

LA LETTRE DE L'ORT - n°8

■ **ETUDE - ENQUETE CHARGEURS – APPRECIATION DES NIVEAUX DE SERVICE DES ACHEMINEMENTS TERRESTRES EN PICARDIE**

Cette étude menée en 2002 par l'ORT et pilotée par la DRE a été réalisée par ACT Consultants. L'étude vise à qualifier et si possible mesurer le niveau de services des acheminements terrestres en Picardie tel que le perçoivent les chargeurs de la région.

CONTEXTE

Dans le cadre des réflexions sur les transports, notamment celles qui concernent les schémas de services de transport de marchandises, l'Etat s'est donné comme orientation d'exploiter au maximum les possibilités de développement des modes ferroviaire et fluvial complémentaires ou alternatifs à la route.

Les anciens « schémas d'infrastructures » ont fait place au concept nouveau de « schéma de services ». Il n'est donc plus possible de se limiter à une mesure de flux pour alimenter la problématique des infrastructures, il faut élargir la réflexion à la notion de services.

L'étude exploratoire menée en octobre 2000 établissait quelques données convergentes concernant le transport du fret en Picardie :

- * Faiblesse de l'offre logistique
- * Faiblesse quantitative des capacités de transport dans le domaine du lot
- * Des transports difficiles sur l'Ile de France malgré ou à cause de sa proximité

* Une bonne couverture du secteur de la messagerie

* La difficulté accrue pour les activités spécifiques (matières dangereuses, volumineux) de trouver une offre adéquate de stockage et de transport

* Des industries encore très enserrées dans le milieu urbain, avec les inconvénients qui en découlent pour la mise en œuvre d'une logistique moderne

* Un déséquilibre de fret qui renchérit le coût du transport routier (facturation des kilométrages à vide).

METHODE

Comment peut-on s'y prendre pour apprécier le niveau de services d'une offre de transport régional multimodale dans la région Picardie ?

Il s'est agi pour l'essentiel de mener auprès des chargeurs de Picardie, une enquête visant à caractériser et si possible mesurer le niveau de services qu'ils trouvent au niveau régional (l'offre) et de vérifier si ce niveau de services correspond à leurs attentes (la demande).

Cette approche qualitative d'appréciation du niveau de service offert en transport et logistique s'est accompagnée d'une quantification des trafics reçus et émis par les chargeurs.

La volonté de représenter toutes les catégories de chargeurs a conduit à rechercher la collaboration de la CRCI et des réseaux consulaires, de la SNCF et de VNF. La sélection des entreprises a été effectuée de façon à répartir les enquêtes géographiquement, selon les secteurs économiques par classement NST et suivant les modes de transport.

ANALYSE STATISTIQUE A L'ECHELLE DE LA REGION

L'ensemble des enquêtes auprès de 81 entreprises a couvert un volume global de 25 millions de tonnes, 11 millions en approvisionnement et 14 millions en expédition, soit le quart des volumes enregistrés dans la base de données Sitram pour le transport pour compte d'autrui, objet de l'étude.

La volonté de travailler sur les trois modes dont le fluvial a conduit l'enquête vers les principaux générateurs de flux agricoles.

Les approvisionnements représentent surtout des flux internes à la région tandis que les expéditions concernent les liaisons vers le nord de la France et de l'Europe, vers la Belgique et les ports des Pays Bas.

Les rythmes d'approvisionnement et d'expédition sont journaliers pour 60 % des volumes étudiés et saisonniers pour le reste.

Par mode de transport, la **route** domine dans 80 % des cas. Ses qualités : souplesse, rapidité, faible volume sont un atout pour les petites entreprises ainsi que pour celles effectuant leurs approvisionnements en flux tendus.

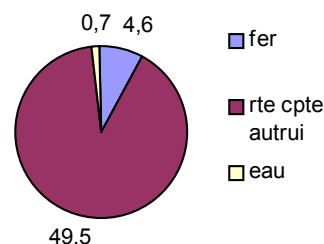
Le **fer** est principalement utilisé par les grandes entreprises, notamment chimiques pour leur approvisionnement par rame ou train complet.

La **voie d'eau** utilisée pour 4 % des approvisionnements prend une importance accrue en expédition : courant important de céréales à l'export et à destination des entreprises de production d'aliment du bétail du Nord Pas de Calais, de la Belgique et des Pays Bas.

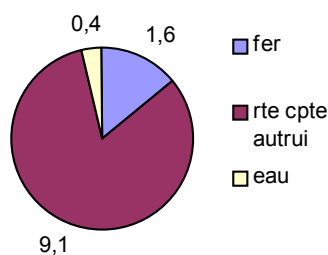
LE POIDS DE L'ETUDE

Pour obtenir un retour significatif sur les modes fluvial et ferroviaire, l'enquête menée avec les Chambres de Commerce auprès des chargeurs a sur-représenté ces deux modes en comparaison avec la répartition modale obtenue dans la base de données sitram du Ministère de l'Équipement

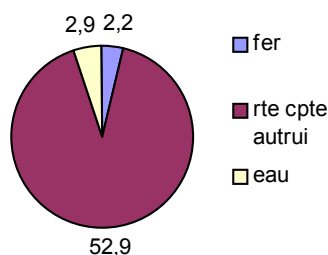
Les approvisionnements 2000 – sitram



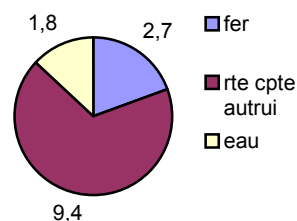
Les approvisionnements 2000 – Enquête ACT



Les expéditions 2000 – Sitram



Les expéditions 2000 – Enquête ACT



Sources
DAEI – SES Sitram 2000 en milliers de t
Enquêtes 2000 ACT

La maîtrise du transport est souvent l'apanage des expéditeurs ce qui permet aux entreprises picardes d'être maîtresses des 3/4 de leurs expéditions.

Les entreprises de transport picardes assurent 1/3 des approvisionnements de la région et près des 2/3 des expéditions.

Les transports par benne et par semi remorque assurent respectivement 36 et 25 % de l'activité.

ANALYSE QUALITATIVE DE L'OFFRE ROUTIERE

La fiabilité et les prix sont les deux critères à satisfaire en priorité. Les destinations vers la France et l'Ile de France sont les plus demandées, sachant qu'il existe une forte concurrence chargeurs vers cette destination. En destination toute France, on remarque un manque de liaisons transversales. Globalement peu de problèmes sont mis en avant, dans 90% des cas l'offre existe. On notera cependant le recours à l'affrètement de camions en transit (solution moins coûteuse mais aléatoire) quand l'offre est insuffisante.

Les questions qui se posent :

Faut-il poursuivre l'accueil des transporteurs sur la région Picardie pour résoudre ce problème d'adéquation entre l'offre et la demande ?

Comment résoudre le manque de diversité dans les destinations offertes par les transporteurs ? sachant que tous se positionnent pour des raisons économiques évidentes sur les axes les plus rentables.

Comment améliorer la qualité de service qui ne satisfait qu'un chargeur sur deux et faire en sorte que les chargeurs les plus éloignés des transporteurs ne soient pas trop pénalisés par les surcoûts liés aux tractions à vide ?

ANALYSE QUALITATIVE DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Les dessertes géographiques offertes sont jugées prioritaires dans l'achat du transport ferroviaire. La SNCF est bien placée sur les mêmes axes que les routiers (rentabilité oblige) donc les niveaux de satisfaction sont relativement identiques.

Deux problèmes majeurs émergent :

* Le rapport qualité/prix - les prix ne semblent pas assez compétitifs par rapport à la route et les délais ne sont pas encore satisfaisants.

* L'offre de matériel roulant - plus d'1/3 d'insatisfaits, obligeant les entreprises utilisatrices à s'adapter.

Par ailleurs, on constate que les attentes des chargeurs vis-à-vis de la SNCF se posent plus en termes palliatifs du mode routier autrement dit qu'elle soit présente là où le mode routier est trop long pour des raisons de congestion ou de législation, là où il est trop cher pour des raisons d'insuffisance d'offres.

Cela renvoie à 3 questions :

* qu'en est-il du plan d'investissement en wagons de la SNCF ?

* quelles sont les actions mises en œuvre pour améliorer la qualité de services surtout en terme de fiabilité (respect des délais) ?

* et enfin, qu'en est-il de sa mission d'aménagement du territoire et de services publics notamment lorsqu'il s'agit de relier des axes économiquement moins rentables ?

ANALYSE QUALITATIVE DE L'OFFRE FLUVIALE

En fluvial, tous les critères d'achat sont mis au même niveau. Pour les chargeurs, faire du fluvial, c'est un compromis entre des délais plus longs mais des coûts plus bas sachant que ce mode comme les autres, doit offrir des services additionnels, diversifiés et fiables ; une demande difficile à satisfaire car le positionnement stratégique ne peut pas se faire sur un critère plutôt qu'un autre.

L'« esprit service » de la voie d'eau semble manquer. Les bateliers réagissent encore trop en simples tractionnaires. De plus, les chargeurs veulent des prix les plus bas possibles : les 2/3 des citations. Aujourd'hui, les chargeurs veulent du service mais sans en payer le prix.

La proximité des installations est importante, elle conditionne le recours au transport fluvial et donne satisfaction aux 2/3.

Les questions qui se posent :

* comment améliorer les infrastructures sachant que le problème se pose plus en termes d'équipements portuaires (plus d'engins de manutention) et de liaisons inter-bassins à grand gabarit qu'en termes de quais ou de ports (en partie réglés) ?

* quels moyens mettre en œuvre pour que la qualité de services offerts par le transport fluvial rejoigne celle du mode routier notamment dans l'organisation (pour une plus grande délégation du chargeur), la commercialisation des prestations (des formules bout en bout), les services offerts (ex : traçabilité de la marchandise)... ? Autant de choses acquises et par conséquent déjà en voie de banalisation dans le monde du transport routier.

ANALYSE QUALITATIVE DE L'OFFRE LOGISTIQUE

Trouver le bon entrepôt sur la durée voulue et à proximité est la préoccupation majeure des chargeurs picards.

L'offre en entrepôts conventionnels et en entrepôts classés reste insuffisante. Le problème est encore plus accru lorsque les besoins sont temporaires.

Les questions qui se posent :

* faut-il accueillir de nouveaux prestataires logistiques ?

* ou aider les transporteurs à se diversifier sur les activités d'entreposage ?

* les collectivités locales ont-elles des projets de développement de zones à vocation logistique sur le territoire ? où ? de quelles dimensions ?

CONCLUSIONS

Les réponses de chargeurs reflètent le fait qu'ils ont surtout affaire à :

* Un **marché concurrentiel pour le mode routier** dans lequel ils puisent en fonction de leurs besoins tout en ayant la capacité d'intervenir sur ce marché pour le faire évoluer.

* Un **marché monopolistique pour le mode ferroviaire**, avec une vision floue de ce qui relève de l'Etat, de la Région, de RFF ou de la SNCF, notamment au niveau des dysfonctionnements relevés.

* Un **marché oligopolistique pour le mode fluvial** ouvert à la concurrence depuis peu mais les rendant « captifs » d'un nombre d'intervenants encore trop limités sur un bassin lui aussi restreint.

La Picardie est avant tout un territoire de transit traversé par un grand nombre de véhicules mais offrant aux chargeurs l'avantage d'accéder à un marché élargi et ce souvent au moindre coût.

Sa proximité avec l'Ile de France et son aptitude à l'approvisionnement pour une grande part de l'activité de ses industriels ou établissements commerciaux renforcent sa vocation logistique. Développer des sites d'accueil aux prestataires de transport et de logistique en différents points du territoire contribuerait à maintenir la diffusion de l'activité sans que cela devienne un handicap sur le long terme.

Vis à vis d'une qualité de service qui reste à améliorer pour tous les modes, la présence d'établissements de grands groupes dont la tendance pour l'achat de transport est à la contractualisation au niveau national favorisera les rapprochements d'entreprises de transport comme cela a déjà été fait dans le secteur de la messagerie.

La compétitivité des acteurs locaux est donc engagée pour répondre aux niveaux d'excellence fixés par les directions nationales des entreprises présentes en Picardie. Il est souhaitable d'en améliorer la qualité pour pérenniser les implantations économiques industrielles et commerciales.

Catherine CAZIER/DRE Picardie ■

La lettre de PORT - n°8 février 2003

Directeur de la publication :
Marc ARNAUD

Réalisation - impression :
Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN 1299-9733