



## Université TLF 2010 « Transport/Logistique : les acteurs d'une économie globale »

UNIVERSITE TLF 2010



FÉDÉRATION DES ENTREPRISES  
DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE



## SOMMAIRE

- Université TLF 2010 : « Transport/Logistique : les acteurs d'une économie globale » .....p. 4 - 5
- Reportage photo .....p. 6 - 7
- Route / Messagerie - Express- « Une opportunité pour innover » .....p. 9 - 12
- Atelier Supply Chain .....p. 13 - 16
- Atelier Douane - Overseas .....p. 17 - 23
- Location véhicules industriels .....p. 25 - 27
- « Fret ferroviaire : entre nouvelle régulations, progrès technique et transport combiné » .....p. 29 - 31
- Plénière .....p. 33 - 37
- Contacts TLF ..... p. 38
- TLF remercie ses partenaires ..... p. 39

*Faisant fi du blocage des raffineries, des pénuries de carburant et des grèves des transports publics, l'Université TLF 2010 qui s'est déroulée à Eurosites George V sur le thème « Transport et Logistique : les acteurs d'une économie globale » les mercredi 20 et jeudi 21 octobre 2010 a fait le plein.*

*Ce rendez-vous a été l'occasion pour les professionnels de s'exprimer sur des sujets d'actualité et de mieux en appréhender les enjeux dans le cadre des ateliers sectoriels. La plénière de l'Université a donné une tribune à des conférenciers iconoclastes et décoiffants, Michel GODET, Professeur au CNAM, membre du Conseil d'Analyse Economique, Pascal CHAIGNEAU, Professeur à l'Université PARIS DESCARTES, professeur HEC, fondateur du centre d'étude diplomatique et stratégiques et Christophe PLATET, associé de l'activité Advisory d'Ernst & Young...*

L'atelier route-messagerie express auquel ont participé **Frédéric BÉRARD**, Président du SNATT (CFE-CGC), **Gilles DIMBERT**, Directeur des ressources humaines et de la communication interne (Wincanton), **Maxime DUMONT**, Secrétaire général de l'Union fédérale Route (FGTE-CFDT), **Philippe CHOUTET**, conseiller du Président de TLF pour les affaires sociales, juridiques et fiscales, **Dominique TELLIER**, Directeur général adjoint en charge des relations sociales (MEDEF), **Denis CHOUMERT**, Président de l'AUTF, **Jean DEPRAETER**, vice-Président de TLF et Président du Conseil Messagerie-Express de TLF, **Bernard JOLIVET**, vice-Président de TLF, Directeur général délégué (STEF-TFE) en présence d'un grand témoin, **Patrick VIEU**, Directeur des services de transports (DGITM-MEEDDM) et Secrétaire général des États généraux du TRM a permis aux quatre principaux acteurs de la profession (organisations professionnelles, syndicats de salariés, associations de chargeurs et représentants de l'État) de débattre sans tabou sur le thème : « **Les États généraux permettront-ils de restaurer la compétitivité et l'image du TRM français ?** ». Les principales questions sociales, économiques et environnementales traitées depuis février dans le cadre des États Généraux ont ainsi été abordées.

Dans l'atelier Douane-Overseas sur « **La maîtrise de l'information : un enjeu stratégique pour la compétitivité internationale de nos entreprises ?** », **Christian PASCHETTA**, Président de l'UNIM s'est montré optimiste. Bien que les réformes des retraites aient interféré à plusieurs reprises avec la réforme portuaire lancée en janvier 2008 par le Premier ministre François Fillon, « à l'Union Nationale des Industries de la manutention (UNIM), nous travaillons d'arrache-pied pour trouver une solution supportable pour les entreprises », a-t-il indiqué. En conclusion de son intervention, il a souligné que la grande majorité des entreprises de manutention sont aujourd'hui « à la limite de la rupture », une situation dont il faut sortir avec la mise en oeuvre effective de la réforme. Il en va de la compétitivité des ports comme Marseille et des grands terminaux comme Fos. Actuellement les négociations se poursuivent...

**Anne SANDRETTO**, Directeur des TIC- TLF a démontré que nos ports, pour autant que la réforme portuaire soit bien mise en oeuvre, « auront les moyens de se battre et d'être compétitifs au niveau européen et international et ce, grâce aux récentes évolutions des « Cargo community systems » (CCS). Il en est de même pour les aéroports français, grâce aux au Cargo Information Network (CIN), CCS aérien, dans lequel TLF OAC, syndicat affilié à TLF, a investi pour le compte des commissionnaires de transport aérien.

Avec **Marc VAN DE PERRE**, Conseiller douane CLECAT (European association for forwarding, transport, logistic and customs services), nous avons vu comment la révolution liée aux nouvelles obligations douanières de sûreté du fret ECS et ICS (obligation au 1<sup>er</sup> janvier 2011 de transmission des informations de la déclaration ENS) apporte certes de nouvelles contraintes mais aussi des opportunités pour nos professionnels. « Avant de transporter du fret, on doit d'abord transporter et maîtriser de l'information pour pouvoir anticiper sur les éléments de la chaîne logistique dans son ensemble. Dans ce contexte, la maîtrise de l'information constitue un facteur essentiel de compétitivité », a confirmé **Christophe HYPOLITE**, DGDDI, chargé de la mission dématérialisation des procédures du commerce international.

**Jean-Pierre ENNEBICK**, Président de TLF OAC a proposé de fédérer les énergies (représentants des ports, des aéroports, commissionnaires de transport, commissionnaires en douane, administration des douanes) pour mener un benchmark « afin d'analyser nos points forts et faibles et de voir comment les places portuaires et aéroportuaires françaises pourraient devenir plus favorables au commerce international ». **Jérôme FOURNEL**, directeur général des Douanes et des droits indirects (DGDDI) et **Philippe GRILLOT**, président de TLF se sont déclarés favorables à une telle démarche.

**Dans l'Atelier Ferroviaire sur « La croissance du fret ferroviaire passe-t-elle par le progrès technique ? »,** les intervenants ont commencé par confirmer «*la situation particulièrement difficile pour ce mode de transport qui ne cesse de perdre parts de marché et volumes transportés.* »

Ils ont aussi évoqué les trois pistes de progrès techniques (généralisation de l'attelage automatique, frein électronique, couplage de trains classiques via une télécommande radio dans le cadre du projet Marathon ) qui pourraient contribuer à favoriser la croissance du fret ferroviaire. Les bénéfices découlant de ce progrès technique permettraient notamment de constituer des trains plus lourds, plus longs et plus rapides générateurs de fluidification des circulations ainsi que de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

De même, **le transport combiné rail-route** continue d'être un sujet de premier ordre en matière de fret ferroviaire. Des projets intéressants voient le jour actuellement, notamment celui développé par la société **Combiwest**, nouvel opérateur de transport combiné, dont l'objectif sera d'opérer, à partir de janvier 2011, une liaison commerciale de transport de marchandises par voie ferrée (avec un tractionnaire privé) entre Rennes et Lyon, via Mâcon, à raison de cinq allers/retours quotidiens, chaque semaine.

Un projet suivi de près également par l'opérateur historique via ses filiales de transport combiné (**Novatrans** et **Naviland Cargo**) qui travaillent au développement d'offres s'adaptant au besoin de leurs clients.

**Le Conseil location** a atteint son objectif en mobilisant plus d'une trentaine de représentants des entreprises de location dont les dirigeants des principaux groupes : **Olivier DE LA MORINIERE**, **Michel DENIS** (Groupe Fraikin), **Najib BAHOUS** (Via Location), **Philippe QUILLIET** (MB Charterway), **Olivier MOUNOT** (Artegy), **Calude CARTAN** (Scania Location) et **Yvon POUHAER** (Clovis Location), Président du Conseil location. Ils ont eu l'opportunité d'engager une réflexion sur l'évolution de la profession comme le suggérait le thème de l'atelier : « **Le futur dès maintenant, les loueurs préparent l'avenir de leur métier** ».

Sans complaisance, **Patrice SALINI**, Economiste des Transports, a fait état de ses recherches sur la perception des entreprises de location et de leurs prestations tant en France, en Europe qu'aux Etats-Unis et en Russie. Il a étayé ses propos d'une moisson novatrice de révélations insoupçonnées et de qualificatifs inattendus comme celui « d'irréductibles gaulois » pour les loueurs français.

Dans le registre « oui c'est possible », **François PIOT**, Directeur Général d'Arval et Président du SNLVLD, a témoigné des réflexions menées par les loueurs de longue durée de voitures sur l'avenir de leur profession. Ils doivent innover pour conserver leur avance face à de nouveaux entrants sur le « marché » de la mobilité.

Entre temps, les participants de l'atelier ont été invités à se soumettre à 13 questions, portant sur des affirmations relatives à l'évolution probable ou imaginée de la location de véhicules industriels. Une restitution synthétique en conclusion de l'atelier a permis de constater que les acteurs se préparent bien à affronter les évolutions du métier et à répondre à une demande potentielle jugée importante.

Une conclusion qui offre au Conseil location matière à poursuivre ses réflexions sur l'avenir de la profession en approfondissant cette première analyse. A suivre...

**Dans l'Atelier supply chain : « Les prestataires logistiques face aux nouvelles réglementations d'exploitations et environnementales »,** le constat a été fait que, comme tous les acteurs de la chaîne du transport et de la logistique, les prestataires logistiques sont régulièrement soumis à des nouvelles réglementations et doivent s'adapter aux contraintes de leurs clients.

Cet atelier a été l'occasion de faire un tour d'horizon de ces problématiques à venir :

- Quels impacts pour les prestataires logistiques dans la perspective de la mise en oeuvre du règlement REACH et du nouvel étiquetage des substances chimiques ?
- La certification HQE des entrepôts : quelle valeur ajoutée pour l'avenir et quelles économies pour les prestataires logistiques ?
- Bilan Carbone, nouveau régime ICPE, responsabilité sociale des entreprises et performance énergétique des entrepôts l'impact des lois Grenelle sur les exploitants d'entrepôts et les prestataires logistiques ?

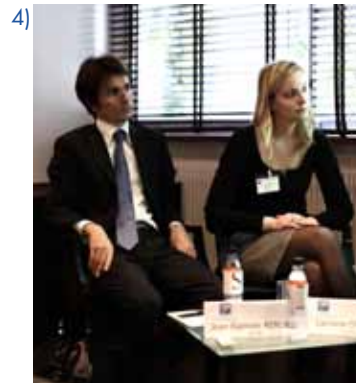


## Reportage photo



### **Route / Messagerie - Express- « Une opportunité pour innover »**

1) Jean Depraeter, Bernard Joilivet, Denis Choumert, Patrick Vieu - 2) Denis Choumert, Patrick Vieu et Philippe Grillot



### **Atelier Supply Chain**

3) Iwen Layec consultant en environnement et logistique

4) Caroline Ceccaldi, directrice d'Affilog et Jean-Baptiste Rerolle, directeur technique d'Argan

5) Emmanuèle Bontemps responsable overseas, supply chain et ferroviaire de TLF et Élodie Simon, avocate cabinet Jones Day



### **Atelier Douane - Overseas**

6) Marc Van de Perre, conseiller douane Clecat - 7) Anne Sandretto, directeur des TIC-TLF



### **Location véhicules industriels**

Yvon Pouhaër



**« Fret ferroviaire : entre nouvelle régulations, progrès technique et transport combiné »**

8)



9)



10)



11)



**Plénière TLF**

8) Pascal Chaigneau

9) Claude Blot, Michel Godet, Philippe Grillo, Président de TLF (debout), Christophe Platet et Pascal Chaigneau

10) Christophe Platet

11) Michel Godet









## ROUTE / MESSAGERIE-EXPRESS

« Les Etats généraux permettront-ils de restaurer la compétitivité et l'image du TRM français ? »

### « Table ronde : Modernisation sociale »

- Frédéric BERARD, Président du SNATT (CFE-CGC),
- Gilles DIMBERT, Directeur des ressources humaines et de la communication interne (Wincanton),
- Maxime DUMONT, Secrétaire général de l'Union fédérale Route (FGTE-CFDT),
- Philippe CHOUTET, conseiller du Président pour les affaires sociales, juridiques et fiscales, (TLF),
- Dominique TELLIER, Directeur général adjoint en charge des relations sociales (MEDEF).

*Portés par TLF, les États Généraux du TRM sont avant tout un rendez-vous historique pour la profession du transport routier de marchandises. Pour la première fois, dans un climat social apaisé, des organisations syndicales et patronales, des chargeurs et l'État se sont mis autour de la même table pour apporter chacun une pierre à l'édifice. La table ronde sur la modernisation sociale a été une occasion privilégiée de faire le point sur ce processus.*

Les participants ont dressé le catalogue des possibles issu des trois groupes de travail (« Contrat de performance », « Attractivité des métiers et reconnaissance des qualifications », « Modernisation de la Convention collective »). Ils se sont accordés à souligner l'importance du dialogue social dans une profession où la masse salariale représente 50 à 55 % des coûts, où les marges sont inférieures à 2 % et où il est difficile d'attirer les jeunes. Ils ont souligné l'importance d'une concurrence loyale entre les entreprises et le rôle de la convention collective, comparée à un « filet de sécurité ».

La table ronde a aussi été l'occasion pour chacun d'exprimer sa vision des États généraux du TRM.

Pour **Gilles Dimbert**, ils ne constituent qu'une « première étape », car ils initient une démarche de long terme ». Directeur des ressources humaines et de la communication interne de Wincanton, il siège à la commission sociale et formation professionnelle de TLF et participe aux États généraux en tant que professionnel des ressources humaines. Si les États généraux ne sont « pas une instance de décision », a-t-il dit, il s'agit d'en sortir « en conservant les sujets sur lesquels nous avons une vision commune afin d'élaborer un document commun de préconisations ».

Pour **Maxime Dumont**, secrétaire général de l'Union fédérale Route (FGTE-CFDT), « ces préconisations n'ont de sens qu'à condition de les négocier ensuite en Commission Nationale d'Interprétation et de Conciliation (CNIC) qui est l'instance de négociation de la profession du transport routier de marchandises ».

De son côté, **Frédéric Béard**, président du SNATT (CFE CGC), se félicite que l'on ait « une multitude de pistes dont certaines seront transformées en CNIC ». Cependant, la problématique principale reste de savoir « quel est le goût de l'enveloppe globale des États Généraux ». « Nous espérons que l'Etat nous apportera un soutien », dit-il.

**Dominique Tellier**, directeur général adjoint en charge des relations sociales au Medef, a rappelé que l'on « ne peut pas générer le changement si l'on n'associe pas tous les acteurs intéressés ». Il a dressé un parallèle entre la méthode employée dans le cadre des États généraux et celle utilisée depuis quelques temps au MEDEF avec Laurence Parisot, baptisé « délibération sociale ».

**Gilles Dimbert** a encore noté que l'intérêt est de dépasser la confrontation qui se peut se produire lors de négociations « classiques ». « Nous sommes partis d'une page blanche, ce qui peut être difficile en terme de gouvernance, parce que l'on ne sait pas trop où on va aller », dit-il. Mais, d'un autre côté, « aucun sujet n'est tabou », a-t-il constaté, citant par exemple la problématique de la gestion de la fin des contrats. A ce propos, il a fait allusion à la sécurisation des parcours professionnels et à la nécessité de « trouver un moyen pour qu'un salarié puisse avoir une continuité professionnelle via des passerelles au sein de l'entreprise ou d'une entreprise à l'autre ».

**Mme Anne Debar**, - qui représentait **M. Patrick Vieu**, directeur des services de transports (DGITM- MEEDDM) et secrétaire général des États généraux du TRM s'est dit « impressionnée par le foisonnement des différents thèmes qui émerge des groupes ». « Le seul groupe « contrat de performance » que **M. Philippe Grillot** co-préside est à l'origine de plusieurs dizaines de propositions », a-t-elle rappelé, notant aussi « l'assiduité des participants aux différents groupes, qui témoigne bien de l'importance de l'enjeu ». « C'est pour cela que **M. Bussereau** a accepté de prolonger ces travaux jusqu'à la fin de l'année à venir. Vous le savez, l'État est particulièrement à vos côtés dans ce contexte. Nous mettons aussi à votre disposition un certain nombre de moyens dont notamment une expertise juridique pour vous aider à faire émerger des pistes et les analyser », a-t-elle assuré. Alors que ces pistes sont aujourd'hui presque toutes sur la table, il s'agit maintenant de transformer l'essai.

A cet égard, les travaux menés au sein du groupe des États généraux « Attractivité des métiers, reconnaissance des qualifications et formation professionnelle », présidé par TLF, illustrent bien le propos de Mme **Debar**. A l'issue de six réunions plénières et de plusieurs réunions de sous-groupes, quatre thèmes majeurs de réflexion ont émergé : transmission des savoirs et tutorat ; amélioration de la qualité de vie des personnels roulants pendant leurs missions, amélioration des conditions de travail ; prévention des inaptitudes et reclassement ; fidélisation des personnels.

Toujours dans ce cadre, « après une démarche initiée par le Président de TLF, **Philippe Grillot**, auprès du Président du Comité des Usagers du Réseau Routier National, **François Bordry**, la réflexion sur l'amélioration de la qualité de vie des personnels roulants pendant leur mission se concrétise désormais », a indiqué **Philippe Choutet, conseiller du Président pour les affaires sociales, juridiques et fiscales, TLF**.

Un cahier des charges est ainsi en cours d'élaboration afin de définir les critères de qualité auxquels devront répondre les aires de stationnement. Autre exemple concret, la mise en place d'une bourse d'emplois est en préparation.

Les participants ont ensuite évoqué l'approfondissement des analyses sur les « Temps de service », mené dans le cadre du sous-groupe « Compétitivité économique ». Son enjeu est d'améliorer la compétitivité des entreprises dans un dispositif « gagnant-gagnant » pour l'employeur comme pour le salarié. Sur ces sujets, une convergence s'est déjà opérée sur l'idée de transposer en droit français la notion de temps de disponibilité (Directive européenne 2002/15/CE) tout en supprimant les heures d'équivalence.

Enfin, autre sujet d'actualité crucial, la mutuelle. Actée par la signature du protocole d'accord de décembre 2009, la mise en place d'une couverture de frais de santé concerne potentiellement plusieurs centaines de milliers de salariés. Dans un secteur où seul un salarié sur deux dispose aujourd'hui d'une mutuelle, sa création contribue à l'attractivité de ses métiers. Dès le mois de mai, TLF a adressé aux organisations syndicales un projet définissant le contenu de la « Mutuelle Transport ». Un groupe de travail a été constitué pour élaborer un cahier des charges. TLF a aussi confirmé que ses adhérents étaient opposés à la désignation d'un opérateur ou d'un organisme unique et que, pour elle, le groupe de travail devrait permettre l'élaboration d'un cahier des charges permettant de procéder au référencement de 5 organismes ou opérateurs après appel d'offres.

### « Table ronde : Compétitivité économique »

- **Denis CHOUMERT**, Président de l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret),
- **Jean DEPRAETER**, vice-Président de TLF et Président du Conseil Messagerie-Express de TLF,
- **Bernard JOLIVET**, vice-Président de TLF, Directeur général délégué (STEF-TFE).

***Alors que le transport routier a une problématique de compétitivité à relever face à ses concurrents européens, les participants à cette table ronde se sont penchés sur les enjeux liés aux prix, aux relations contractuelles entre chargeurs et transporteurs et à leur possible encadrement. Tous ont souligné l'importance des États généraux dans la recherche de nouveaux équilibres favorisant la compétitivité du secteur.***

En tant que grand témoin, **Patrick Vieu**, directeur des services de transports (DGITM-MEEDM) et secrétaire général des États généraux du TRM, a posé le cadre du débat, en évoquant les spécificités du secteur, notamment du fait que la pratique contractuelle « n'est pas une habitude ».

Pour **Denis Choumert** de l'AUTF, l'enjeu des relations avec les transporteurs consiste à « obtenir une prestation « au meilleur prix mais pas au prix le plus bas », ainsi qu'à s'inscrire dans une certaine pérennité.

**Bernard Jolivet** note que « la problématique du transport est certes de réduire les coûts et de faire de la productivité ». « Mais de quelle compétitivité parle-t-on ? S'agit-il de se positionner par rapport à un transporteur européen low-cost qui n'a pas la même réglementation ? S'agit-il d'une relation de longue durée avec nos clients ? », demande-t-il. Il insiste sur la nécessité de parvenir à une évolution des relations clients-transporteurs, comme cela s'est déjà fait dans la logistique, ainsi que sur le besoin de « visibilité » dans la relation avec le client. Il faut instaurer une relation « gagnant-gagnant », car les transporteurs ont besoin de dégager de la marge pour investir.

**Jean Depraeter** se dit « entièrement d'accord sur le fait que, pour gagner en productivité il faut travailler sur les process et donc sur une certaine durée ». A cet égard, il évoque le problème de la « Friday notice » : « on nous annonce le vendredi que ce n'est pas la peine de revenir charger le lundi. Cela impose d'employer des intérimaires. La qualité de notre service dépend aussi de la motivation de nos salariés », explique-t-il.

**Denis Choumert** estime qu'il faudrait un préavis dans les deux sens, « car il arrive que le transporteur décide de prendre un autre client ». Il se prononce en faveur de « contrats types », laissant toutefois des possibilités de négociation. Il rappelle que la création d'un guide d'utilisation de contrats types, intégrant « tout ce qu'il est possible de faire de chaque côté en respectant la réglementation », a été proposée à TLF.

De son côté, **Bernard Jolivet** ne pense pas que tout doit passer par la réglementation. « La loi couvre déjà la notion de rupture abusive », rappelle-t-il. Il privilégie l'idée de partenariats à long terme et souhaite que l'on trouve, de part et d'autre, des règles du jeu équilibrées sachant que nous tous sommes au service du consommateur.

**Jean Depraeter** précise que l'objectif est surtout d'« éviter des ruptures brutales suite à un appel d'offres, où le transporteur qui va être remplacé est averti au dernier moment ». « Nous sommes capables de fournir une prestation de qualité même après avoir reçu un préavis, le temps que le fournisseur remplaçant soit opérationnel », dit-il.

Si un contrat type ne doit pas tout fixer, ne peut-il pas « poser le socle obligatoire de ce qui doit être formalisé », demande **Patrick Vieu** ? Il retient surtout l'idée de « restaurer de la stabilité dans les entreprises », ce qui passe par de la régulation « afin que la règle du jeu soit la même pour tous ».

**Bernard Jolivet attire l'attention sur** les transports « spot » et la responsabilité de certaines bourses de fret qui transmettent des propositions de ventes à perte.

En conclusion, **Philippe Grillot** se félicite de « la richesse des débats que nous avons eus toute cette année dans le cadre des États Généraux » qui montrent « notre capacité à tous à dialoguer ». « J'avais appelé de mes vœux la présence des quatre piliers de la profession (organisations syndicales, fédérations professionnelles, chargeurs et État) et l'État a mis en place les moyens pour que tout se passe dans de bonnes conditions ». L'enjeu des dernières réunions, a-t-il ajouté, est de « trouver les axes qui permettront de répondre à l'espoir que l'on a fait naître chez les uns et les autres ».

**Patrick Vieu** remercie TLF et l'ensemble des participants. Il salue l'originalité d'une initiative comme les États généraux qui réunissent les quatre acteurs de la profession et ont réussi à instaurer un dialogue fécond. « C'est une autre façon de faire de la politique », observe-t-il, indiquant que « l'État sera attentif à la sortie des États Généraux ». « Certaines mesures, j'en suis conscient, nécessiteront une intervention de l'État, soit financière, soit réglementaire, soit de contrôle. Nous pouvons aussi imaginer une instance de suivi de la mise en œuvre. Nous continuerons à vous accompagner au-delà de cette période de fin d'année », a-t-il assuré.





## ATELIER SUPPLY CHAIN

### « Les prestataires logistiques face aux nouvelles réglementations d'exploitations et environnementales »

*Les conférenciers ont passé en revue les nouvelles réglementations d'exploitation et environnementales et se sont penchés sur leur impact pour les différents métiers du transport et de la logistique. Des lois Grenelle à la certification haute qualité environnementale (HQE) en passant par les réglementations européennes sur les substances chimiques (Reach et CLP), toute la profession est incitée à mener une veille attentive car ces sujets sont particulièrement complexes et sensibles. Ainsi, malgré une exemption de principe pour le transport, Reach peut avoir un impact dans certains cas particuliers.*

### « Mise en œuvre du règlement Reach et nouvel étiquetage des substances chimiques : quels impacts pour les prestataires logistiques ? »

*Par Élodie Simon, avocate Cabinet Jones Day, mandatée par la cellule de conseil AtoutReach.*

Même s'il ne concerne pas au premier chef les transports et le stockage, le nouveau règlement européen sur les substances chimiques n'en a pas moins un impact potentiel sur le secteur.

Le règlement européen Reach du 17 décembre 2006 qui régit l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi que CLP, le règlement qui définit à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2010 les nouvelles règles de classification, d'emballage et d'étiquetage des produits chimiques en Europe, peuvent avoir, dans certains cas, un impact sur l'activité des prestataires logistiques.

Ces textes, qui sont complémentaires dans la mesure où tous deux concernent les risques sanitaires et environnementaux, n'ont certes pas été conçus par rapport aux problématiques des entreprises du transport et de la logistique. Ils s'appliquent en premier lieu aux fabricants qui ont leur siège dans l'Union européenne et en second lieu aux importateurs – c'est-à-dire toute personne physique et morale qui est responsable de l'importation, ou de l'introduction physique de la marchandise sur le territoire douanier de l'UE.

« En principe, aucune obligation ne va peser directement sur l'entreprise qui assure le transport ou le stockage de la substance ou du mélange (dès lors qu'il n'y a pas réemballage). Il y a des exceptions possibles, par exemple si le contrat stipule que vous êtes en charge de l'importation de la substance. Je vous invite à vérifier les contrats, notamment si vous faites les formalités douanières », explique Élodie Simon. Autre point à retenir concernant Reach, indique-t-elle : « L'information doit passer tout au long de la supply chain ». Attention donc à retourner aux textes pour bien vérifier si la marchandise stockée peut être qualifiée de mélange ou d'article pour déterminer dans quelle mesure l'entreprise de stockage peut être concernée.

Les responsabilités pourraient être difficiles à délimiter dans certains cas : « Les transporteurs peuvent être considérés comme importateurs, mais on peut aussi arguer du fait que c'est la personne qui a commandé la substance qui est qualifiée d'importateur », explique **Élodie Simon**. Autre point à surveiller, les interactions potentielles avec la législation française sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). « Si vous n'êtes pas soumis à Reach ni à CLP mais à la législation sur les ICPE, il est possible qu'un inspecteur ICPE vérifie lors d'un contrôle que les substances que vous stockez sont bien conformes à Reach, c'est-à-dire qu'elles ont été enregistrées ou autorisées. » Là encore, ce sont principalement les fabricants, les importateurs et les distributeurs qui encourent des sanctions mais « on ne peut pas exclure qu'une entreprise de stockage soit touchée sur la base des ICPE ». En tout état de cause, face à ces problématiques complexes, **Élodie Simon** incite les entreprises de transport et les prestataires logistiques à solliciter leurs clients.

## A retenir à propos de Reach

- Le règlement concerne l'enregistrement des substances chimiques telles qu'elles ou contenues dans des mélanges ou des articles fabriqués à raison de plus d'une tonne par an.
- Sa grande innovation est l'instauration d'un principe de transfert de la charge de la preuve. Avant, les fabricants pouvaient mettre sur le marché européen tout ce qui n'était pas interdit. Aujourd'hui, ils doivent montrer que leur produit ne présente pas de risques pour la santé humaine ou pour l'environnement.

# « La certification HQE des entrepôts : quelle valeur ajoutée pour l'avenir et quelles économies pour les prestataires logistiques ? »

Par Caroline Ceccaldi, directrice d'Afilog et Jean-Baptiste Rerolle, directeur technique d'Argan.

**La haute qualité environnementale (HQE) s'applique aussi bien en conception qu'en construction et en exploitation. Si elle exige des investissements conséquents, elle peut être une source de gains à terme.**

La charte développement durable d'Afilog, une association qui représente les métiers de l'immobilier logistique, a été mise en place il y a 4 ans. Elle est basée sur un référentiel de 350 critères qui permettent de certifier les bâtiments tertiaires et les entrepôts logistiques au titre de la Haute qualité environnementale (certification HQE). Ce référentiel a aussi été adapté aux spécificités des quais de messagerie et des bâtiments frigorifiques. Il agit sur trois niveaux, la conception, la construction et l'exploitation – un nouveau référentiel vient de sortir pour cette dernière - tant et si bien que les prestataires qui n'ont pas conçu leur bâtiment peuvent aussi y recourir. Caroline Ceccaldi, directrice d'Afilog, souligne toutefois que la démarche HQE est « assez lourde et parfois un peu coûteuse », ce qui peut constituer un frein à sa mise en œuvre.

**Les critères se déclinent selon six grands thèmes :**

- aménagement durable du territoire, en fonction de la localisation et des modes de transport ;
- aménagement durable de la parcelle (gestion des flux, des eaux pluviales, qualité des accès, etc) ;
- adaptation des bâtiments aux process, optimisation des surfaces et des flux ;
- conditions de travail et management : prise en compte du bruit, de la pénibilité, mise en place d'un plan de prévention des accidents ;
- confort et économie d'énergie (partie entrepôt et bureau) ;
- choix des matériaux, environnement et santé : l'idée est de réfléchir à la pérennité du bâtiment, la maintenance, l'entretien et les ressources, les économies d'eau, la gestion des déchets. Il s'agit de respecter lors de l'exploitation les choix faits auparavant.

Pour les bâtiments frigorifiques, un référentiel spécifique définit les meilleures pratiques en matière d'isolation. Il intègre le choix des fluides frigorigènes en privilégiant les fluides naturels qui réduisent l'impact CO2 et vise à réduire la consommation des installations en définissant des seuils de performance à atteindre.

## Le cas d'école de L'Oréal

**Le leader mondial des cosmétiques a déployé les grands moyens pour sa nouvelle plate-forme logistique de Roye dans la Somme.**

Malgré l'obstacle potentiel des coûts, **Jean-Baptiste Rerolle**, directeur technique d'Argan, se dit convaincu que « la certification HQE ou au moins une démarche de développement durable est une source de gains tant pour la foncière que pour l'utilisateur et l'environnement ». Aujourd'hui, « nous la proposons systématiquement », dit-il. Avec le groupe L'Oréal, cette foncière spécialisée en immobilier logistique qui représente un patrimoine de 850 000 m<sup>2</sup>, a cherché l'approche « la plus pragmatique possible ».

Pour la plate-forme située à Roye (Somme) qui a obtenu une certification HQE 2 étoiles, le projet s'est focalisé sur la recherche des besoins en énergie les plus faibles possibles. « Pour un projet de cette ampleur, l'émission de CO2 est habituellement de 1 400 tonnes. Nous sommes passés à 90 tonnes. » Un résultat obtenu notamment grâce à une isolation drastique – avec 18 centimètres d'isolation au lieu de 6 -, un éclairage naturel et un contrôle permanent des consommations avec une gestion technique centralisée (GTC). Ce site est aussi la première centrale logistique française dotée d'une chaufferie bois de 750 kwh, qui couvre 95 % des besoins. Il dispose aussi d'un système de récupération des eaux pluviales et l'eau chaude est conçue par énergie solaire.

# « Bilan Carbone, nouveau régime ICPE, responsabilité des entreprises et performance énergétique des entrepôts... l'impact des lois Grenelle sur les prestataires logistiques »

Par Iwen Layec, consultant en environnement et logistique, TL&Associés.

**Large processus de réflexion et de négociation entre le gouvernement et les partenaires sociaux, économiques et environnementaux, le Grenelle de l'environnement englobe toutes les dimensions de la vie des entreprises.**

Bilan carbone, nouveau régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), intégration de données environnementales dans les rapports annuels, performance énergétique des bâtiments... Le Grenelle de l'environnement et les autres nouveautés réglementaires qui émergent dans le même temps ont un impact potentiel particulièrement large sur les métiers du transport et de la logistique.

Alors que la loi Grenelle était plutôt une loi de programmation donnant les grandes orientations voulues par l'État, les choses se précisent avec la loi Grenelle 2 qui définit les outils et les obligations pour l'atteinte des objectifs énoncés par la loi Grenelle 1. Aujourd'hui, indique **Iwen Layec**, la loi Grenelle 2 représente plus de 250 articles avec 200 décrets d'application à publier.

L'objectif est de les faire paraître dans un délai de 18 mois, avec une cinquantaine de décrets prioritaires à paraître d'ici début 2011. Parmi eux, on retrouve la réglementation thermique, les certificats d'économie d'énergie et l'affichage des émissions de gaz à effet de serre associé aux prestations de transport.

Dans ce contexte, l'État s'engage à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre et à devenir l'économie la plus efficiente de l'Union européenne. Il y a aussi un objectif d'augmentation de 20 % des transports non routiers et non aériens d'ici 2012 et au final de passer la part modale du non routier et du non aérien de 14 à 25 % d'ici 2022. Autre objectif qui concerne directement le transport, le report vers les autoroutes de la mer de 5 à 10 % des trafics concernés.

**Iwen Layec** énumère une longue liste de mesures impactant tous les métiers du transport. Pour la route, on peut citer le développement des péages sans arrêt, la création d'une écotaxe applicable au plus tard fin 2012 aux poids lourds de plus de 3,5t sur le réseau national non concédé ou encore une étude sur la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

Pour le ferroviaire, **Iwen Layec** rappelle notamment l'annonce du déploiement de moyens accrus pour la rénovation du réseau pour atteindre, en 2015, un montant annuel supérieur de 400 M € à celui de la période 2006 – 2010, ou encore la création d'« opérateurs ferroviaires de proximité » (OFP) pour répondre à la demande de trafic de wagons isolés. Le fluvial et les ports ne sont pas en reste, avec des projets d'accroissement des capacités, ainsi que les fameuses autoroutes de la mer qui font l'objet de dotations budgétaires de l'Etat de 80 m € d'autorisations d'engagements pour encourager leur création sur les façades atlantique et méditerranéenne.





## ATELIER DOUANE-OVERSEAS

### « La maîtrise de l'information : un enjeu stratégique pour la compétitivité internationale de nos entreprises ? »

*Christian Paschetta, Président de l'UNIM s'est montré optimiste sur la mise en œuvre effective de la réforme portuaire qui constitue selon lui, un préalable à la compétitivité des ports comme Marseille et des grands terminaux comme Fos. Pour Anne Sandretto, Directeur des TIC- TLF, nos ports, pour autant que la réforme portuaire soit bien mise en œuvre, auront les moyens de se battre et d'être compétitifs au niveau européen et international et ce grâce aux récentes évolutions des « Cargo community systems » (CCS). Il en est de même pour les aéroports français, avec les CIN. Marc Van de Perre, conseiller douane CLECAT a rappelé l'échéance des nouvelles obligations douanières de sûreté du fret ECS et ICS au 1<sup>er</sup> janvier 2011 qui présentent des opportunités pour les entreprises de transport. Des opportunités qui ne pourront être saisies qu'à condition de maîtriser l'information a rappelé Christophe Hypolite, DGDDI, chargé de la mission dématérialisation des procédures du commerce international. L'atelier s'est conclu sur une proposition de benchmark aéroportuaire et portuaire de Jean-Pierre Ennebick, Président de TLF OAC à laquelle ont adhéré Jérôme Fournel, directeur général des Douanes et des droits indirects (DGDDI) et Philippe Grillot, président de TLF.*

## « Une réforme portuaire pour être à la pointe de la compétition européenne »

*Christian Paschetta, président de l'Union nationale de la manutention dans les ports français (UNIM).*

**La réforme des ports a buté sur les questions sociales dont le traitement a interféré avec la réforme des retraites. Les négociations se poursuivent avec les partenaires sociaux.**

Lancée par le Premier ministre **François Fillon** en janvier 2008, la réforme des ports paraît à l'époque bien s'engager. La loi est en effet promulguée dès le 4 juillet 2008 et plusieurs de ses dispositions sont mises en place très rapidement (gouvernance des ports, etc.). Cette réforme a pour objectif de renforcer la compétitivité des ports français. Un accord-cadre national a bel et bien été signé en date du 30 octobre 2008. L'UNIM et Les partenaires sociaux ont travaillé ensemble au cours de l'année 2009 à la rédaction d'une nouvelle convention collective unifiée « Ports & Manutention ». « Le corps du texte a été achevé en juillet, mais quelques points particulièrement sensibles restaient à régler, notamment la problématique de gestion des fins de carrière des personnels », rappelle **Christian Paschetta**.

Ce dernier explique comment la, ou plutôt les réformes des retraites, ont interféré avec celle des ports. L'article 12 de cette réforme en 2003 exigeait de prendre en compte la problématique de la pénibilité dans un délai de 3 ans. Faute d'accord entre le Medef et les organisations syndicales, le dossier avait été renvoyé aux branches en 2005. Quand le processus de la dernière réforme des retraites a été lancé par le Gouvernement Fillon, le sujet de la pénibilité a été remis en discussion par les syndicats par le biais du dispositif de cessation anticipée d'activité Entre le passif social et les droits qui seront acquis dans le futur, **Christian Paschetta** évoque des coûts qui se chiffrent en centaines de millions d'euros pour la profession. « Sur ce sujet, nous nous sentons un peu seuls », déplore-t-il, faisant allusion au poids de la « taxe Fillon » - la contribution des entreprises sur les cessations anticipées d'activité. « A l'Union nationale des industries de la manutention (Unim), nous travaillons d'arrache-pied pour trouver une solution supportable pour les entreprises. Pour ma part, et les acteurs portuaires partagent cet avis, j'aurais préféré mettre en place le volet convention collective de la réforme portuaire avant de nous engager dans la résolution du problème de la pénibilité », explique **Christian Paschetta**.

En conclusion, il souligne que la grande majorité des entreprises de manutention sont aujourd'hui « à la limite de la rupture ». Une situation dont il faut sortir avec la mise en œuvre effective de la réforme. Il en va de la compétitivité des ports comme Marseille et des grands terminaux comme Fos. Actuellement les négociations se poursuivent...

## « A l'issue de la réforme portuaire, les grands ports français sauront-ils tirer parti de leurs avancées technologiques pour devenir des leaders européens ? »

*Par Anne Sandretto, Directeur des TIC – TLF.*

Les adhérents de TLF professionnels du transport ont su initialiser un processus collaboratif local depuis très longtemps déjà à travers les CCS portuaires locaux.

**TLF et ses syndicats affiliés se sont engagés dans de nombreux projets et partenariats pour contribuer à l'ouverture et à l'évolution technologique des plates-formes portuaires françaises. Avec TLF OAC, un de ses syndicats affiliés, elle s'est aussi fortement investie dans le développement de Cargo Information Network, un outil professionnel et douanier dédié à l'aérien.**

« Jusqu'à présent, les ports étaient en mesure d'échanger de l'information dans un contexte portuaire local. Dans un environnement désormais mondial, les ports français arriveront-ils à évoluer ? », demande **Anne Sandretto**.

Cette transition du local vers l'Europe et l'international est déjà bien engagée pour répondre au développement de la mondialisation. Avec les « Cargo Community Systems » (CCS), les ports français (Le Havre, Marseille, Nantes, etc.) se sont donné les moyens de maîtriser l'information et la traçabilité des flux de marchandises sur un plan international.

En réponse aux nouvelles contraintes comme la dématérialisation des transactions douanières (Delta), Export Control System (ECS) ou encore Import Control System (ICS), il a fallu développer ces plates-formes d'échanges

électroniques ouvertes à l'international. Un engagement fort tant des sociétés privées commerciales que des administrations, dont en premier la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI), a assuré la création des « ponts » indispensables vers les autres ports européens et les quatre autres continents. **Anne Sandretto** évoque « la création de réseaux virtuels permettant l'échange d'informations dans le monde entier entre tous les partenaires, administrations et entreprises ». « L'idée est que l'anticipation d'information doit sécuriser les flux de marchandises ainsi que les flux d'informations correspondants », ajoute-t-elle.

Un tour d'horizon des derniers partenariats illustre bien les évolutions en cours. Des accords européens d'interconnexion entre CCS sont intervenus, avec par exemple l'association EPCSA dont fait partie la SOGET / Le Havre. L'objectif est de réunir des systèmes communautaires portuaires pour participer aux travaux de normalisation internationaux et travailler avec les autorités européennes sur des solutions harmonisées intelligentes afin de ne pas se voir imposer une norme qui ne tiendrait pas compte des travaux déjà accomplis dans un cadre privé.

Autre exemple cité par **Anne Sandretto**, la coopération de TLF et d'autres organisations dont la DGDDI à une « mission Maghreb » de sensibilisation à l'ICS. « Sur Marseille, la plate-forme M-Customs de MGI a permis d'établir une interconnexion avec la plate-forme public-privée TTN en Tunisie, ce qui constitue une solution d'échange d'informations », déclare-t-elle. **Quoi qu'il en soit, quelles que soient les avancées technologiques, pour réussir pleinement l'ouverture à l'international, « la régularité de la qualité du service portuaire ne demeure-t-elle pas une condition première dans une compétition à l'échelle mondiale ? »**, demande **Anne Sandretto**.

### **Plus de 1,5 m € de gains grâce à CIN**

Elle pose ensuite la question de l'aérien avec l'arrivée du Cargo Information Network (CIN) à sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG. Sa première fonctionnalité est de répondre aux obligations de sûreté/sécurité d'Inport Control System (ICS). Il permet aux opérateurs d'exploiter directement dans CCS l'obligation qui se mettra en place au 1<sup>er</sup> janvier 2011 de transmission des informations d'import (déclaration ENS) aux douanes françaises quatre heures avant l'arrivée du vol international (pour les vols « long courrier ») et évite ainsi le déploiement de nouvelles interfaces. Pour les commissionnaires de transport, CIN constitue une solution globale, économique – car mutualisée – et qui garantit la confidentialité des informations. « Une PME aura une solution d'interconnexion immédiate avec la traduction de l'information ad hoc », précise **Anne Sandretto**.

CIN apporte donc une réponse aux obligations de prise en charge douanière et aux besoins de maîtrise de l'information des professionnels de la place. Il permet aussi de connaître à tout moment et en temps réel le positionnement de la marchandise sur l'aéroport afin de mieux la sécuriser. Autres avantages, une gestion plus rapide des litiges et une information sur les manquants quasiment en temps réel. A noter également une suppression des saisies multiples. Les délais de transit comme de libération des marchandises, sont ainsi optimisés, d'où des gains de temps et d'argent.

Les avantages liés à l'utilisation de CIN, au-delà de la dimension purement douanière, sont significatifs. « Nous avons essayé de les chiffrer sur la base d'un questionnaire adressé à un certain nombre d'entreprises », indique **Olivier Layec**, Délégué Général de TLF OAC. **Sur le plan de l'exploitation, l'impact dépasse 1,5 million d'euros d'économie**. Parmi les points les plus importants figurent le support à la dématérialisation (500 000 € d'économie) ou les conséquences de la suppression des saisies multiples (300 000 € d'économie).

TLF OAC, un syndicat membre de TLF, s'est fortement investi dans cet outil, y compris au niveau financier pour la partie relative aux commissionnaires de transports aériens français. « Cette implication nous permettra de participer toujours à l'organe de gouvernance de cet outil – dont font partie ADP, Air France, la Douane (membre observateur) ... - pour suivre ses évolutions et veiller à ce que les coûts ne dérapent pas », conclut **Olivier Layec**.

## **« Les nouveaux enjeux de la maîtrise de l'information : Import control system au 1<sup>er</sup> janvier 2011 »**

### **Enjeux réglementaires, pratiques et stratégiques.**

Par **Marc Van de Perre**, conseiller douane CLECAT (European association for forwarding, transport, logistic and customs services), et le point de vue de **Jean-Michel Thillier**, sous-directeur du commerce international, DGDDI (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects).

**Les deux orateurs ont passé en revue les obligations et contraintes que vont entraîner les nouvelles procédures communautaires en matière de sécurité et de sûreté du transport de marchandises. La création de nouveaux services a aussi été annoncée par la DGDDI.**

Cap sur l'ICS... L'Import Control System, la nouvelle procédure communautaire liée à la sécurité-sûreté du transport de marchandises, va entrer en vigueur à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2011**. Elle permettra d'effectuer **une analyse de risque par le premier bureau d'entrée sur le territoire communautaire de la marchandise importée ou en transit.**

**ENS : près de 30 données à rassembler**

**Marc Van de Peere** a explicité les modalités de cette procédure : la notification ICS donnera lieu à une déclaration ENS (Entry Summary Declaration). Les entreprises devront fournir par voie électronique les informations exigées par les services douaniers pour évaluer la sûreté des marchandises exportées et/ou importées. La liste des renseignements requis est déclinée dans l'annexe 30A du nouveau Code des douanes communautaire. Les données de la déclaration ENS sont précisées par l'annexe 30 bis du règlement CE n° 1875/2006 pour chacun des modes de transport : transport maritime ou aérien, transport routier, transport ferroviaire. Une liste de données réduite existe – en principe – pour les entreprises ayant obtenu le statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA) mais son utilisation ne sera pas encore autorisée au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Cette déclaration ENS devra être transmise par voie électronique via un système ad hoc au premier bureau de douane de l'UE touché, 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. Sur le plan réglementaire, le transporteur établira la déclaration. **Sous certaines conditions, les commissionnaires de transport pourront aussi faire cette déclaration au lieu du transporteur, suite à un accord contractuel avec ce dernier.**

**Marc Van de Peere** a attiré l'attention de la salle sur les nombreuses difficultés inhérentes à ces nouvelles procédures. A cet égard, il a notamment mentionné la définition de l'expéditeur et celle du destinataire. Le transporteur, a-t-il précisé, ne sera toutefois pas obligé de mentionner des informations dont il ne dispose pas ! **Marc Van de Peere** a également noté qu'il ne sera pas toujours facile pour le commissionnaire d'obtenir certaines données, comme les codes routage ou les codes des bureaux. « Il faudra une bonne communication pour obtenir ces données », a-t-il souligné. En conclusion, il a déclaré qu'il serait « étonné, qu'à l'avenir, on se limite aux informations du transporteur. A terme, il est évident qu'il faudra voir comment associer les données du transport et les données commerciales tout en assurant la confidentialité de ces dernières ? »

**Jean-Michel Thillier, de la DGDDI, a ensuite donné le point de vue des administrations en douane.**

Le directeur général des douanes et des droits indirects a indiqué ses points de convergence avec l'auditoire : « Il y a des choses que je partage avec vous concernant l'avenir », a-t-il déclaré évoquant le « dual fill in » (la déclaration séparée des données commerciales et de celles liées à la sûreté de transport), demandé initialement par la France. « Nous n'avons pas été soutenus par les autres pays ni par les opérateurs. C'est un sujet qui pourrait revenir en 2013 ou après ».

En effet, le cadre des normes Safe ayant été modifié pour y introduire des données non seulement logistiques mais aussi commerciales, l'Union européenne (qui a accepté le cadre de normes Safe) devra à terme traduire cette évolution dans sa réglementation. Par conséquent, ce problème de la confidentialité va se poser à terme. « Devra-t-on faire une seule déclaration comme aujourd'hui avec des données commerciales ou deux déclarations séparées (principe du dual fill in) ? », s'est interrogé **Jean-Michel Thillier**.

**Pour 2011, la DGDDI a par ailleurs annoncé la création de trois services, qui s'appelleront « cellules de levée de doute ».** La première sera à Roissy (trafic aérien), la deuxième à Marseille (trafic Méditerranée et Réunion) et la troisième au Havre (façade Ouest et Antilles). « Pour vous, opérateurs, ce sera neutre, comme si vous utilisiez une boîte à lettres électronique unique. Vos messages EDI seront dirigés, en fonction du type de vecteur et de la localisation du 1<sup>er</sup> bureau, vers l'une de ces cellules. Nous aurons le même « score de risque » sur l'une ou l'autre de ces cellules », a expliqué **Jean-Michel Thillier**.

La maîtrise du risque devra aussi avoir lieu à l'export (ECS). « Je voudrais revenir sur la Déclaration de sûreté au point de sortie (déclaration EXS). Dans certains cas, on pourra vous la demander. Je m'adresse plutôt aux commissionnaires en douane », a poursuivi **Jean-Michel Thillier**. Il a pris l'exemple du cas où l'Export Control System (ECS) est fait à Paris et où la marchandise sort à Anvers. « Si sur votre déclaration, le point de sortie effectif (le bureau de douane de sortie) n'est pas celui déclaré parce que vous ne le connaissez pas ou parce qu'il a changé, on peut vous bloquer les marchandises jusqu'à la communication de l'EXS.»



Enfin, il a expliqué que « nous sommes, contrairement au dédouanement classique, dans un système de contrôle prescrit ». « Quand l'une des 3 cellules décide d'intervenir et de réaliser un contrôle, c'est le service sur le terrain qui fera ce contrôle. Dans le cas d'un bateau débarquant une partie de ses marchandises à Anvers et une autre partie au Havre, la cellule du Havre recevra des informations d'Anvers pour la partie qui sera débarquée au Havre et sera obligée de suivre les indications sur le risque. »

## MISSION DÉMATÉRIALISATION

### « La maîtrise de l'information comme facteur de compétitivité »

*Le point de vue de la « Mission dématérialisation des procédures du commerce international », par Christophe Hypolite, chargé de mission dématérialisation, Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).*

*Christophe Hypolite a fait le point sur les objectifs en matière de dématérialisation. Si les avancées sont déjà significatives, les objectifs restent ambitieux : les pouvoirs publics veulent, en effet, atteindre une réduction des 80 % du volume des documents d'accompagnement relatifs à la déclaration en douane d'ici 2012/2013.*

Souhaitée par la secrétaire d'État au commerce extérieur, **Anne-Marie Idrac**, cette mission porte sur la simplification des procédures du commerce international par la dématérialisation. Dans ce processus, la question clé est celle de la fiabilité des données échangées. Dans le circuit de l'information complexe entre les entreprises et les gouvernements, **Christophe Hypolite** insiste donc sur l'intérêt de la mise en œuvre d'ICA (Integrity Commitment and Accountability) et plus particulièrement des normes Safe.

Il souligne aussi l'importance du travail accompli sur les processus au niveau européen. « Dématérialiser, c'est d'abord travailler sur les processus, les flux logistiques et leur simplification », dit-il. Il faut bien être conscient que l'on n'arrivera jamais à tout dématérialiser et qu'il ne sert à rien non plus de dématérialiser des choses compliquées. A l'appui de son propos, **Christophe Hypolite** cite une enquête de la Direction Générale de la Modernisation de l'État (DGME) selon laquelle 75 % des entreprises faisant de l'import-export trouvent les procédures « extrêmement complexes ».

Dans la plupart des pays, la déclaration a été dématérialisée, ce qui signifie que « la moitié du chemin a été accomplie ». Pour la France, « la Banque mondiale nous classe au premier rang du nombre de documents qui accompagnent la déclaration et ces documents sont essentiellement papier », indique **Christophe Hypolite**. 8 millions de déclarations d'import-export sont ainsi accompagnées de **16 millions de documents**. Ces derniers peuvent être classés en deux grandes catégories pour l'essentiel : les documents venant du monde privé (dont 6 millions de factures) et 8 millions de documents administratifs.

Lors de la dernière réunion sur la dématérialisation en février 2010, **Anne-Marie Idrac** a fixé un certain nombre d'objectifs. **Pour les documents administratifs, la cible est une réduction de 50 % du volume des documents d'accompagnement de la déclaration en douane avant fin 2010. L'étape suivante est une diminution de 80% à l'horizon 2012/2013.**

Pour atteindre cet objectif de 80 %, poursuit **Christophe Hypolite**, il faut construire un guichet unique national en partant de l'existant : le système d'information de la douane et les CCS (Cargo Community Systems) portuaires et aéroportuaires. Tous ces acteurs doivent être connectés et il s'agit d'un « guichet unique réparti ». De plus, ce sera non seulement un guichet unique des formalités mais aussi un guichet unique des contrôles. En avril, la douane a été désignée par Matignon comme leader en matière d'organisation du comité de pilotage pour la mise en œuvre de ce guichet unique. **Christophe Hypolite** mentionne également la sortie prochaine d'un « guide de la dématérialisation ». « Les flux dématérialisés vont permettre de gagner du temps, de l'argent et de la fiabilité, ce qui est primordial en logistique », conclut-il.

# « Mise en application du Grenelle II »

## *Affichage des émissions de carbone : contraintes et/ou opportunités.*

Si l'Ademe a défini des recommandations dans la perspective d'une mise en application du Grenelle II, beaucoup de questions restent encore sans réponse, tant pour la route que pour le maritime ou l'aérien. Pour les transporteurs, l'importance même de la performance environnementale comme facteur de performance de l'entreprise reste à préciser. TLF travaille sur ces sujets en partenariat avec les acteurs concernés pour faire valoir la position des professionnels du transport.

L'article 228 de la Loi Grenelle II impose aux transports une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise. Face à cette obligation nouvelle, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a fixé plusieurs objectifs dont ceux d'un traitement équitable des différents modes de transport ou d'une incitation des acteurs concernés à l'amélioration effective des performances.

L'Ademe a aussi défini un périmètre de prise en compte des activités des véhicules pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre. Les activités « générales » des entreprises de transport (fonctionnement des bâtiments, activités administratives, déplacement des salariés) ne doivent par exemple pas être prises en compte. En ce qui concerne les méthodes de calcul, l'Ademe admet qu'elles soient multiples. Chaque entreprise peut ainsi choisir d'utiliser la méthode qui correspond le mieux à ses attentes et à ses besoins.

L'agence recommande aussi la tenue d'une comptabilité carbone par les transporteurs à des fins de recoupement global des calculs sur une période donnée. Elle doit porter sur le même périmètre que celui des activités concernées par cette quantification des émissions des prestations. Enfin, une activité correspondant à une partie faible ou négligeable de la prestation pourrait être exclue de la démarche de quantification, dans un seuil de 5 %.

L'Ademe s'est aussi intéressée à la situation du monde aérien. L'agence souligne la nécessité d'un mode de calcul « simple et équitable », qui reflète de façon « juste » les efforts des professionnels en matière d'efficacité énergétique. Néanmoins, plusieurs questions restent sans réponse, comme celle de la comptabilisation des expéditions transitant par un hub. D'une manière générale, le caractère très subjectif des méthodes amène sérieusement à penser que les efforts, notamment financiers, consentis par les entreprises n'auront aucun objectif autre que marketing ou de sensibilisation. Les résultats ne seront pas comparables ni entre modes de transport ni entre exploitants d'un même mode de transport.

Autre question et non des moindres, celle de l'harmonisation européenne, sinon mondiale : on peut se demander pourquoi le sujet n'a pas été mis à l'ordre du jour de la conférence de Copenhague en 2009. Des questions analogues se posent pour le mode maritime, où la nécessité d'un alignement à minima européen semble s'imposer. Dans le contexte actuel, la question de savoir si la qualité environnementale d'un prestataire routier, maritime ou aérien peut devenir un élément de choix pour un commissionnaire de transport reste posée. Et le cas échéant, avec quelle importance décisionnelle ?

## « L'avis d'une administration au cœur de cette évolution stratégique »

*Table ronde autour de Jérôme Fournel, directeur général des Douanes et des droits indirects (DGDDI), Philippe Grillot, président de TLF, et Jean-Pierre Ennebick, Président de TLF OAC.*

**Jean-Pierre Ennebick, Président de TLF OAC**, affirme que « nos clients ont besoin d'être compétitifs ». Pour cela, « il faut que les outils disponibles le soient aussi ». « Avec **Monsieur Paschetta, Président de l'UNIM**, nous avons vu que la réforme portuaire, malgré le paroxysme social que nous avons traversé, est à 95 % en place et qu'une solution sera trouvée ». Grâce à la réforme portuaire ainsi qu'à travers les « Cargo community systems » (CCS), nos ports « auront les moyens de se battre et d'être compétitifs », a précisé **Anne Sandretto, Directeur des TIC – TLF**. « Avec **Marc Van De Perre, Conseiller douane CLECAT**, nous avons vu comment la révolution liée à ECS et ICS apporte certes de nouvelles contraintes mais aussi des opportunités », poursuit-il. « Avec **l'intervention de Christophe Hypolite, DGDDI, chargé de la mission dématérialisation**, nous avons compris qu'avant de transporter du fret, nous devons d'abord transporter et maîtriser de l'information pour pouvoir anticiper sur les éléments de la chaîne logistique dans son ensemble ». « Dans ces conditions, est-ce que nous ne pourrions pas, après ces moments difficiles que nous avons vécus, fédérer des énergies (représentants des ports, des aéroports, commissionnaires de transport, commissionnaires en douane, administration des douanes) pour mener un benchmark et analyser nos points forts et nos points faibles et voir comment la France avec ses ports et ses aéroports, comme Roissy qui dispose de formidables réserves foncières, pourrait devenir plus favorable au commerce international ? », demande-t-il.

**Philippe Grillot** déclare que, « dans les difficultés présentes, il faut garder le cap ». « Aujourd'hui, il faut se rendre à l'évidence : nous avons une administration qui traite plus des données que des marchandises ; c'est un changement fondamental. Lors de notre mission commune avec la DGDDI en Tunisie, nous avons vu que les processus de dématérialisation étaient très avancés. Je crois beaucoup à la vertu du laboratoire : on expérimente quelque chose, si ça marche, on le transpose ailleurs. Cette idée de benchmarking est une notion très importante : il n'y a rien de pire que d'inventer ce qui existe déjà ou de ne pas se comparer. Il n'y a rien de pire que d'admettre que notre territoire a perdu de son influence et de sa compétitivité... »

**Jérôme Fournel** se déclare « 100 % partant » pour passer à cette phase active de benchmarking. Le Cargo Community System (CCS) aérien de Roissy, inspiré d'Anvers, fournit un exemple de cette approche. « Vous avez été surpris par la Tunisie qui avance vite en matière de dématérialisation et nous aussi ; pour ma part j'ai aussi été surpris par le CCS de Roissy », dit-il. « Il me semble important que nous soyons aussi, nous la Douane, partie prenante de la promotion de nos ports et de nos aéroports auprès des opérateurs étrangers, par exemple en travaillant sur des logiques de campagnes de communication »

Concluant sur cette proposition, **Jean-Pierre Ennebick**, indique qu'il va revenir vers les adhérents et partenaires pour monter un groupe de travail en vue du développement d'un benchmarking.







## LOCATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

### « Le futur dès maintenant : les loueurs préparent l'avenir »

*Temps fort de cet atelier, le débat sur la situation du métier de la location et son évolution future avec la participation du Président du Conseil location, Yvon Pouhaër, pour rappeler « l'histoire » du métier, de Patrice Salini, Economiste, spécialiste du secteur des transports pour donner son analyse et dessiner les tendances des évolutions pour l'avenir et de François Piot, Directeur Général d'ARVAL, Président du Syndicat des loueurs longue durée, pour témoigner des évolutions du métier et du marché de la location de voitures en longue durée.*

En ouvrant la séance, Monsieur **Yvon Pouhaër**, Président du Conseil location, s'est félicité de la bonne représentation des entreprises de location adhérentes à TLF et a remercié tout particulièrement **Olivier de la Morinière, Président du Groupe Fraikin**, de sa présence et de la mobilisation de ses dirigeants. Il a tenu à saluer l'engagement professionnel du Groupe Fraikin, adhérent depuis 1945, en lui remettant le bulletin d'adhésion d'origine à l'organisation professionnelle.

**Une première partie de l'atelier a été consacrée aux actions du Conseil location et aux grands sujets d'actualité qui touchent la profession.**

**Daniel Rigal, délégué location TLF-LVI** a rappelé les actions menées par le Conseil depuis plusieurs années. Celles qui contribuent à structurer les relations avec le marché (conditions générales, restitution des véhicules, méthode *CNL*, indices *CNL*, indicateurs professionnels) et les actions collectives face à l'évolution de l'environnement

réglementaire (TIPP, Chronotachygraphe, délais de paiement, contraventions), en développant plus particulièrement deux sujets d'actualité :

- Le premier, la Contribution Economique Territoriale (remplaçante de la TP) instaurée par la loi de finances 2010, permet désormais au loueur de déduire de sa valeur ajoutée les amortissements afférant aux biens donnés en location pour plus de 6 mois, quelle que soit la qualité du preneur (assujetti ou non), mais exclut la sous location.  
Le projet de loi de finances 2011 propose de supprimer cette exclusion.  
En revanche, les frais financiers restent non déductibles.
- Le deuxième sujet est l'écotaxe, prévue pour 2013. Elle est en principe due par le propriétaire du véhicule mais si le véhicule est en location, c'est au locataire de s'acquitter de cette taxe. Des échanges sont en cours avec les administrations concernées pour étudier la mise en application des principes retenus. Cette taxe va s'appliquer à tous les véhicules de plus de 3,5 tonne et concerner 15 000 kilomètres de voies de toutes catégories (dont le périphérique parisien). On estime le montant moyen à 0,12 € le kilomètre.

**Daniel Rigal** signale ensuite plusieurs actions de communication. D'une part, la campagne de communication que l'Union routière de France (URF) va bientôt lancer en faveur de la filière camions, pour laquelle le conseil de métier a eu la possibilité d'introduire des éléments sur la location de véhicules industriels. Il évoque aussi l'espoir de pouvoir faire passer des messages auprès de la future commission parlementaire dont la création a été obtenue grâce à l'action du groupe VI de l'URF sur la place et le rôle des camions dans l'économie. Il prévoit également la participation à une journée de la location qui pourrait être organisée en 2011.

Pour terminer, il évoque les dossiers « européens » dont celui de la libéralisation de la location de camions en Europe qui ne progresse pas ainsi que l'évolution des normes comptables internationales ; deux sujets qui sont traités par l'association européenne de la location Leaseurope à laquelle les loueurs français participent activement.

### ***Anne-Claire Forel, secrétaire générale adjointe du Syndicat national des loueurs de véhicules de longue durée (SNLVLVD), a ensuite été invitée à apporter un éclairage sur l'évolution des normes comptables internationales.***

En août dernier, un projet concernant la comptabilisation des contrats de location (crédit-bail, location de longue durée) a été présenté. Objectif : développer une approche unique quel que soit le contrat de location qui assure que tous les actifs et passifs sous-jacents au contrat de location apparaissent dans le bilan financier. Cela doit apporter une certaine transparence pour l'actionnaire qui pourra, quels que soient les engagements financiers de l'entreprise, savoir où en est l'entreprise. Le projet s'appliquerait dès 2013 et concernerait dans un premier temps les sociétés cotées et leurs filiales. « Il vous touchera si vous avez un client qui fait partie d'un groupe coté, et il concernera tous les contrats de location, c'est-à-dire tous les biens mis en location, tous les types de véhicules et de biens. Il n'y a pas de limite liée à la valeur du bien loué. »

Rentrant dans le détail du projet, **Anne-Claire Forel** précise que l'on est « dans un modèle qui dépasse tout entendement » ! Côté loueur, si le risque est totalement transféré au locataire, comme c'est le cas dans une location financière aujourd'hui, le loueur devra utiliser une méthode de « décomptabilisation » et le bien disparaîtra de son bilan. Sinon, par exemple dans le cas de la location longue durée de véhicule, le loueur devra appliquer la méthode dite d'« obligation d'exécution » et garder le véhicule à son bilan et en plus inscrire les loyers à recevoir selon sa propre évaluation.

**La complexité des nouvelles règles comptables** envisagées est telle que le Groupe consultatif européen pour l'information financière (*Efrag*), un bureau conseil européen en comptabilité dont les avis sont généralement suivis, vient de répondre à l'IASB – l'instance internationale en charge de l'élaboration des normes comptables - que le projet actuel manque de simplicité et de précision. L'Efrag a aussi demandé de mieux prendre en compte les besoins des utilisateurs, en adoptant la méthode la plus simple de comptabilisation. « Le message est entendu », estime **Anne-Claire Forel**. Elle indique que, alors que l'IASB est pressé de figer en juin prochain la norme avant application en 2013, l'Efrag demande qu'un peu plus de temps soit pris, quitte à dépasser cette date pour avoir une norme cohérente avec le monde économique. En conclusion de son intervention, **Anne-Claire Forel invite les professionnels à relayer le message, en parlant notamment de ce sujet à leurs clients et en participant aux réunions d'information.**

## ***Une seconde partie a été consacrée à débattre de la situation du métier de la location et de son évolution future sous le titre : « le futur dès maintenant, les loueurs préparent l'avenir de leur métier »***

**Yvon Pouhaër, Président du Conseil location de TLF, a proposé un rappel historique de l'évolution du métier.**

Il a rappelé les grandes étapes structurelles qui ont conduit le secteur à la physionomie connue aujourd'hui : un secteur très concentré où six entreprises représentent 85 % du marché mais avec des disparités tant de structure que de gestion et de positionnement sur des marchés divers qui conduisent à rendre floue l'image de la location « full service » et à faciliter l'arrivée de nouveaux intervenants positionnés souvent sur des marchés régionaux ou de « niches » professionnelles.

**Patrice Salini, Economiste, spécialiste du secteur des transports a donné sa vision du secteur aujourd'hui et dessiné les tendances des évolutions pour l'avenir.**

D'emblée, il a souligné la difficulté de communiquer sur une profession de la location qui se caractérise par une grande diversité. Il en veut pour preuve une certaine difficulté à trouver des informations sur le sujet sur Internet et cela tant en français que dans d'autres langues ! La part de marché globale de la location n'augmente pas depuis une dizaine d'années. Au vu du rythme moyen d'immatriculation des véhicules dans le pays, le marché apparaît constant, voire même en légère régression.

Évoquant les perspectives d'avenir, **Patrice Salini** attire l'attention sur le risque de contraintes quantitatives, en particulier en matière de quotas d'émission de gaz à effet de serre. « Ce n'est pas inenvisageable à moyen terme. Cela fait partie du débat », note-t-il.

Des stratégies novatrices sont bien sûr possibles, explique-t-il. Mais pour mettre en œuvre des évolutions majeures, il faudrait des moyens considérables. Leur ordre de grandeur se chiffre en dizaines de milliards d'euros : si l'on voulait par exemple faire du transport ferroviaire de masse sur un axe nord-sud, on ne saurait pas le faire avec le réseau actuel. Il faudrait donc construire des lignes. Cela étant, on peut s'interroger quant à l'efficacité des politiques de report modal : **Patrice Salini** cite l'exemple de la taxation allemande qui a eu un impact nul. En 2009, la part du transport routier a même augmenté. La seule certitude concerne l'évolution de la demande ; elle porte par exemple sur des services associés à la location ou encore sur la ville, avec des véhicules peu polluants, adaptés aux rues étroites.

A la fin de cette séance, un questionnaire a été remis aux participants pour, en 13 questions, recueillir leur vision du métier de la location et son avenir. Les résultats seront analysés par le Conseil location dans ses prochaines réunions.

**François Piot, Directeur Général d'ARVAL, Président du Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée, a témoigné des évolutions du métier et du marché de la location de voitures en longue durée.**

Fort de 37 adhérents, le SNLVLVD représente la quasi-totalité d'une profession qui est assez concentrée, d'autant plus que les 7 premiers acteurs concentrent 85 % du marché. Les membres de ce syndicat qui immatriculent environ 400 000 véhicules en année courante, représentent un poids assez significatif dans le monde de l'automobile. Ils sont de gros acheteurs de pneus, de carburant et gèrent même les sinistres – à ce titre certains d'entre eux sont aussi assureurs ou courtiers. Les loueurs ont donc accès à l'achat de voitures dans des conditions beaucoup plus favorables que les entreprises, sauf les plus grandes. Il en va de même pour le crédit, surtout pour les acteurs qui sont eux-mêmes des filiales de banques, comme d'Arval l'est de la BNP.

Ces dernières années, l'activité du SNLVLVD a beaucoup progressé, à la mesure de la progression de la location dans les grands comptes. Chez ces derniers, le financement des voitures est à 95% en location longue durée. Dans les entreprises de taille moyenne, le taux est de 50 %, tandis qu'il descend à 10% dans les TPE et chez les indépendants. Il reste donc beaucoup de pédagogie à faire, même si la notion d'usage remplace progressivement celle de propriété.

Aujourd'hui, la crise a amené les loueurs à repenser leurs activités, leurs méthodes et leurs coûts. « Maintenant, nous réfléchissons de plus en plus en termes de gestion de déplacements plutôt que de véhicules. Nos clients nous demandent plus de services, avec par exemple la gestion des contraventions qui n'est pas facile à informatiser. Nous développons aussi la carte carburant qui est un bon moyen de contrôler les dépenses ainsi que les programmes d'éco-conduite qui peuvent réduire de 15 à 25 % la consommation de carburants et la sinistralité », explique **François Piot**. Les loueurs commencent à gérer tous ces éléments et à en restituer l'économie à leurs clients. « A l'avenir nous gérerons aussi sans doute d'autres choses que la voiture, par exemple des taxis entre deux déplacements ou de l'auto-partage. Nous deviendrons des « assembleurs » de déplacements. Si nous ne le faisons pas, d'autres y viendront ».







## « Fret ferroviaire : entre nouvelles régulations, progrès technique et transport combiné »

*La croissance du fret passera-t-elle par le progrès technique ? Y a-t-il nécessairement un lien entre croissance du fret ferroviaire et progrès technique ?*

*Autour de Philippe Boucheteil, Président du conseil de métier Ferroviaire de TLF et animateur de la séance, Philippe Essig, Armand Toubol et Jean-Pierre Orus se sont penchés sur les enjeux et les conditions favorisant la croissance du fret. Si celle-ci paraît bien liée au progrès ou du moins à des évolutions techniques, des avancées sont envisageables à court ou moyen terme. En effet, les technologies sont d'ores et déjà disponibles. De nouvelles solutions de transport combiné rail-route ont été détaillées.*

### Compte-rendu de l'atelier

Pour **Philippe Essig**, consultant, ancien ministre et ancien Président de la SNCF, il ne fait pas de doute que la croissance du fret passera par le progrès technique. « Le fret ferroviaire a un avenir si on modernise radicalement ses techniques et ses modes d'exploitation », affirme-t-il. « Depuis 100 ans, le rail a vécu des tourmentes analogues à celle d'aujourd'hui et il s'est redressé : je cite la traction au lendemain de la guerre, la grande vitesse alors que le train périssait à la fin des années 70 en raison du développement des autoroutes et du développement du trafic aérien et l'exemple des chemins de fer américains qui étaient moribonds en 1978 alors qu'aujourd'hui, ce sont des entreprises florissantes », poursuit-il.

**Il présente un projet de modernisation qui compte deux volets, le premier concernant les matériels, le second la circulation.** La modernisation des matériels passe par l'attelage automatique et le frein électronique. En la matière, l'Europe constitue une aberration, explique **Philippe Essig**, carte à l'appui : la plupart des pays du monde, les deux Amériques, l'Asie, une grande partie de l'Afrique ont l'attelage automatique sur leurs trains de fret, l'Europe non !

L'attelage automatique assure la transmission des efforts de traction et de compression ce qui permet d'éliminer les tampons. Il assure en même temps la connexion de deux conduits pneumatiques et d'un câblage électrique. « On peut très bien coupler dans le même temps un wagon à attelage automatique et un attelage traditionnel », dit **Philippe Essig** qui explique les échecs des années 1970 par la volonté d'équiper tout le parc de voitures voyageurs et de wagons avec un attelage unique. « C'était un équipement très couteux. Les voitures voyageurs nécessitent, en effet, une connectique complexe. Par ailleurs, il aurait fallu changer le réseau européen en une seule fois. » Autant dire un investissement énorme pour une rentabilité impossible. « On n'avait pas imaginé la cohabitation », ajoute-t-il, indiquant que c'est ce qui a changé depuis 20 ans : l'évolution a été faite pour les matériels voyageurs (TGV, les transiliens modernes, les TER, les ICE... ). L'opération peut donc être progressive.

**Quant au frein, il est qualifié d'archaïque** : « On en est encore aux technologies mises en place dans les années 1880. Il faut 30 secondes entre l'ordre de freinage et le freinage effectif. Du coup, on use les roues et les disques ce qui génère des coûts de maintenance et on fait du bruit », détaille **Philippe Essig**. Il cite une étude américaine qui montre qu'un **frein à commandes électriques réduit la distance d'arrêt de 30 à 50 %, la consommation d'énergie de 5 % et les coûts de maintenance de 25 %**. Avec des freins électriques, **les trains pourront être deux fois plus longs et deux fois plus lourds, rouler à 120 km/h au lieu de 100** et simplifier les dessertes terminales compte tenu de leur plus grande maniabilité. Ils constituent donc un élément de rentabilité considérable pour les entreprises ferroviaires. Quant aux chargeurs, ils pourront négocier des tarifs plus avantageux.

« Nous proposons une politique des petits pas, en commençant le plan de modernisation par les wagons assurant des trafics de pondéreux, puis les trains du transport combiné et ceux des autoroutes ferroviaires », déclare **Philippe Essig** qui chiffre **la rentabilité entre « 6 mois et trois ans » pour les opérateurs**. « Pour le gérant de l'infrastructure, RFF, on observera une augmentation considérable de la capacité du réseau et, surtout, avec des trains ayant la précision des actuels trains de voyageurs ». Pour une installation en grande série, l'investissement se chiffre à 20 000 euros/wagon (20 % du coût d'un wagon) et beaucoup moins à la construction d'un wagon neuf.

Le deuxième volet à envisager **dans les 5 ans est, selon Philippe Essig, la fluidification de la circulation**. Irréalisable autrefois, ce « vieux rêve » des cheminots pour éviter les conflits de circulation devient aujourd'hui facile à concrétiser **grâce aux améliorations dans la transmission de l'information et aux technologies comme le GPS**.

Pour **Philippe Essig**, un tel projet de modernisation du fret ferroviaire est « **réaliste** parce qu'il se développera progressivement et permettra de rebattre les cartes en faisant d'un métier d'accrocheur de wagons un métier moins pénible ». Il remettra à plat les modes opératoires car « il transformera la manière dont on pourra former les trains, les politiques commerciales et même la gestion sociale. Surtout, c'est un projet qui permettrait **de relancer le fret ferroviaire** et de répondre aux objectifs du Grenelle », conclut **Philippe Essig**.

**Philippe Boucheteil** note qu'il est « sûr que si les entreprises ferroviaires vont dans cette direction, les loueurs de matériels (wagons) y iront également . Ensuite, il est important que tout le monde soit gagnant ».

**Armand Toubol**, consultant, présente ensuite le **projet européen Marathon**. Ce projet collaboratif financé à 50 % par l'Europe et à 50 % par les industriels concernés **visent à faire circuler des trains longs**, seule façon de faire passer plus de marchandises sur le réseau. Il réunit **17 partenaires européens** qui vont examiner la manière de faire passer les frontières aux trains sans manipulations supplémentaires. Parmi ces partenaires figurent six pays (France, Belgique, Italie, Suède, Suisse et Espagne), des gestionnaires d'infrastructures dont RFF, des entreprises ferroviaires dont SNCF et SNCB, ainsi que des constructeurs de matériels dont Alstom, un équipementier (Faiveley), deux spécialistes de radio-commande de locomotives (Ceron Tech en France) et des entités qui leur apportent de l'aide (UIC, le port de Barcelone, etc.).

**Pour faire rebondir le fret ferroviaire**, « il faut améliorer la compétitivité et redonner de la capacité au réseau. Aujourd'hui, nous avons des difficultés à insérer les trains de fret dans le réseau et à relancer l'action commerciale», explique **Armand Toubol**. Le tout doit obéir à **deux contraintes** :

« La première est de réussir une mise en œuvre à court terme donc sans qu'une nouvelle certification soit nécessaire. Nous devons envisager de faire un seul train long de 1 500 mètres à partir de deux trains à la longueur standard européenne de 750 m.



Deuxième contrainte, il est exclu de demander des investissements majeurs compte tenu de la période de décroissance que connaît le fret ferroviaire. »

**Techniquement**, le projet repose sur des solutions réalisables dans un futur proche et ne demandant qu'un minimum d'adaptations, tant pour le matériel lui-même que pour les infrastructures et la sécurité. Ses promoteurs souhaitent qu'il soit applicable à l'échelle transeuropéenne - la longueur de 1 500 m apporte justement une solution satisfaisante à travers l'Europe. Des tests seront bientôt menés, indique encore **Armand Toubol**.

**Philippe Boucheteil** remarque que ces projets sont « extrêmement complémentaires ».

Invité à s'exprimer également sur le thème du progrès technique, **Jean-Pierre Orus**, chef de l'unité nouveaux services du pôle commercial de Réseau ferré de France (RFF) et après avoir replacé RFF dans le paysage français, présente **le projet Maxiperfo**. Signé en mars dernier, ce projet vise à permettre **la circulation de nouveaux formats de trains avec les matériels roulants existants**. A ce titre, il s'inscrit dans les grands axes de la politique de RFF, dont le contrat de performance signé entre l'Etat et RFF en novembre 2008.

Maxiperfo doit générer des bénéfices de plusieurs ordres, explique **Jean-Pierre Orus** : **gain de productivité pour les opérateurs et les entreprises ferroviaires, baisse des coûts à la tonne transportée, augmentation de la part de marché fer/route ou encore gain de capacité sur le réseau**. Les marchés cibles sont **le transport combiné, le conteneur maritime, l'autoroute ferroviaire, le transport d'automobiles et de produits lourds**, avec des masses allant **jusqu'à 4 000 tonnes** pour ces derniers, ainsi que des **longueurs jusqu'à 1 500 mètres** pour les autoroutes ferroviaires, à des vitesses maximales de l'ordre de **120 km/h**.

Toutefois, **cette circulation de nouveaux formats de trains implique de nombreuses études**, indique **Jean-Pierre Orus**, citant par exemple l'étude du comportement dynamique des trains et du risque de déraillement. Pour repousser encore plus loin les limites de formats, des innovations sont nécessaires dans le matériel roulant – en matière de freinage, d'attelage ou de télécommande des locomotives – mais ces technologies sont déjà là, conclut le représentant de RFF.

De même, **le transport combiné rail-route** continue d'être un sujet de premier ordre en matière de fret ferroviaire. Des projets intéressants voient le jour actuellement, notamment celui développé par la société **Combiwest**, nouvel opérateur de transport combiné, dont l'objectif est d'opérer à partir de janvier 2011, **une liaison commerciale de transport de marchandises par voie ferrée** (avec un tractionnaire privé) **entre Rennes et Lyon**, via Mâcon, à raison de cinq allers/retours quotidiens, chaque semaine.

Un projet suivi de près également par l'opérateur historique via ses filiales de transport combiné (**Novatrans et Naviland Cargo**) qui travaillent au développement d'offres s'adaptant aux besoins de leurs clients.









## PLENIERE

### *Intervention de Pascal Chaigneau*

*Docteur en science économique du développement, avocat à la Cour d'appel de Paris et Professeur des Universités, Pascal Chaigneau a fondé le Centre d'études diplomatiques et stratégiques qu'il dirige. Il est l'auteur de nombreux ouvrages et études de géopolitique dont « Enjeux diplomatiques et stratégiques » (Economica – 2010). A l'occasion de cette plénière, il a dressé le tableau de la mondialisation et des grandes recompositions géopolitiques sur toile de fond de sortie de crise, insistant sur l'instabilité au Moyen-Orient.*

**Les bouleversements géopolitiques en cours** » ou « **Dominer ne signifie pas contrôler** ».

« Nous avons appris à raisonner par rapport à l'hyperpuissance des États-Unis et, aujourd'hui, nous assistons à l'émergence d'un monde pluripolaire », explique **Pascal Chaigneau**. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'il va être multilatéral. Sur le plan économique, à peine commençons-nous à sortir de la crise que les égoïsmes nationaux prévalent, avec une idée de guerre monétaire. Quand nous étions confrontés à la crise, il était question de « refonder le Fonds monétaire international ». Aujourd'hui, « nous nous rendons bien compte que, fut-il dirigé par un Français, le FMI est loin d'être l'outil de gouvernance qu'on nous a présenté ».

S'exprimant peu avant les élections de mi-mandat aux États-Unis, **Pascal Chaigneau** estimait que « l'hypothèse statistiquement la plus vraisemblable pour les deux prochaines années est, pour Obama, une cohabitation difficile du type premier mandat de Clinton ». Aujourd'hui, « l'Amérique doute d'elle-même ». Dans les cercles de réflexion outre-Atlantique, cela se traduit par la question suivante : « N'évoluons-nous pas vers un siècle post-américain ? »

Sans faire d'« américanolâtrie », **Pascal Chaigneau** estime que « nous avons quand même quelques fondamentaux pour relativiser ce passage d'un excès à un autre ». « Je sais bien que les Chinois sont devenus la 2<sup>e</sup> puissance économique mondiale mais ils représentent un petit tiers de l'économie américaine. Il faut donc savoir raison garder ». En termes de puissance militaire, les Américains représentent 43 % de toutes les dépenses militaires de la planète et ils possèdent 11 porte-avions dont 8 à propulsion nucléaire. Même domination dans les technologies de l'information, puisque les Américains ont 80 % des serveurs Internet. **Tout indique que les États-Unis resteront durablement un élément central de l'échiquier mondial.**

## Fourvoyés en Afghanistan et en Irak

Néanmoins, « ils se sont fourvoyés dans des conflits », affirme **Pascal Chaigneau** à propos de l'Afghanistan et de l'Irak. Ces deux conflits post-11 septembre « vont continuer durablement de rendre l'échiquier international plus complexe ». Il en veut pour preuve que l'Afghanistan est, après trois guerres anglo-afghanes et dix ans d'intervention soviétique, « le seul pays qu'aucun acteur extérieur n'a stabilisé ». Les membres de la coalition présente dans ce pays représentent 75 % du PNB mondial. Pourtant, ils n'arrivent pas à tenir tête à environ 30 000 combattants « que nous appelons talibans (...) dans un discours simplificateur ». « Le tribalisme gagne tandis que les dernières élections législatives ont donné lieu à 17 000 recours. Il n'y aura donc pas de résultat avant quelques mois ». « Il faut donner un socle de légitimité minimale au pouvoir du président Hamid Karzaï, sinon la coalition va continuer de se fragmenter, dit encore **Pascal Chaigneau**.

En effet, les calendriers électoraux de nombreux pays, des Etats-Unis à la France en passant par l'Espagne, nous placent dans une logique de désengagement. Les décideurs politiques vont être tentés, à la mi-2011, de dire « the job has been done », on peut s'en aller. C'est aussi pour cela que la doctrine est de dire qu'il y a des « talibans modérés ».

## Une poudrière au Pakistan

Si l'Afghanistan crée autant de problèmes pour l'avenir, c'est aussi parce que « nous avons à son côté un pays de 180 millions d'habitants qui a l'arme nucléaire et qui est l'État malade des relations internationales, le Pakistan ». Ce Pakistan est indissociable du conflit afghan. Les inondations de l'été dernier ont touché 160 000 km<sup>2</sup>, c'est-à-dire la superficie de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse. Elles ont détruit des infrastructures qui étaient utiles pour la logistique et elles ont discrédité l'État. Au Pakistan, le pays légal ne pèse plus rien. Désormais c'est l'armée qui gouverne « en laissant les politiques en front-office ».

**Pascal Chaigneau** juge cette situation « extrêmement préoccupante » : « Nous allons nous désengager de la guerre en Afghanistan, mais nous allons laisser une poudrière de l'autre côté ». Il attire l'attention sur le risque de contamination au reste de l'Asie centrale. « Nous y avons plutôt des autocrates post-soviétiques et d'aucuns considèrent que c'est un moindre mal tant qu'ils tiennent leur pays. »

S'interrogeant ensuite sur l'Iran, il estime que ce pays veut « bien évidemment » l'arme nucléaire. Si l'Iran ne voulait que de l'énergie, il lui suffirait de construire des centrales au gaz, dont il dispose des deuxièmes réserves de la planète, derrière la Russie et devant le Qatar. L'Iran « pose le problème d'un État qui fabrique la provocation pour se donner une stratégie de survie ». Confronté au « ras-le-bol de la population face au pouvoir des mollahs, ce régime se dit qu'il pourrait retrouver une légitimité si l'État hébreu venait à le frapper, d'où la provocation... Pour **Pascal Chaigneau**, le risque d'attaque israélienne contre l'Iran est « statistiquement faible mais son amplitude serait considérable ». Quel en serait l'impact sur les prix du pétrole, demande-t-il ?

## 120 fois la seconde guerre mondiale

Évoquant ensuite l'autre conflit post-11 septembre, en l'occurrence l'Irak, il explique que cette guerre a coûté « 120 fois la seconde guerre mondiale compte tenu de la sophistication technologique des matériels ». Les Américains se sont désengagés après 2 800 jours de guerre mais ils ont gardé 4 500 soldats des forces spéciales et 50 000 hommes au total sur place. Des élections ont eu le 7 mars mais il n'y a toujours pas de gouvernement. Dans le jeu régional, la Syrie devient un arbitre car elle accueille 1,5 million de réfugiés. Cependant, c'est la Turquie qui apparaît comme « l'acteur le plus malin ». Elle investit dans la seule partie stable de l'Irak, le Kurdistan irakien. Cette région devient une « banlieue économique de la Turquie ».

Dans les autres pays de la zone, les incertitudes continuent de s'accumuler. En Arabie Saoudite, « la garde royale saoudienne a été portée à 120 000 hommes et « je vous assure que ce ne sera pas uniquement pour faire des défilés », affirme **Pascal Chaigneau**. Quant à l'Égypte, « vous aurez une junte militaire de fait en back-office avec un triumvirat d'officiers généraux et pour le visage officiel, une succession dynastique avec Gamal Mubarak », dit-il. « C'est le prix à payer si vous ne voulez pas avoir les frères musulmans ». Quant au Liban, il apprend à vivre « sans État » : « Il se place sur la voix belge, mais il y a un certains nombre de pays qui fonctionnent assez bien quand ils n'ont pas d'État. »

Pour l'Afrique, la mode est non sans raison à l'afro-pessimisme. « L'axe 18° – 20° parallèle va fracturer durablement une Afrique qui, sinon, se normalise », souligne **Pascal Chaigneau**. Cet axe recouvre des zones fragiles où nous allons durablement devoir gérer des crises, comme la Somalie ou le Soudan. Il y a aussi le Mali, la Mauritanie et le Niger, que l'on découvre avec la récente prise d'otages : « C'est le prochain vivier à islamistes. Les Américains et les Anglais nous font comprendre la chose suivante : c'est un peu votre chasse gardée à vous, les Français ; alors s'il vous plaît, faites le ménage. ».

## **Le Vampire du Milieu tire la croissance**

**Pascal Chaigneau** veut cependant faire passer le message selon lequel « nous avons des facteurs lourds d'afro-optimisme ». L'avenir de l'Afrique, c'est sa démographie : « Il y aura un milliard et demi d'africains dans vingt-cinq ans ». L'Afrique possède aussi 60 % de tous les minerais stratégiques rares au moment où la Chine, le « Vampire du Milieu », en a besoin pour son développement. La Chine devient le premier partenaire de l'Afrique. A cet égard, **Pascal Chaigneau** estime que la thèse qui prévaut au niveau élyséen est la suivante : « Puisque la dynamique chinoise en Afrique est irréversible, faisons avec eux de la triangulation, aidons-les à pénétrer le continent africain »

La dynamique chinoise se fait aussi sentir dans toute l'Asie du Sud-Est. Les diasporas chinoises tirent la croissance, avec des taux de 11 % à Taïwan et de 28 % à Singapour. L'Inde est un autre acteur de poids, mais il y a un différentiel de un à quatre par rapport à la Chine. « La Chine veut penser le monde, l'Inde pense sa région ». « La Chine a une vraie ambition navale. Si vous lisez le livre blanc de la défense chinoise, vous verrez qu'ils sont en train de construire 4 porte-avions. Il y a une rupture de paradigme global, la Chine se vit comme une puissance mondiale », constate **Pascal Chaigneau**.

Quant aux autres régions du monde, l'Amérique du Sud est « le continent qui a éradiqué en douze ans ses guerres et a stabilisé ses crises monétaires. Il connaît non seulement une démocratisation mais aussi une alternance des régimes politiques ». De son côté, la Russie va chaque jour renouer un peu plus avec une ambition de puissance. « Ce pays ne veut plus être bafoué sur l'échiquier international ». Alors que les hommes se sont partagé les continents depuis 200 ans, à l'avenir, ils se partageront les océans. Le premier sera l'Arctique. « Cela veut dire des routes commerciales et la Russie a 17 brise-glaces dont 6 à propulsion nucléaire ».

En guise de conclusion, **Pascal Chaigneau** cite Raymond Aron. Dix ans avant la chute du Mur de Berlin, ce dernier évoquait l'hypothèse d'un monde post-communiste en affirmant que l'Europe se recomposerait autour de l'Allemagne, l'Asie autour de la Chine et les États-Unis découvriraient que dominer ne signifie pas contrôler. « Ce texte n'a pas une ride, je crois qu'il définit assez clairement la situation actuelle ».

## **Intervention de Michel Godet**

**Economiste, Professeur au CNAM (Chaire de Prospective Stratégique) et membre élu de l'Académie des Technologies, Michel GODET participe activement à la réflexion publique au sein du Conseil d'Analyse Economique (CAE) rattaché au Premier Ministre. Il est l'auteur de nombreux ouvrages dont le dernier « Libérer l'innovation dans les territoires » (La Documentation française - 2010 avec Philippe DURANCE et Marc MOUSLI), constitue la synthèse du rapport au Gouvernement « Créativité et innovation dans les territoires ».**

### **« Penser local pour agir global »**

Avec un regard à contre-courant, **Michel Godet** affirme que la France a tort d'avoir peur de l'avenir. « Nous pouvons aussi construire l'avenir autrement, en pensant localement pour agir globalement. »

Les crises sont aussi porteuses d'espoir et, avec un peu de courage et de bon sens, nous avons les moyens de construire l'avenir autrement qu'en laissant filer la dette publique. Mais il faudra mettre un terme à l'exception française consistant à vivre au-dessus de ses moyens tout en travaillant moins. Au contraire, il faudra accepter de travailler



plus pour gagner moins ! **Michel Godet** explique que la France n'a plus un seul poste industriel excédentaire dans sa balance des échanges. Tout se passe comme si elle devenait un land agro-touristique de l'Allemagne. Il formule donc des dizaines de propositions concrètes, dont sept prioritaires, afin de faire avancer le mammoth éducatif, sortir par le haut des 35 heures, créer des centaines de milliers d'emplois marchands et assurer la pérennité des solidarités intergénérationnelles en évitant la paupérisation des familles.

Les facteurs de développement, comme ceux de récession d'ailleurs, sont d'abord endogènes, affirme-t-il. Evoquant l'innovation, il explique que la technologie n'est pas l'essentiel : les trois-quarts des idées proviennent des salariés, des clients et des fournisseurs. La part de la high-tech reste minoritaire par rapport aux innovations de toutes natures, commerciale, organisationnelle, financière, etc. Dans le développement endogène, ce sont les hommes qui font la différence. Quant au rôle des pouvoirs publics, il est d'accompagner, et non de freiner, la contagion des initiatives

## **Relocaliser les activités**

Abordant le thème du développement durable, il souligne qu'il peut être un levier pour l'innovation et donner du sens à la croissance. Ses contraintes et ses opportunités pourraient changer la donne de la mondialisation et entraîner la relocalisation des activités dans des territoires créatifs. Ces derniers seront ceux qui auront su conjuguer qualité de vie et harmonie sociale. Dans cette perspective, il est aussi nécessaire de renforcer les pôles de compétitivité par des pôles de qualité de vie et de services. Quant à la démographie, le vieillissement est aussi une bonne nouvelle.

**Michel Godet** insiste sur l'urgence d'engager des réformes de fond. Certes, on n'a jamais autant réformé et continué à le faire malgré la crise mais des idées, comme celle des heures supplémentaires non imposées qu'il avançait, ont été déformées par le jeu des exonérations de charges. Cette mesure coûte aujourd'hui six milliards d'euros au budget mais ces déficits ne sont rien par rapport à ceux générés par la crise financière. Autant que la classe politique, **Michel Godet** fustige donc le monde de la finance : les financiers n'ont plus confiance entre eux, car si chacun sait ce qu'il a, ou non, caché aux autres, il soupçonne tous les autres de mensonges ! Il est donc temps de changer les joueurs de cette partie de poker menteur.

A condition de ne pas céder à la tentation de la fuite en avant, nous pouvons être confiants pour l'avenir de la France et des économies occidentales en général. Dopée par les pays émergents, la croissance mondiale de la production et des échanges n'a jamais été aussi forte que depuis 2002. Tirant la leçon de l'histoire des fluctuations économiques, **Michel Godet** estime que la crise actuelle ne devrait pas durer plus de quelques semestres. A tel point que les historiens ne manqueront pas devoir, en ce début de 21<sup>e</sup> siècle, une Belle époque encore plus remarquable que celle du début du 20<sup>e</sup>.





# « Adaptation des fonctions Transport et Logistique à la globalisation de l'économie »

## *Intervention de Christophe Platet*

*Associé de l'activité Advisory d'Ernst & Young, Christophe PLATET est responsable des activités de conseil en management pour la France. Il accompagne des entreprises et organisations dans leurs projets de transformation et dans l'amélioration de leur performance financière et opérationnelle. Il intervient principalement dans les secteurs du transport et de la logistique, des services aux entreprises et de la banque retail.*

## *La France reste un pays attractif.*

Bien placée en Europe grâce à la qualité de ses infrastructures, la France doit apprendre à former et garder les talents pour maintenir sa compétitivité.

Le baromètre annuel d'Ernst & Young sur l'attractivité pour les investissements directs étrangers montre que la France reste un acteur d'envergure. « Nous avons recensé 3 000 projets significatifs en Europe en 2009, dont 500 en France », indique **Christophe Platet**. Contrairement à certains « brûlots » que l'on peut lire dans la presse anglo-saxonne, cela montre que l'Hexagone « reste une terre d'accueil privilégiée » à l'intérieur de l'Europe, en deuxième place derrière le Royaume-Uni et devant l'Allemagne en termes d'investissements.

Dans les activités logistiques, la France arrive en tête grâce à la qualité de ses infrastructures de transport. Les investissements « colossaux » consentis via le grand emprunt devraient conforter cette position. Malgré les mouvements sociaux récents, la stabilité politique est aussi un facteur positif. A propos du coût de la main d'œuvre, **Christophe Platet** réagit aux propos de Michel Godet en notant que « la France est tout à fait compétitive sur le plan de la productivité même si elle n'est pas en tête ».

**Christophe Platet** revient ensuite sur la crise financière, en estimant que les activités de la logistique figurent parmi les premières touchées. « Aujourd'hui, si nous avons retrouvé des volumes, la pression sur les prix pose toujours la question de la rentabilité des activités sur la durée, voire de la validité du business model », dit-il. En matière capitalistique, un autre phénomène intéressant émerge : les fonds de private equity (fonds d'investissements) s'intéressent de plus en plus au secteur du transport et de la logistique.

Pour illustrer les évolutions en cours de ces métiers, **Christophe Platet** cite aussi une étude menée aux Pays-Bas. Elle montre que 60 % des chefs d'entreprises estiment que la consolidation du secteur va se poursuivre. Elle concernera en premier lieu les plus gros acteurs, aux côtés desquels des sociétés plus petites et spécialisées pourront se maintenir. Les chefs d'entreprises interrogés pensent aussi que les cartes seront rebattues dans le sens d'un meilleur équilibre entre les différents modes de transports.

Au-delà de l'exemple batave, **Christophe Platet** souligne la nécessité, pour le secteur, de renforcer les partenariats. Il attire aussi l'attention sur la problématique des « vrais coûts » de l'obtention et de la gestion d'un client, dont le calcul peut receler « d'énormes surprises ». Autre grand sujet de préoccupation pour Ernst & Young, l'accès aux bonnes expertises. « La guerre des talents est planétaire. Quand les Chinois travaillent en Algérie, la concurrence est directe. Travaillons à former et à garder les meilleurs », conclut-il.

# Contacts TLF

## TLF Siège

71 Rue Desnouettes 75015 Paris - Tél. 01 53 68 40 40

Président : Philippe GRILLOT - Délégué Général : Patrick BOUCHEZ

## Responsables métiers

Emmanuèle BONTEMPS (supply chain, ferroviaire, maritime) ; Philippe CHOUTET (relations sociales et convention collective, emploi et formation professionnelle, institutions paritaires, affaires juridiques et fiscales) ; Laure DUBOIS (messagerie-express, relations sociales et convention collective, emploi et formation professionnelle) ; Stéphane LEVESQUE (route, fiscalité, développement durable) ; Martine OLIVER (douane) ; Béatrice POISSON (matières dangereuses) ; Daniel RIGAL (location de véhicules industriels) ; Anne SANDRETTO (douane, ntic).

## Communication

Christine LEROY (Directrice) - Tél. 01 53 68 40 40 - cleroy@e-tlf.com

## Pour adhérer à TLF

### A Paris

- Patrice GRAVELLIER (Directeur Administratif et Financier) - Tél. 01 53 68 40 40

### En région

#### • TLF CENTRE

Sandra PANET - Tél. 02 38 78 19 62  
tlf-centre@e-tlf.com

#### • TLF EST

Pierre VIBRAC - Tél. 03 83 51 89 89  
tlf-est@e-tlf.com

#### • TLF ILE-DE-FRANCE

Thierry SERVILÉ Tél. 01 53 68 40 70  
tlf-iledefrance@e-tlf.com

#### • TLF MEDITERRANEE

Michel MATTAR - Tél. 04 42 79 14 84  
tlf-mediterranee@e-tlf.com

#### • TLF NORD-PICARDIE

Pascal VANDALLE - Tél. 03 20 99 45 45  
tlf-nordpicardie@e-tlf.com

#### • TLF NORMANDIE

Magali BONNECARRERE - Tél. 02 35 88 54 00  
tlf-normandie@e-tlf.com

#### • TLF OUEST

Jean-Claude KINTZINGER - Tél. 02 40 49 77 33  
tlf-ouest@e-tlf.com

#### • TLF RHONE ALPES / AUVERGNE / BOURGOGNE / PAYS DE SAVOIE

Emmanuel de BIENASSIS - Tél. 04 78 20 22 66  
tlf-rhonealpes@e-tlf.com

Nicolas BOVERO - Tél. 04 50 08 13 21  
nbovero@e-tlf.com

#### • TLF SUD-OUEST

Franck PUHARRÉ - Tél. 05 56 01 02 88  
tlf-sudouestb@e-tlf.com

#### • TLF AQUITAINE OVERSEAS

Henri-Vincent AMOUROUX - Tél. 05 56 00 84 80  
henri-vincent.amouroux@uniport-bordeaux.fr

## Les syndicats affiliés

- SNTLF - Tél. 01 53 68 40 40
- TLF OVERSEAS AIR CARGO (TLF OAC)  
Tél. 01 48 16 71 11
- SYNDICAT NATIONAL DES TRANSPORTS LEGERS (SNTL) - Tél. 01 46 51 35 15
- UNION FRANÇAISE DU LEVAGE (UFL)  
Tél. 01 53 68 40 40
- SYNDICAT NATIONAL DES AGENTS MARITIMES (SNAM) - Tél. 01 53 67 77 10
- ASSOCIATION FRANÇAISE DES WAGONS DE PARTICULIERS (AFWP) - Tél. 01 49 07 25 20
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE MARSEILLE-FOS (STM) - Tél. 04 91 99 49 90
- SYNDICAT ROUENNAIS DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS (SRCTT)  
Tél. 02 35 88 54 00
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES DU HAVRE (STH)  
Tél. 02 35 21 04 44
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES DU PORT DE DUNKERQUE - Tél. 03 28 59 07 65
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE LA RÉUNION  
Tél. 02 62 42 10 13
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE LA MARTINIQUE - Tél. 05 96 70 29 91
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES ET COMMISSIONNAIRES DE LA GUADELOUPE  
Tél. 05 90 89 77 77
- CHAMBRE SYNDICALE DES TRANSITAIRES DE LA NOUVELLE CALÉDONIE - Tél. 06 87 27 01 50
- SYNDICAT DES TRANSITAIRES, COMMISSIONNAIRES ENDOUANE DE LA CÔTE D'AZUR - Tél. 04 93 97 46 63

# TLF remercie ses partenaires







# Logistique



Livraison à domicile, logistique, messagerie... Chaque jour, les professionnels du transport parcourent des centaines de kilomètres. Parce qu'ils transportent la vie et tout ce qui lui est indispensable, CARCEPT-Prévoyance & IPRIAC leur assurent la meilleure des protections sociales.

**Vous transportez la vie, nous protégeons la vôtre.**

CARCEPT-Prévoyance & IPRIAC  
les institutions de prévoyance des Transports et de la Logistique