs années (montée du terrorisme, d'une part, explosion exponentielle du trafic de marchandises liée à la mondialisation des échanges, d'autre part). « Cette nouvelle certification douanière qui permet de bénéficier d'un allègement des contrôles douaniers est entrée en vigueur en 2008 dans tous les Etats membres de l'Union européenne. Elle est délivrée aux entreprises qui satisfont à des critères sécuritaires et économiques communs. »

Elle sera encore renforcée en 2011, avec l'arrivée des normes ECS (Export Control System) et ICS (Import Control System). ECS ayant pour objet de dématérialiser les formalités de justification de sortie des marchandises hors du territoire communautaire. Tandis qu'ICS assurera la mise en place d'un contrôle des marchandises entrant dans le territoire communautaire.

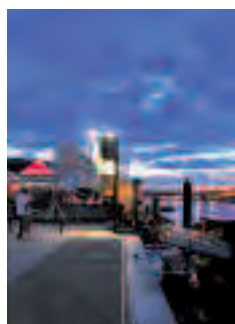


100 conteneurs transportés d'un seul coup  
sans même réveiller bébé



L'AVIS DE L'EMPLOIE - Crédits photos : Antoine Kralik.

## Ports et voies fluviales, le poumon bleu des villes



Propre, silencieux, le transport fluvial participe à la qualité de votre environnement. Le Port de Paris aménage et entretient les ports et les quais pour développer le transport fluvial. Ainsi chaque année, c'est plus de 20 millions de tonnes de marchandises transportées et plus d'un million de camions en moins sur les routes. Grâce aux aménagements portuaires, l'offre touristique et de loisirs des berges d'Ile-de-France recèle d'attractions méconnues à découvrir.

[www.paris-ports.fr](http://www.paris-ports.fr)

  
**PORTS de PARIS**  
L'AUTRE VOIE EN ILE-DE-FRANCE

## Carnet d'adresses des partenaires de TLF

### Rejoindre TLF en tant que partenaire...

« Cette année, nous avons décidé de pousser plus avant nos relations avec nos partenaires en donnant encore plus de contenu à nos actions communes. Actuellement, nous nous rencontrons lors des deux grandes manifestations annuelles de TLF : l'université de la fédération et la soirée SITL qui sont l'occasion de contacts avec nos adhérents. Ces derniers représentent l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (transport routier, messagerie-express, location de véhicules industriels, logistique, organisation de transports ferroviaire, aérien et maritime, opérations en douane, supply chain). Par ailleurs, une commission « technique » et une commission « assurances » permettent aux partenaires intéressés d'échanger leurs opinions sur des sujets de préoccupation communs et d'entendre les spécialistes métiers TLF dans leurs domaines de compétences. De nouveaux projets ont déjà vu le jour. Un feuillet partenaire est désormais diffusé à nos 6 000 contacts. Il présente les offres de service de quatre à six partenaires. Par ailleurs, une ou deux fois par an, chaque partenaire se verra offrir l'opportunité d'adresser à tous nos contacts un communiqué flash, lui permettant de mieux se présenter à l'ensemble de nos adhérents. Enfin, les innovations peuvent être nombreuses. Cette année, nous serons plus que jamais à votre écoute pour leur donner vie. »

► Votre contact « partenaires » : Christine Leroy, cleroy@e-tlf.com



#### AFT-IFTIM

**Site Internet : [www.aft-iftim.com](http://www.aft-iftim.com)**

Principal organisme de formation transport et logistique en France, le Groupe AFT-IFTIM propose plus de 600 cursus du CAP au BAC + 6 en formation continue, initiale ou en alternance, pour tous les cadres ou futurs cadres et salariés du secteur.

**Interlocuteur : Daniel GRASSET**

*Fonction : Directeur du Développement*

**Téléphone : +33 (0) 1 42 12 51 78**

**Fax : +33 (0) 1 42 12 50 80**

**E-mail : [dgrasset@aft-iftim.com](mailto:dgrasset@aft-iftim.com)**



#### AILT

**Site Internet : [www.ailt.net](http://www.ailt.net)**

L'Association Interprofessionnelle pour le Logement des salariés des Transports est l'organisme référent, collecteur du 1% logement créé à l'initiative des Fédérations Professionnelles du Transport. L'AILT garantit à ses adhérents l'ensemble des prestations : prêts accession, patrimoine locatif, aides à la mobilité professionnelle ...

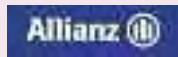
**Interlocuteur : Christophe DUCATEAU**

*Fonction : Directeur Adjoint*

**Téléphone : +33 (0) 1 56 02 67 62**

**Mobile : +33 (0) 6 14 21 32 17**

**Fax : +33 (0) 1 56 02 60 14**



#### ALLIANZ GLOBAL Corporate & Specialty (France)

**Site Internet : [www.agcs.allianz.com](http://www.agcs.allianz.com)**

Allianz Global Corporate & Specialty (France) est un acteur incontournable du marché de l'assurance des professionnels du transport. Nos équipes conçoivent des solutions « sur mesure » : garanties Responsabilité Civile (RC) contractuelle, RC professionnelle, RC générale, ad valorem.

**Interlocuteur : Christophe DELON**

*Fonction : Directeur Souscription Cargo*

**Téléphone : +33 (0) 1 58 85 87 34**

**Mobile : +33 (0) 6 07 80 30 79**

**Fax : +33 (0) 1 58 85 83 08**

**E-mail : [service.transporteurs@allianz.com](mailto:service.transporteurs@allianz.com)**



#### BDF WEB

**Site Internet : [www.bdfweb.com](http://www.bdfweb.com)**

La bourse de fret BDFWEB devenue B2PWEB à l'occasion de la SITL met en relation affréteurs et transporteurs routiers. En partie contrôlée par des transporteurs et groupements, elle cherche à favoriser un rééquilibrage du marché français de la BOURSE de FRET plus favorable aux entreprises de transport et de commission de transport françaises.

**Interlocuteur : Benoît AUJAY**

*Fonction : Président*

**Téléphone : +33 (0) 4 32 52 00 50**

**E-mail : [baujay@bdfweb.com](mailto:baujay@bdfweb.com)**



#### AXA

**Site Internet : [www.axa.fr](http://www.axa.fr)**

Leader de l'assurance, Axa dédie un pôle de compétences aux transports. Pour les commissionnaires, des conventions d'assurances couvrent de la Responsabilité Civile contractuelle, professionnelle et exploitation jusqu'aux dommages des marchandises transportées pour compte d'un donneur d'ordres.

**Interlocuteur : Olivier OUTREQUIN**

*Fonction : Directeur Branche Transport Terrestre et Facultés*

**Téléphone : +33 (0) 1 56 35 44 29**

**Mobile : +33 (0) 6 09 37 25 20**

**Fax : +33 (0) 1 56 35 42 70**

**E-mail : [henryolivier.outrequin@axa.fr](mailto:henryolivier.outrequin@axa.fr)**



#### Cabinet ARC

**Site Internet : [www.cabinet-arc.com](http://www.cabinet-arc.com)**

Ce juriste d'affaires propose des solutions concrètes et opérationnelles pour optimiser la gestion du poste client, par exemple le recouvrement de créances.

**Interlocuteur : Denis LE BOSSE**

*Fonction : Directeur*

**Téléphone : +33 (0) 1 46 03 07 07**

**Fax : +33 (0) 1 46 03 99 66**

**E-mail : [denis.lebosse@cabinet-arc.com](mailto:denis.lebosse@cabinet-arc.com)**

**Cabinet Gaillez**

**Site Internet :** [www.assurances-gaillez.com](http://www.assurances-gaillez.com)

Spécialisé en assurances pour le transport et la logistique, ce cabinet lillois (Nord) couvre en outre le cumul de responsabilités, le cahier des charges dérogatoires et les risques liés au statut de chef d'entreprise.

**Interlocuteur :** Christophe GAILLEZ

*Fonction :* Assurance

**Téléphone :** +33 (0) 3 20 54 47 62

**Mobile :** +33 (0) 6 30 99 45 97

**Fax :** +33 (0) 3 20 78 26 96

**E-mail :** [cgaillez@nordnet.fr](mailto:cgaillez@nordnet.fr)

**CAP MARINE**

**Site Internet :** [www.cap-marine.com](http://www.cap-marine.com)

Ce courtier rouennais (Seine-Maritime) en assurances et réassurances place et gère les assurances transport des moyennes et grandes entreprises, des négociants, des commissionnaires de transports et des chargeurs.

**Interlocuteur :** Emmanuel PELLERIN

*Fonction :* Directeur Général

**Téléphone :** +33 (0) 2 35 98 26 46

**Mobile :** +33 (0) 6 07 45 20 96

**Fax :** +33 (0) 2 35 98 32 58

**E-mail :** [emmanuel.pellerin@cap-marine.com](mailto:emmanuel.pellerin@cap-marine.com)

**CICPRP (Caisse Interprofessionnelle des Congés Payés de la Région Parisienne)**

**Site Internet :** [www.cicprp.fr](http://www.cicprp.fr)

La CICPRP est une organisation patronale qui gère les congés payés du transport et de la logistique. Elle fait bénéficier les entreprises adhérentes d'importants allègements de charges et d'une totale sécurité juridique.

**Interlocuteur :** Denis LAURENT

*Fonction :* Directeur Général

**Téléphone :** +33 (0) 1 53 44 44 44

**Fax :** +33 (0) 1 58 51 20 52

**E-mail :** [dlaurent@cicprp.fr](mailto:dlaurent@cicprp.fr)

**CODEL 28 (Comité de Développement Economique d'Eure & Loir)**

**Site Internet :** [www.nouveauciel.com](http://www.nouveauciel.com)

Créé à l'initiative du conseil général d'Eure-et-Loir, le CODEL, certifié ISO 9001 depuis le 1<sup>er</sup> trimestre 2008, est une structure dédiée à l'accompagnement des entreprises désireuses de s'implanter ou de se développer sur le département d'Eure-et-Loir à proximité de l'Île-de-France.

**Interlocuteur :** Kevin GUILLEMET

*Fonction :* Chargé de Mission

**Téléphone :** +33 (0) 2 37 20 99 99

**Mobile :** +33 (0) 6 11 74 95 76

**Fax :** +33 (0) 2 37 21 51 89

**E-mail :** [kevin.guillemet@codel28.com](mailto:kevin.guillemet@codel28.com)

**D&O**

**Site Internet :** [www.groupe-do.fr](http://www.groupe-do.fr)

Groupe paritaire de protection sociale complémentaire multi-professionnel, il couvre en retraite, santé, prévoyance, services à la personne, les salariés du transport et une grande partie de ceux des banques, de la pharmacie...

**Interlocuteur :** Christian SCHMIDT de la BRELIE

*Fonction :* Directeur Général

**Téléphone :** +33 (0) 1 80 60 51 20

**Fax :** +33 (0) 1 80 60 51 21

**E-mail :** [jacqueline.launay@groupe-do.fr](mailto:jacqueline.launay@groupe-do.fr)

**EM2C**

**Site Internet :** [www.em2c.com](http://www.em2c.com)

Aménageur, promoteur, constructeur en immobilier d'entreprise, le Groupe em2c apporte une réponse globale aux problématiques immobilières et environnementales des professionnels du transport et de la logistique.

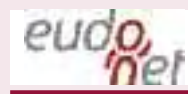
**Interlocuteur :** Jean-Roger REVELLIN

*Fonction :* Directeur du Développement

**Téléphone :** +33 (0) 4 72 31 94 44

**Fax :** +33 (0) 4 72 31 94 68

**E-mail :** [e.santonnat@em2c.com](mailto:e.santonnat@em2c.com)

**EUDONET**

**Site Internet :** [www.eudoweb.com](http://www.eudoweb.com)

Eudoweb édite et intègre les solutions full web EUDONET CRM, Presse, Contacts et ses applications métiers. Disponibles en mode Intranet et ASP, elles sont utilisées par près de 800 PME, grands comptes et administrations.

**Interlocuteur :** Bertrand de la VILLEGORGES

**Téléphone :** +33 (0) 1 47 37 60 30

**Fax :** +33 (0) 1 47 37 60 74

**E-mail :** [bvillegeorges@eudoweb.com](mailto:bvillegeorges@eudoweb.com)

**GROUPAMA TRANSPORT**

**Site Internet :** [www.groupama-transport.com](http://www.groupama-transport.com)

Avec Groupama Transport, compagnie spécialisée en Assurance Transport, Logistique et Maritime, c'est la possibilité d'assurer l'ensemble des besoins liés à vos activités professionnelles, par le biais de contrats packagés personnalisés.

**Interlocuteur :** Philippe PERRINE

*Fonction :* Directeur Marché Transporteurs et Logisticiens

**Téléphone :** +33 (0) 2 32 92 91 74

**Mobile :** +33 (0) 6 87 60 49 49

**Fax :** +33 (0) 2 32 74 02 15

**E-mail :** [pperrine@groupama-transport.com](mailto:pperrine@groupama-transport.com)

**IVECO France**

**Site Internet :** [www.iveco.fr](http://www.iveco.fr)

IVECO commercialise une large gamme de véhicules utilitaires légers, moyens et lourds, de camions tout-terrain, d'autobus, d'autocars et de véhicules spéciaux, à travers un Réseau de plus de 250 points de distribution et d'après-vente, en France et DOM-TOM

**Interlocuteur :** Muriel KAUFMANN

*Fonction :* Responsable Presse / Relations Extérieures / Salons

**Téléphone :** +33 (0) 1 30 66 80 79

**Mobile :** +33 (0) 6 80 63 65 45

**Fax :** +33 (0) 1 30 66 80 88

**E-mail :** [muriel.kaufmann@iveco.com](mailto:muriel.kaufmann@iveco.com)



### MICHELIN

**Site Internet :** [www.michelintransport.com](http://www.michelintransport.com)

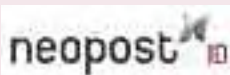
Manufacturier de pneumatiques : gammes de pneumatiques adaptées au transport routier, tous usages, toutes activités et toutes conditions climatiques.

**Interlocuteur :** Ariel CABANES

**Fonction :** *Direction des Affaires Publiques*

**Téléphone :** +33 (0) 1 45 66 15 77

**Fax :** +33 (0) 1 45 66 15 54



### NEOPOST ID

**Site Internet :** [www.neopost-id.com](http://www.neopost-id.com)

Neopost ID, filiale du Groupe Neopost, développe et opère des solutions de traçabilité appliquées aux processus Supply Chain.

Notre chaîne de valeur s'apparente à un processus Supply Chain appliqué à l'Information. Elle s'appuie sur les trois concepts de Capture/ Traitement et/ou stockage/Livraison de l'« Information ».

**Interlocuteur :** Christophe AGAESSE

**Fonction :** *Directeur Général*

**Téléphone :** +33 (0) 1 55 69 62 35

**E-mail :** [c.agaesse@neopost.com](mailto:c.agaesse@neopost.com)



### OCIR

**Site Internet :** [www.ocir.com](http://www.ocir.com)

Ce cabinet juridique parisien spécialisé dans le droit des affaires et du transport accompagne la constitution des sociétés de transport (forme juridique, fiscalité...). Il assure également leur secrétariat juridique et leur défense devant les tribunaux.

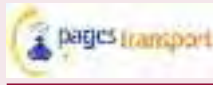
**Interlocuteur :** François LESPAGNON

**Fonction :** *Président*

**Téléphone :** +33 (0) 1 47 63 71 95

**Fax :** +33 (0) 1 46 22 49 28

**E-mail :** [ocir@ocir.com](mailto:ocir@ocir.com)



### PAGES TRANSPORT & PAGES LOGISTIQUE

**Site Internet :** [www.pagestransport.com](http://www.pagestransport.com)

Pages transport & pages logistique est un portail communautaire B to B gratuit réservé aux entreprises de transport et logistique, qui propose une véritable galerie marchande de produits et services professionnels.

**Interlocuteur :** Alain COMTE

**Fonction :** *Gérant*

**Téléphone :** Alain Comte : + 33 (0) 6 88 33 73 81

**Standard Pages transport & pages logistique :** + 33 (0) 9 50 95 95 37

**E-mail :** [alain.comte@pagestransport.com](mailto:alain.comte@pagestransport.com)

**Pages transport :** [contact@pagestransport.com](mailto:contact@pagestransport.com)



### PORT ATLANTIQUE NANTES-SAINST-NAZAIRE

**Site Internet :** [www.nantes.port.fr](http://www.nantes.port.fr)

Commerçant avec 380 ports par sa façade maritime, il alimente notamment Nantes, Saint-Nazaire et le Grand Ouest. Il est également relié aux grandes Métropoles de Bordeaux et Lyon etc. grâce au réseau autoroutier parisien et rennais auquel on accède via la périphérique nantaise.

**Interlocuteur :** Christophe PLANTY

**Fonction :** *Directeur des Trafics*

**Téléphone :** +33 (0) 2 40 44 20 50

**Fax :** +33 (0) 2 40 44 21 30

**E-mail :** [ch.planty@nantes.port.fr](mailto:ch.planty@nantes.port.fr)



### PORT DE MARSEILLE

**Site Internet :** [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)

Le Premier port français, premier port de méditerranée et le troisième port pétrolier mondial, il se positionne comme un port généraliste traitant tous types de trafics de marchandises : hydrocarbures (pétroles, gaz et produits chimiques), marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements), vracs solides (minerais et céréales), vracs liquides (chimie et alimentaires).

**Interlocuteur :** Patricia DI SANTO

**Fonction :** *Chef de Cabinet (Direction Générale)*

**Téléphone :** +33 (0) 4 91 39 41 35

**E-mail :** [patricia.di-santo@marseille-port.fr](mailto:patricia.di-santo@marseille-port.fr)



### PORTS DE PARIS

**Site Internet :** [www.paris-ports.fr](http://www.paris-ports.fr)

Premier port fluvial français et second européen, Ports de Paris exploite 70 ports sur les 500 kilomètres de berges franciliennes. Doté de 1 million de mètres carrés d'entrepôts, de plates-formes multimodales, de 1000 hectares d'espaces tertiaire etc. il a une mission de développement du fret fluvial.

**Interlocuteur :** Didier DEPIERRE

**Fonction :** *Chef du Département*

**Téléphone :** +33 (0) 1 40 58 43 40

**Fax :** +33 (0) 1 44 37 73 02

**E-mail :** [didier.depierre@paris-ports.fr](mailto:didier.depierre@paris-ports.fr)



### PORT DE ROUEN

**Site Internet :** [www.rouen.port.fr](http://www.rouen.port.fr)

Port maritime et fluvial, le Port de Rouen spécialiste des trafics de vrac est aussi le lieu idéal pour la distribution de produits conteneurisés. Lignes régulières directes, barges avec Le Havre et proximité de Paris sont ses atouts majeurs.

**Interlocuteur :** Manuel GABORIEAU

**Fonction :** *Attaché Commercial*

**Téléphone :** +33 (0) 2 35 52 96 10

**Mobile :** +33 (0) 6 76 78 99 36

**Fax :** +33 (0) 2 35 52 54 17

**E-mail :** [rc@rouen.port.fr](mailto:rc@rouen.port.fr)



### PROMOTRANS

**Site Internet :** [www.promotrans.fr](http://www.promotrans.fr)

Association pour la formation professionnelle en transport, logistique, maintenance, sécurité (formations initiales et en apprentissage, enseignement supérieur, formations continues, formation à distance).

**Interlocuteur :** Patrick MARCET

**Fonction :** *Délégué Général*

**Téléphone :** +33 (0) 1 53 34 33 33

**Fax :** +33 (0) 1 53 34 12 34

**E-mail :** [pmarcet@promotrans.fr](mailto:pmarcet@promotrans.fr)

**RENAULT TRUCKS**

**Site Internet :** [www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)

Installé sur quatre sites industriels en France, cette entité qui représente la deuxième entreprise en taille du groupe VOLVO conçoit, fabrique et distribue une offre complète de camions, tracteurs, porteurs, fourgons, bennes, citernes et frigos, etc.

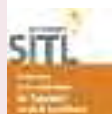
**Interlocuteur :** Edouard HERVE

**Fonction :** *Public Affairs Division Renault Trucks*

**Téléphone :** +33 (0) 4 72 96 90 74

**Mobile :** +33 (0) 6 64 40 36 24

**E-mail :** [edouard.herve@renault-trucks.com](mailto:edouard.herve@renault-trucks.com)

**SITL Europe – Reed Expositions**

**Site Internet :** [www.sitl.eu](http://www.sitl.eu)

SITL Europe, du 23 au 26 mars 2010 offre à la communauté du transport et de la logistique un accès unique à l'ensemble des produits et services innovants dédiés à l'approvisionnement, la distribution et la supply chain de demain

**Interlocuteur :** Laurent NOEL

**Fonction :** *Directeur de Salon*

**Téléphone :** +33 (0) 1 47 56 67 69

**Mobile :** +33 (0) 6 13 24 36 39

**Fax :** +33 (0) 1 47 56 67 86

**E-mail :** [laurent.noel@reedexpo.fr](mailto:laurent.noel@reedexpo.fr)

**TL & Associés**

**Site Internet :** [www.tl-a.com](http://www.tl-a.com)

Intervient à tous les niveaux de la chaîne logistique, de l'étude stratégique à l'action opérationnelle en intégrant le développement durable (concepteur d'un éco-comparateur avec l'Ademe...) et en participant à des programmes de R & D.

**Interlocuteur :** Nadine DANGLETERRE

**Fonction :** *Directrice Générale*

**Téléphone :** +33 (0) 1 47 30 54 75

**Mobile :** +33 (0) 6 87 66 36 14

**Fax :** +33 (0) 4 47 37 65 88

**E-mail :** [nadine.dangleterre@tl-a.com](mailto:nadine.dangleterre@tl-a.com)

**SAGE**

**Site Internet :** [www.sage.fr](http://www.sage.fr)

Editeur expert en solutions de gestion globale dédiées aux professionnels du transport routier national, international, multimodal, du dédouanement, de l'entreposage et en outils de gestion back-office

**Interlocuteur :** André BRUNETIERE

**Fonction :** *Directeur Général activité*

*Transport & Logistique*

**Téléphone :** 0 825 322 362 (0.15€TTC/mn)

**Fax :** +33 (0) 4 78 35 12 12

**E-mail :** [contact.translog@sage.com](mailto:contact.translog@sage.com)

**STS (Social Transport Solution)**

**Site Internet :** [www.stsweb.fr](http://www.stsweb.fr)

STS est le spécialiste de la paie transport et du traitement des données sociales.

**Interlocuteur :** Sébastien HUYGHE

**Fonction :** *Directeur Général*

**Téléphone :** +33 (0) 4 37 64 23 48

**Mobile :** +33 (0) 6 32 63 32 91

**E-mail :** [contact@stsweb.fr](mailto:contact@stsweb.fr)

**TSR INTERNATIONAL**

**Site Internet :** [www.tsr-international.com](http://www.tsr-international.com)

Spécialiste des équipements embarqués d'éco-conduite, TSR propose des solutions de formation et d'amélioration continue pour assurer durablement un comportement de conduite rationnel, sûr, économique et écologique.

**Interlocuteur :** Charles-Abraham MOREAU

**Fonction :** *Directeur General*

**Téléphone :** +33 (0) 1 42 89 52 05

**Mobile :** +33 (0) 6 74 71 16 21

**Fax :** +33 (0) 1 42 80 52 15

**E-mail :** [camoreau@tsr-international.com](mailto:camoreau@tsr-international.com)

**TELEROUTE**

**Site Internet :** [www.teleroute.fr](http://www.teleroute.fr)

Numéro 1 de la bourse de fret en France avec chaque jour plus de 70 000 utilisateurs connectés en temps réel et 200 000 offres déposées, Teleroute vous permet d'accéder au meilleur de la bourse de fret partout en Europe !

**Interlocuteur :** François DENIS

**Fonction :** *Directeur Général Délégué*

**Téléphone :** +33 (1) 76 73 42 86

**Mobile :** +33 (6) 23 94 07 55

**Fax :** +33 (1) 76 73 48 21

**E-mail :** [fdenis@teleroute.fr](mailto:fdenis@teleroute.fr)

**VIALTIS**

**Site Internet :** [www.vialtis.com](http://www.vialtis.com)

Groupe européen numéro 1 dans la réduction de coûts des transporteurs routiers avec une offre de services unique en Europe : la gestion de péages, la réservation de ferries, la récupération de TVA étrangère et des taxes gazole et l'assistance.

**Interlocuteur :** Giovanni FOTIA

**Fonction :** *Directeur Commercial Europe*

**Téléphone :** +33 (0) 4 86 57 40 00

**Mobile :** +33 (0) 6 70 20 24 41

**Fax :** +33 (0) 4 86 57 40 01

**E-mail :** [giovanni.fotia@vialtis.com](mailto:giovanni.fotia@vialtis.com)

**SCRIBA**

**Site Internet :** [www.scriba.fr](http://www.scriba.fr)

PME, Collectivités, Grandes Entreprises...

Quelle que soit sa taille, SCRIBA gère l'informatique de votre entreprise et prend en charge la distribution, la virtualisation, l'impression, les portails collaboratifs, l'infogérance, la messagerie et la sécurité.

**Interlocuteur :** Jérôme FAUCHER

**Téléphone :** + 33 (0) 5 57 92 87 87

**Fax :** + 33 (0) 5 57 92 87 99

**E-mail :** [contactWeb@scriba.fr](mailto:contactWeb@scriba.fr)