

Enquête PL et VUL 2012

mars-avril 2012



Stéphanie Jouvin

IST / STRAT

25 septembre 2012

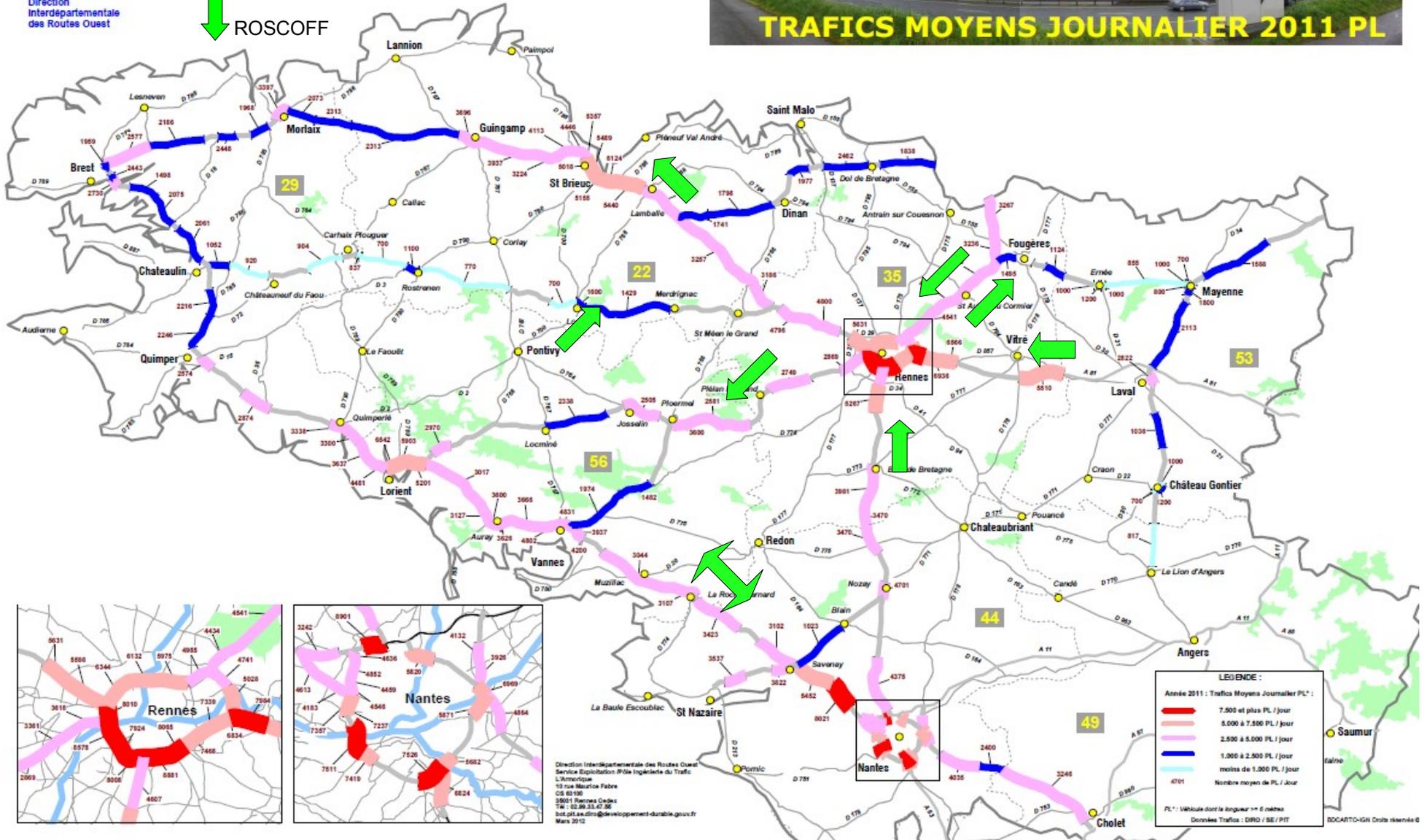
Objet des enquêtes

- Enquêtes en régie,
- Objectifs : confronter les réalités de terrain avec les études et obtenir des renseignements complémentaires aux bases de données de la DREAL sur :
 - les envois et leur organisation (expéditeurs, destinataires, trajets, groupage, ruptures de charge, relais..),
 - les spécifications en fonction des origines des transporteurs (en particulier étrangers),
 - les parcs et équipements.
- Enquêtes sur route, 8 sites, **468 camions et fourgonnettes** enquêtés lors des contrôles de transport terrestre,
- 3 enquêteurs,
- Rencontres de 7 transporteurs bretons de profils différents.

LIEUX DES ENQUETES SUR ROUTE PL ET VUL DE 2012 : mars à mai 2012



↑
↓
ROSCOFF



→ : lieux et sens des enquêtes

Lettre de voiture

Annexe IV

mpiar do destinatário
mpiatre de destinataire

Expéditeur (nome, morada, país) Expéditeur (nom, adresse, pays) ALELUIA - CERÁMICAS, S.A. Quinta do Santo - Esquadra Apartado 201 - 3711-031 AVEIRO - PORTUGAL NIF 503 721 631		DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE CMR 14734 Este transporte fica sujeito, não obstante qualquer cláusula em contrário, à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR) Ce Transport est soumis, non obstant toute clause contraire, à la Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)				
Destinatário (nome, morada, país) Destinataire (nom, adresse, pays) TRANSPORTES JOAQUIM DE ALMEIDA VALENTE, LDA. Rua do Casal de Santarém, 24 1100-104 LISBOA - PORTUGAL E-mail: t.j.valente@tjv.pt Site: www.tjv.pt		16 Transportador (nome, morada, país) Transporteur (nom, adresse, pays) TRANSPORTES JOAQUIM DE ALMEIDA VALENTE, LDA. ESCRITÓRIO: Rua do Casal de Santarém, 24 1100-104 LISBOA - PORTUGAL 2503 FORTE DA CASA Tel: +351 219 027 040 (10 linhas) Fax: +351 219 027 049 CAPITAL SOCIAL: 500 000 000 € - ADM. N.º 1516/981 - CONTABILITE N.º 1000422 CONS. REG. COM. DE LISBOA - MATRÍCULA N.º 0284 DO LIVRO C-COM				
Lugar de entrega da mercadoria Lieu prévu pour la livraison de la marchandise Quinta do Santo - Esquadra Apartado 201 - 3711-031 AVEIRO - PORTUGAL		17 Transportadores sucessivos (nome, morada, país) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)				
Lugar e data do carregamento da mercadoria Lieu et date de la prise en charge de la marchandise Quinta do Santo - Esquadra Apartado 201 - 3711-031 AVEIRO - PORTUGAL		18 Reservas e observações do transportador Réserves et observations du transporteur MATRÍCULA: 2-113212 O TRANSPORTADOR NÃO É RESPONSÁVEL POR DANOS CAUSADOS POR EMBALAGENS DEFEITUOSAS OU FORMA DEFICIENTE DE CARGA OU DESCARGA. PROCESSO: CHEGADA: ___ H ___ M SAÍDA: ___ H ___ M				
Marca e números Marques et numéros	7 Número de volumes Nombre de colis	8 Modo de embalagem Mode d'emballage	9 Natureza da mercad. Nature de la marchan.	10 N.º estatístico No statistique	11 Peso bruto Kg Poids brut Kg	12 Volume m³ Cubage m³
ssa sse		Número Chiffre	Letra Lettre	(ADR)		
Instruções do expeditador Instructions de l'expéditeur		19 Estipulações particulares Conventions particulières				
Forma de pagamento Forme de payment Porte a pagar / Franco Porte a pagar / Non Franco		20 A pagar por: À payer par:		Expéditeur L'expéditeur	Moeda / Monnaie	Destinatário Le destinataire
Fecho em Etablie à		a le		20/10/12		
23 Assinatura do expeditador Signature de l'expéditeur ALELUIA - CERÁMICAS, S.A.		24 Assinatura do transportador Signature du transporteur TRANSPORTES JOAQUIM DE ALMEIDA VALENTE, LDA.		25 Assinatura do destinatário Signature du destinataire		

Expéditeur

Destinataire

Lieu de livraison

Lieu de chargement

Marchandises :
type, poids, volume, emballage

Conventions particulières
entre expéditeur et transporteur

Nom du transporteur :
adresse, pays

Transports successifs

Réserves du transporteur

Prix de transport,
droits de douane, autres frais

Signatures de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire



Grille d'enquêtes

lieu :				
date :				
enquêteur :				
	marchandises 1	marchandises 2	marchandises3	marchandises 4
document de transport (lettre CMR, bordereau, bon de livraison..)	Documents du transporteur			
Licence communautaire (nom transporteur)				
Expediteur (nom, code postal-ville, pays)				
destinataire (nom, CP-ville, Pays)				
lieu de livraison(nom, CP-ville, Pays)	Renseignements sur lettre de voiture			
lieu de chargement(nom, CP-ville, Pays)				
transporteur (nom - CP-ville -pays)				
transporteurs successifs (nom, CPville, pays)				
nombre de colis				
mode d'emballage				
nature marchandise				
poids				
volume m3				
nbre d'essieux camion (tracteur+semi)	Observations visuelles			
remorque attelée (nbre d'essieux)				
type de contenant(frigo, bâché, benne, bétailière, conteneur, citerne, porte-voiture...)				
Immatriculation tracteur (département-pays)				
Immatriculation remorque (département-pays)				
norme Euro du tracteur	Interview du chauffeur+observations			
informatique embarquée (GPS, suivi satellite tracteur, remorque, messagerie SMS)				
particularités (nationalité chauffeur, double équipage, ...)				

Examen des résultats

Remarques préliminaires sur les conditions d'enquêtes :

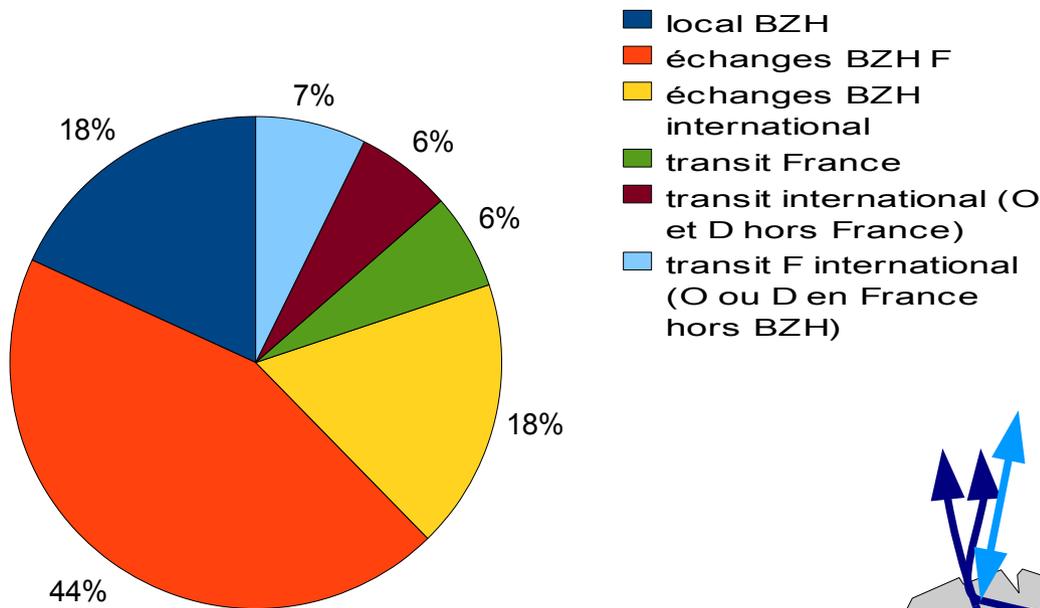
- Échantillon non représentatif de la répartition des flux bretons (tri des camions, biais sur trafic?)
- Lisibilité des documents
- Accueil globalement sympathique des chauffeurs et aide indispensable des CTT et forces de l'ordre



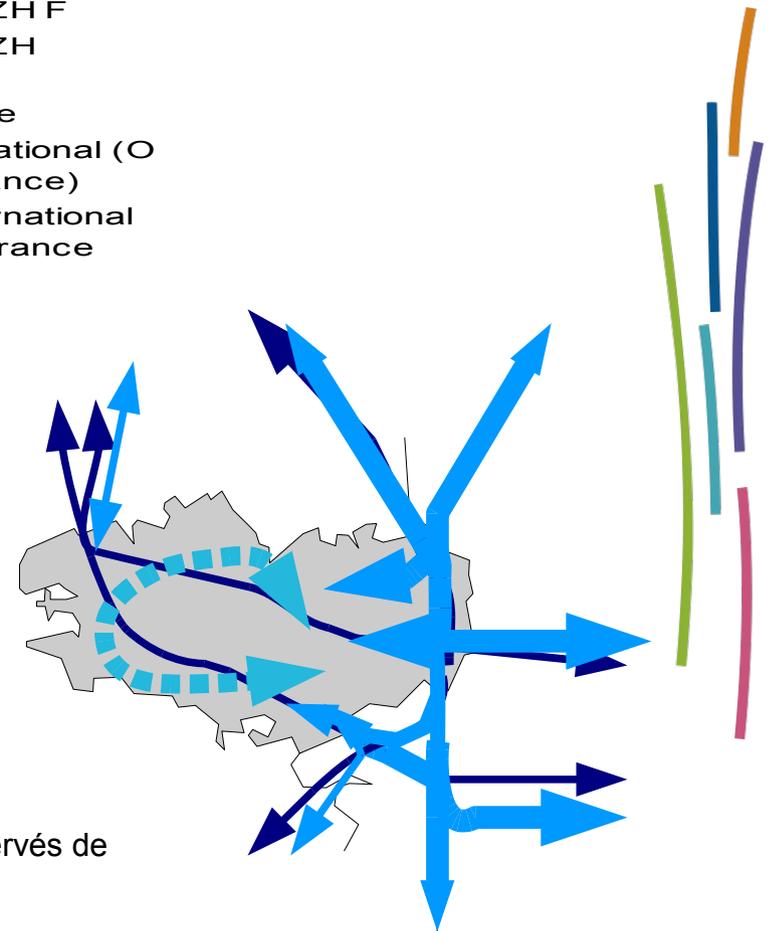
Expéditeurs et Destinataires

tous types d'envois

468 camions enquêtés pour **571** envois (hors tournées locales-messagerie) dont **561** avec Origines/Destinations (OD) identifiées



- local BZH
- échanges BZH F
- échanges BZH international
- transit France
- transit international (O et D hors France)
- transit F international (O ou D en France hors BZH)



Type de flux :

- Local BZH = intrarégional
- Echanges = interrégional de ou vers la Bretagne
- Transit : traversant la Bretagne

Schématisme des flux observés de transit, d'échange et local

Expéditeurs et Destinataires

envois internationaux

Sur les 172 envois en transport international

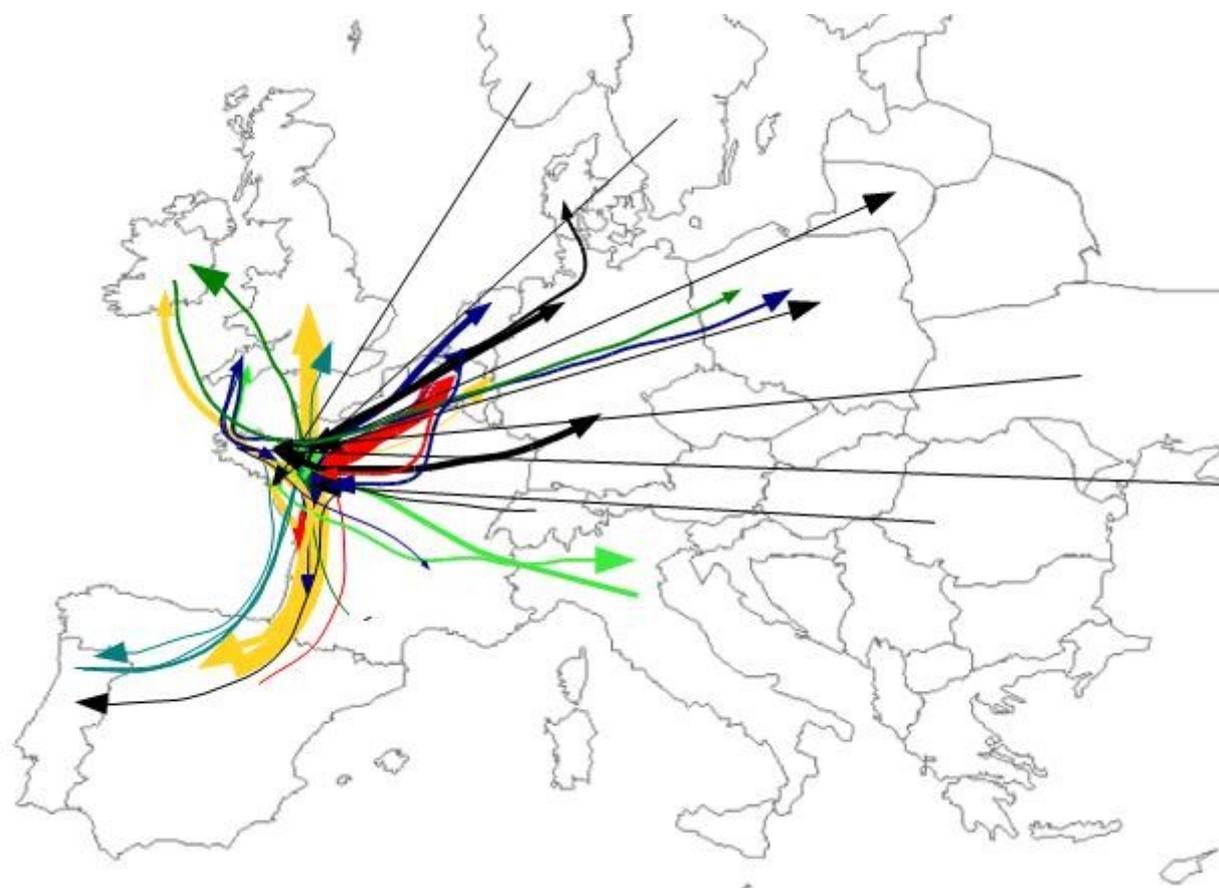
- 16 pays différents,
- 26 % des envois en import de Bretagne (France incluse),
- 33 % des envois en export de Bretagne
- 64% des envois de transit
- 3 s'effectuaient avec un pays hors UE (1 Norvège, 1 Turquie, 1 Ukraine)



Expéditeurs et Destinataires

envois internationaux

- Schématisation des envois internationaux rencontrés



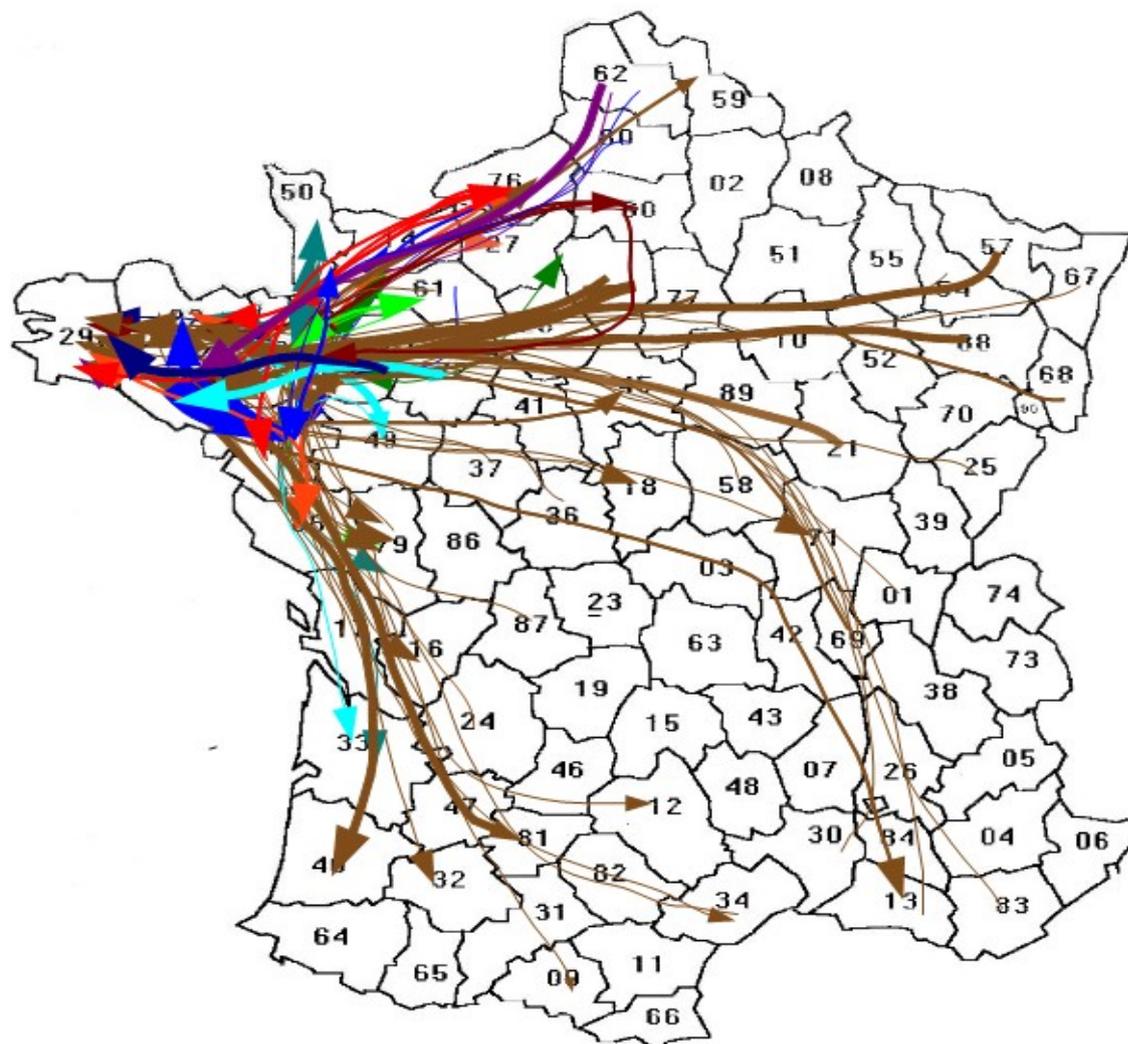
Expéditeurs et Destinataires

envois interrégionaux

- 60 départements différents (hors Bretagne), d'expédition ou de réception des marchandises,
- les départements les plus proches concentrent la majorité des envois :
 - Plus de 30 opérations de transports ont été effectuées avec le 44 et le 53
 - Entre 15 et 30 opérations avec le 14, 50, 72 et 76
 - Entre 10 et 15 : avec le 27, 49, 61, 62, 85 et **88**
- Des envois le long des grands axes (arc atlantique, est-ouest et sud est - ouest).

Expéditeurs et Destinataires

envois interregionaux



Flux interregionaux enquêtés

Organisation des envois

les ruptures de charges

- Motifs difficiles à apprécier : les passages par entrepôts-dépôts transporteurs ne sont pas toujours renseignés,
- Sur 468 conducteurs interviewés, 89 ruptures de charges ont été identifiées : soit passages par ports – *hors rouliers* (10), soit par entrepôts transporteurs-logisticiens (49), soit par entrepôts de la grande distribution ou grossistes (30)
- Les passages par entrepôts correspondent en majorité à des distributions ou ramasses locales (courrier, produits frais, GMS), ou à des liaisons inter-sites pour industriels (pièces auto, voitures, boissons).

Organisation des envois

relais et transports successifs

- Constat : la case « transports successifs » des lettres de voiture est rarement remplie,
- Motif nécessitant des interviews plus longs : pratiques de relais diverses (changement de chauffeur, changement de remorque, entrepôt,..)
- Peu de doubles équipages : 14 cas, dont 12 correspondent à des transporteurs étrangers.

Co camionnage - envois groupés

Sur les 468 camions enquêtés, on dénombre seulement 52 camions qui font plusieurs opérations de transport sur un même trajet (hors tournées)

soit **11% des camions** enquêtés

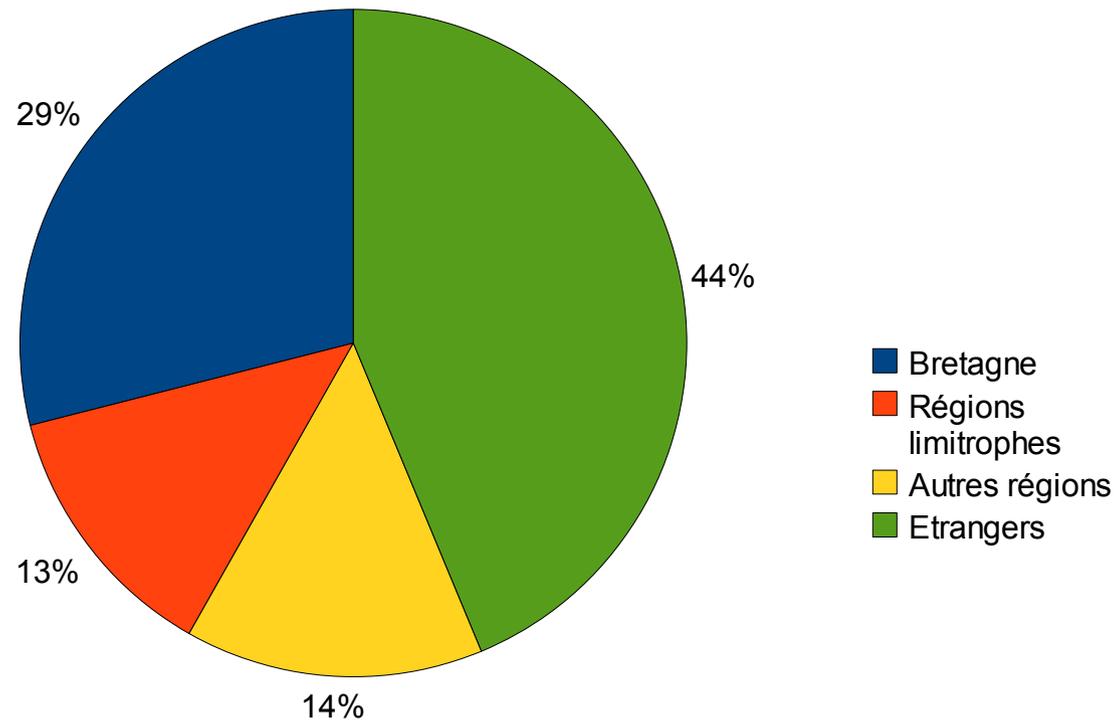
essentiellement :

- les bâchés et les frigorifiques (quasiment 50%-50%)
- par filières, principalement : alimentation humaine, biens d'équipements et matériaux de construction
- Quelques mixités entre ces filières (dans 6 camions)
- Étrangers (40%), bretons (35%), autres régions (19%),

Origine des transporteurs enquêtés

(entreprises mentionnées sur lettres de voiture)

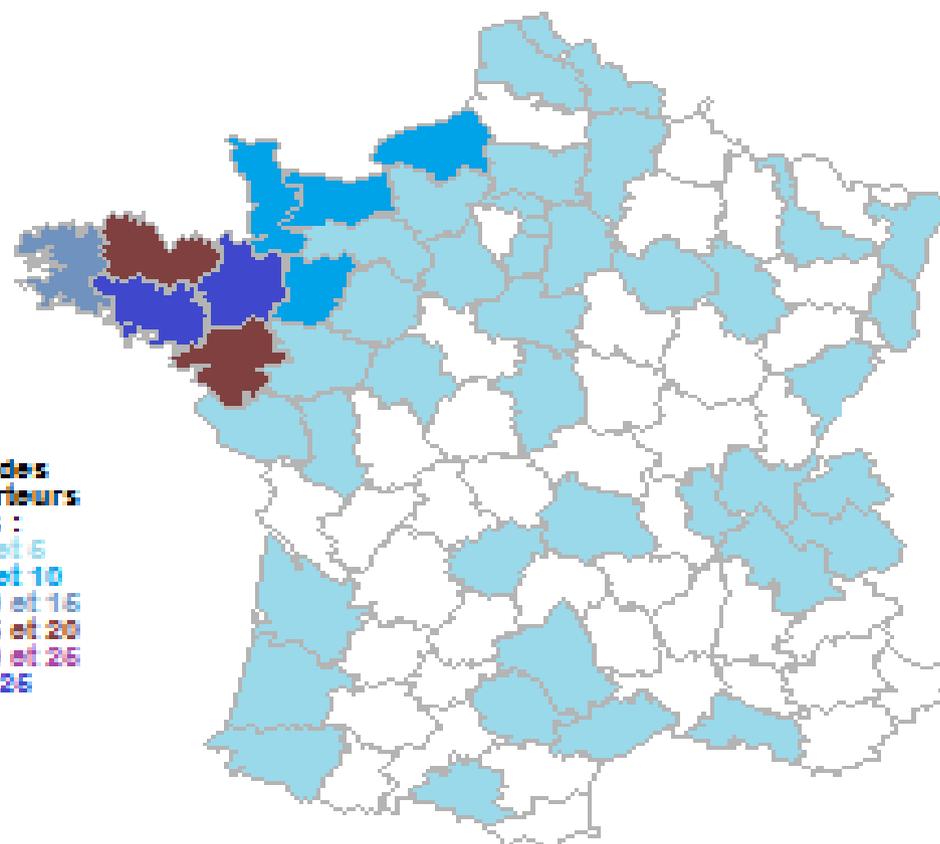
Sur les 468 camions enquêtés, l'origine n'est pas connue dans 151 cas (erreur d'enquête, illisible)



Remarque : surreprésentativité des transporteurs étrangers dans les enquêtes

Origine des transporteurs

les transporteurs français

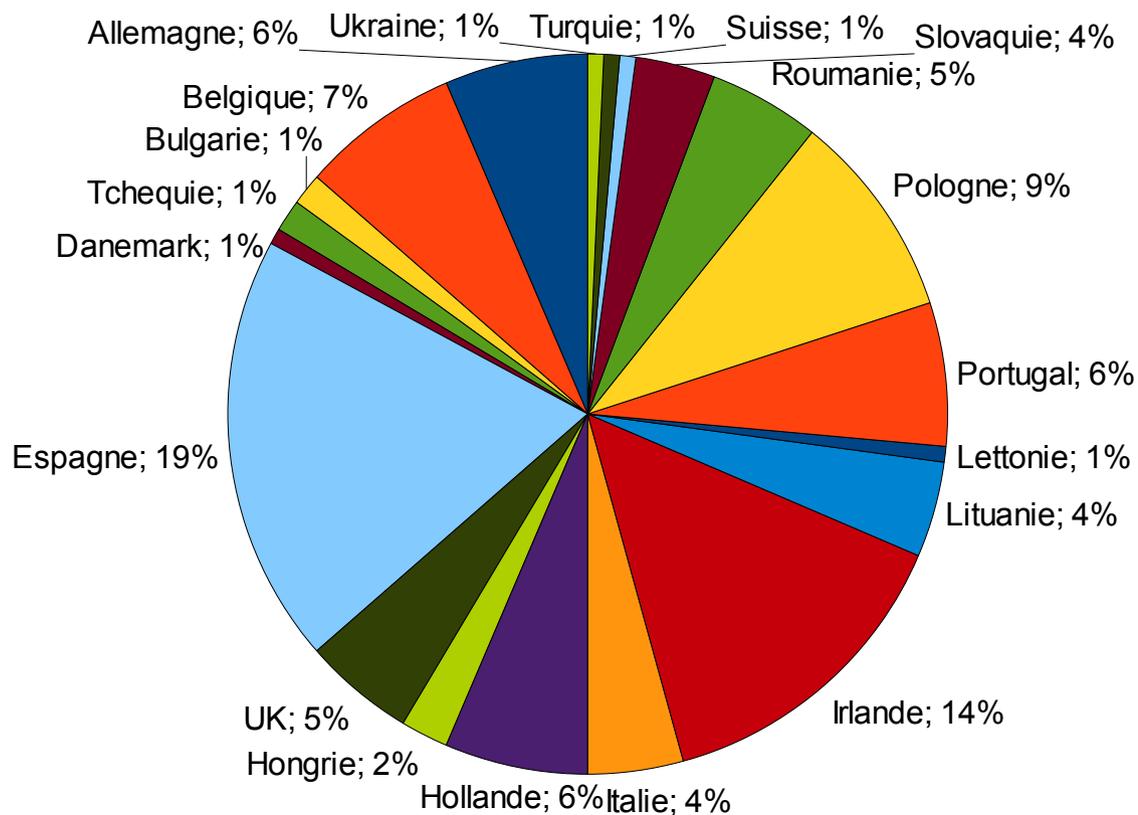


Origine des transporteurs français :
entre 1 et 5
entre 6 et 10
entre 11 et 15
entre 16 et 20
entre 21 et 25
plus de 25

Origine des transporteurs

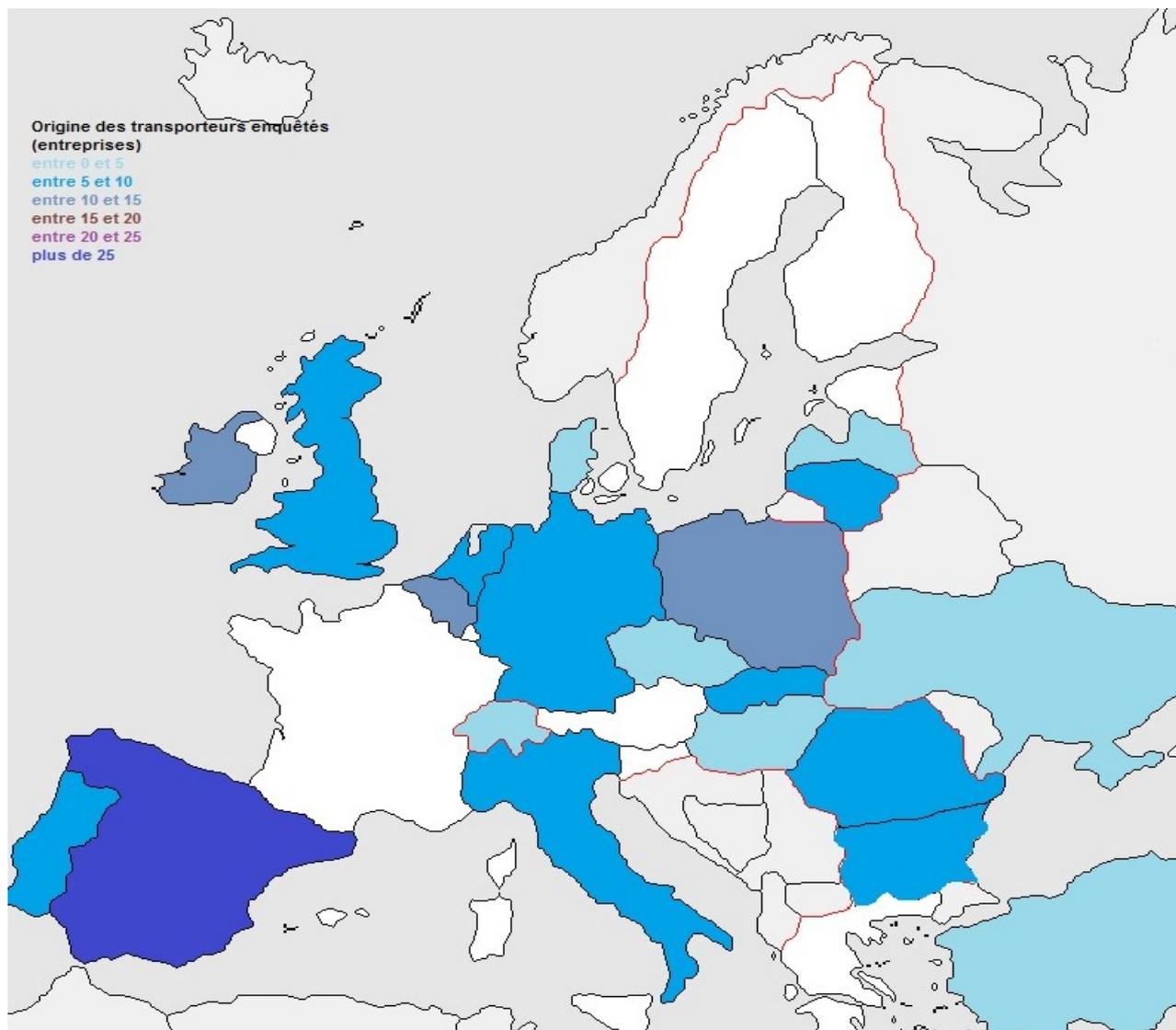
transporteurs étrangers

- 160 étrangers dont 2 hors UE (Turquie, Ukraine)
- 20 nationalités différentes



Origine des transporteurs

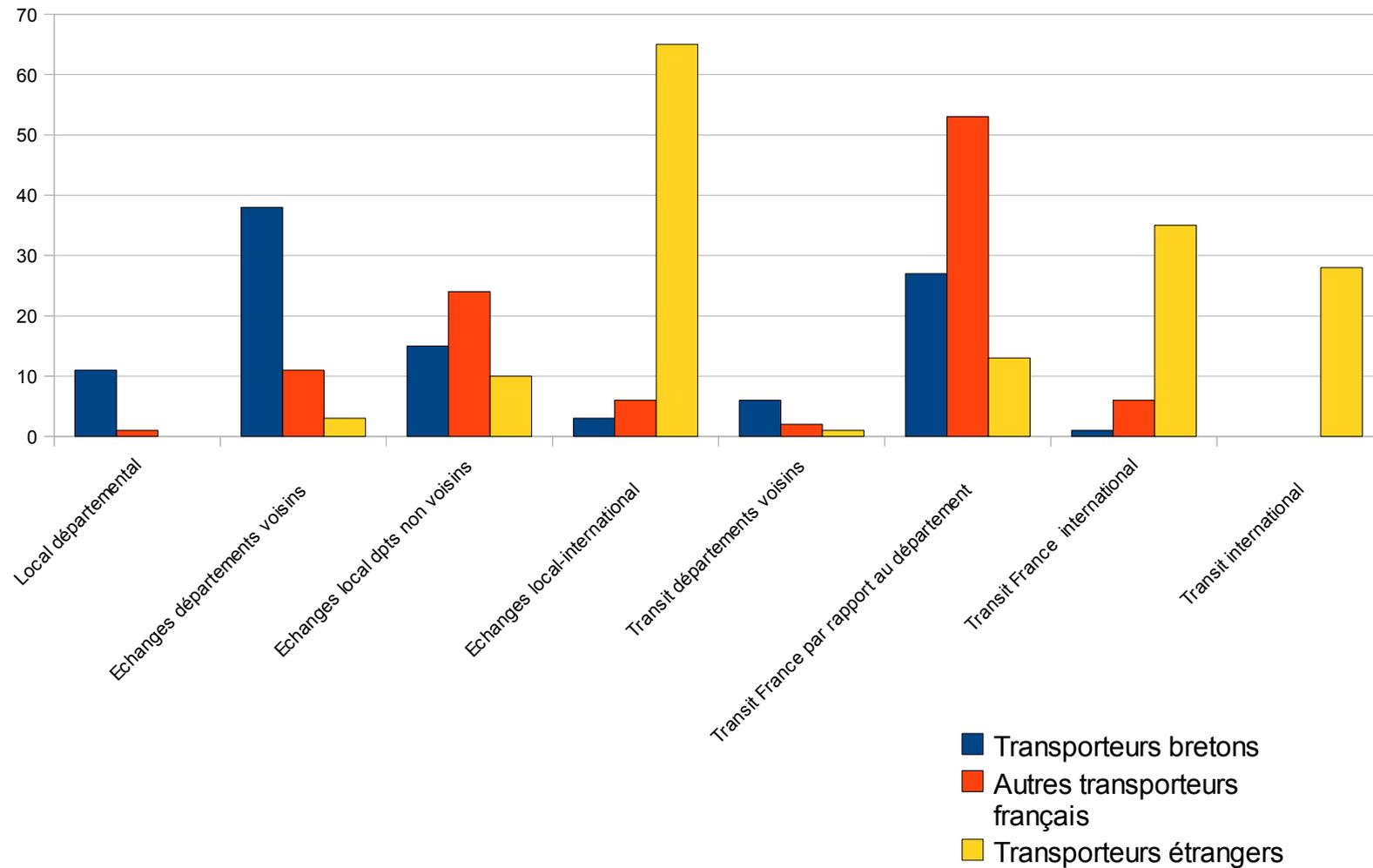
transporteurs étrangers



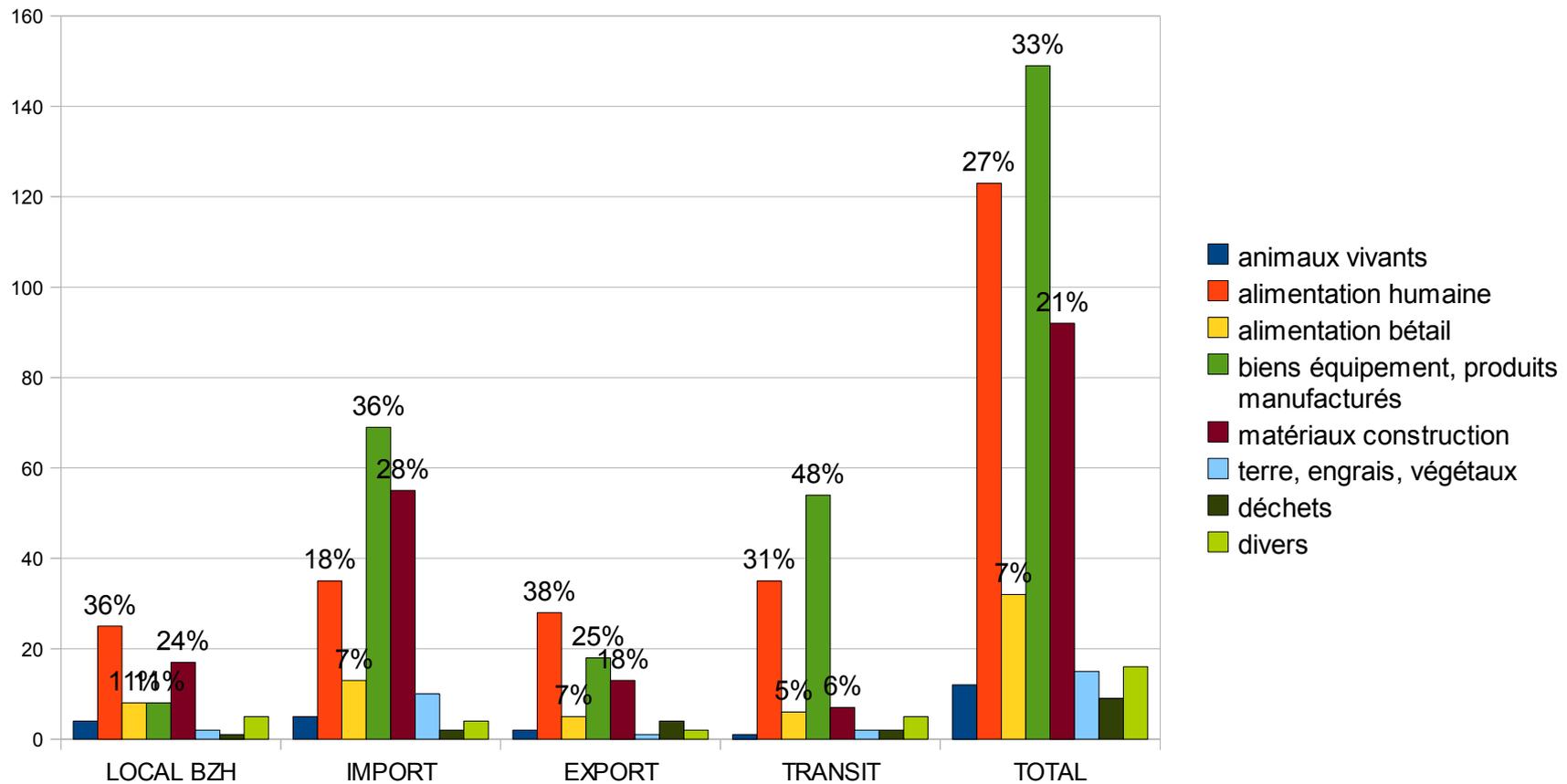
Transporteurs étrangers en cabotage (liaisons France-France)

- Au total (hors site de Roscoff) 28 cas de cabotage d'étrangers, soit à peu près 1/5 des transporteurs étrangers,
- Ce cabotage concerne surtout des envois de distance assez longue (départements non voisins),
- Dans 3 cas sur les 28 le trajet de cabotage est l'occasion d'un envoi groupé avec d'autres marchandises sur un même département d'origine vers un même département de destination,
- Très peu d'anglo saxons, surtout polonais, pays de l'Est européen et espagnols.

Types de trajet suivant les origines des transporteurs



Les marchandises transportées - envois



Types de marchandises transportées

Qques exemples :

- **Animaux vivants** : essentiellement porcs (jusqu'à 200!), bovins en compte propre ou autrui
- **Alimentation humaine** : primeurs (salades, pdt, épinards..), fruits, oeufs, viande, produits de la mer, produits laitiers, surgelés..
- **Alimentation animaux** : aliments pour chiens, pierre broyée, blé, orge, soja, additifs farines animales, médicaments, plumes, oeufs
- **Biens d'équipements et produits manufacturés** : voitures, papier, brochures, carrelages, peintures, plastique, lubrifiants, emballages vides, matériel bricolage..
- **Matériaux de construction** : sable, ciment, pavés, bois (planches, billons), tôles et ferrallages, bitume
- **Engrais, végétaux** : CO₂, ammonitrates, acide nitrique, compost, paillage, fleurs, plants, fumier, fertilisants (crottes de poules..)
- **Déchets** : vieux papiers, carcasses de pneus, déchets industriels, ferraille, mâchefers, boyaux

Type de contenants

- Majorité de palettes (maxi : 33),
- Colis, caisses, rolls, fûts,
- Vrac pulvérulent en benne, big bags, ou sacs,
- Vrac liquide en citerne, cuves ou bidons,
- Bobines (papier, métaux).



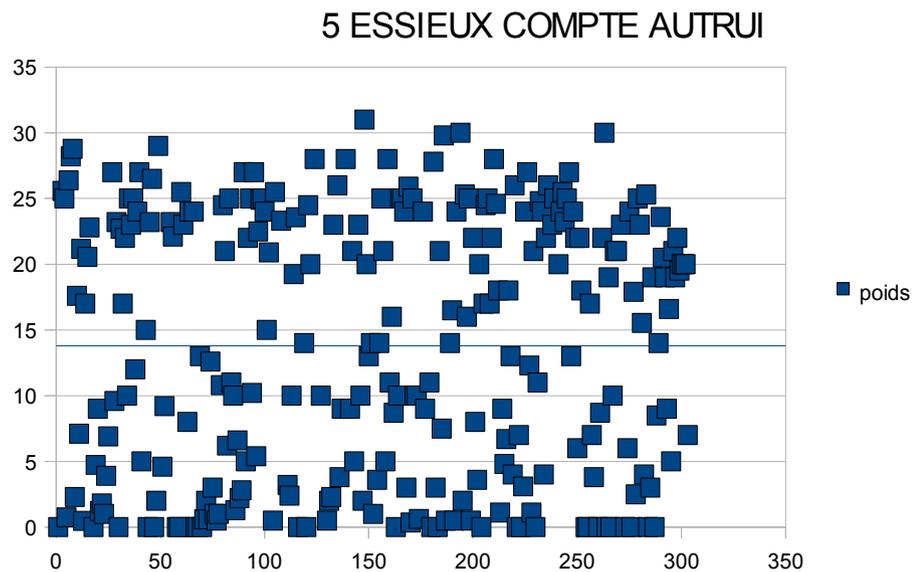
Poids transporté et Volume

- le poids moyen calculé (y compris les vides) est de **11,8 T**,
- Le **poids** moyen calculé (hors véhicules vides) est de **13,8 T**,
- 59 véhicules vides (soit **13%**) dont 16 étrangers (soit 10% des étrangers),
- Un peu plus de 30% ont un chargement inférieur à 10t, un peu plus de 30% ont un chargement supérieur à 20t,
- Par type de marchandises, les tonnages moyens obtenus :

14 t	22 t	11 t	15 t	16 t	19 t
alimentation humaine	alimentation bétail	biens d'équipement et produits manufacturés	matériaux construction	terre, engrais, végétaux	déchets

Poids = zoom sur les 5 essieux et compte autrui

- Pour les **5 essieux**, le poids moyen calculé (y compris vides) est de **13,6 T**
- **En compte d'autrui le poids moyen est de 13,8 t** (y compris les vides) : *fourchette basse à 11,9t en biens d'équipements, haute à 17,8t en matériaux de construction*



Poids transporté et Volume

- Les données de **volume** sont rarement saisies. Cas courants (bois, papier, plastique, carburant) **entre 40 et 50m³** (soit la moitié du volume maximum d'une semi bâchée), maxi rencontré de 76m³

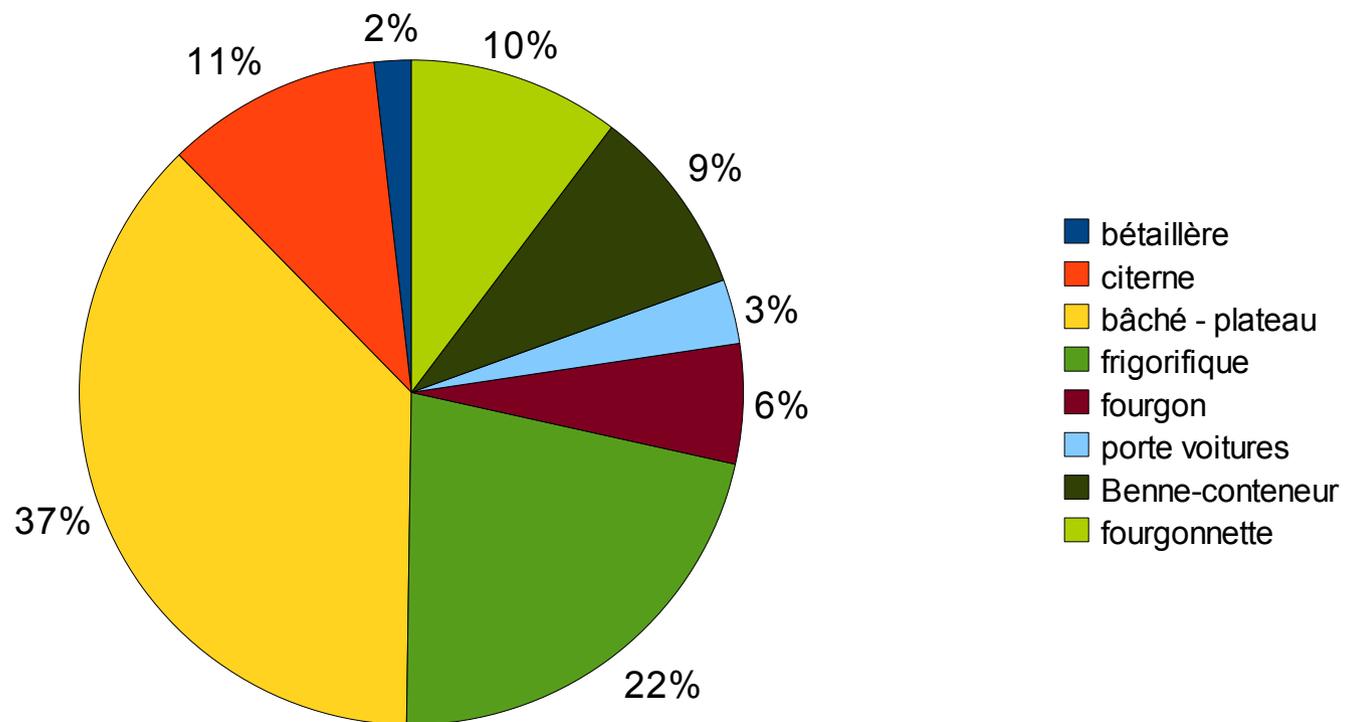
10 t de jambon



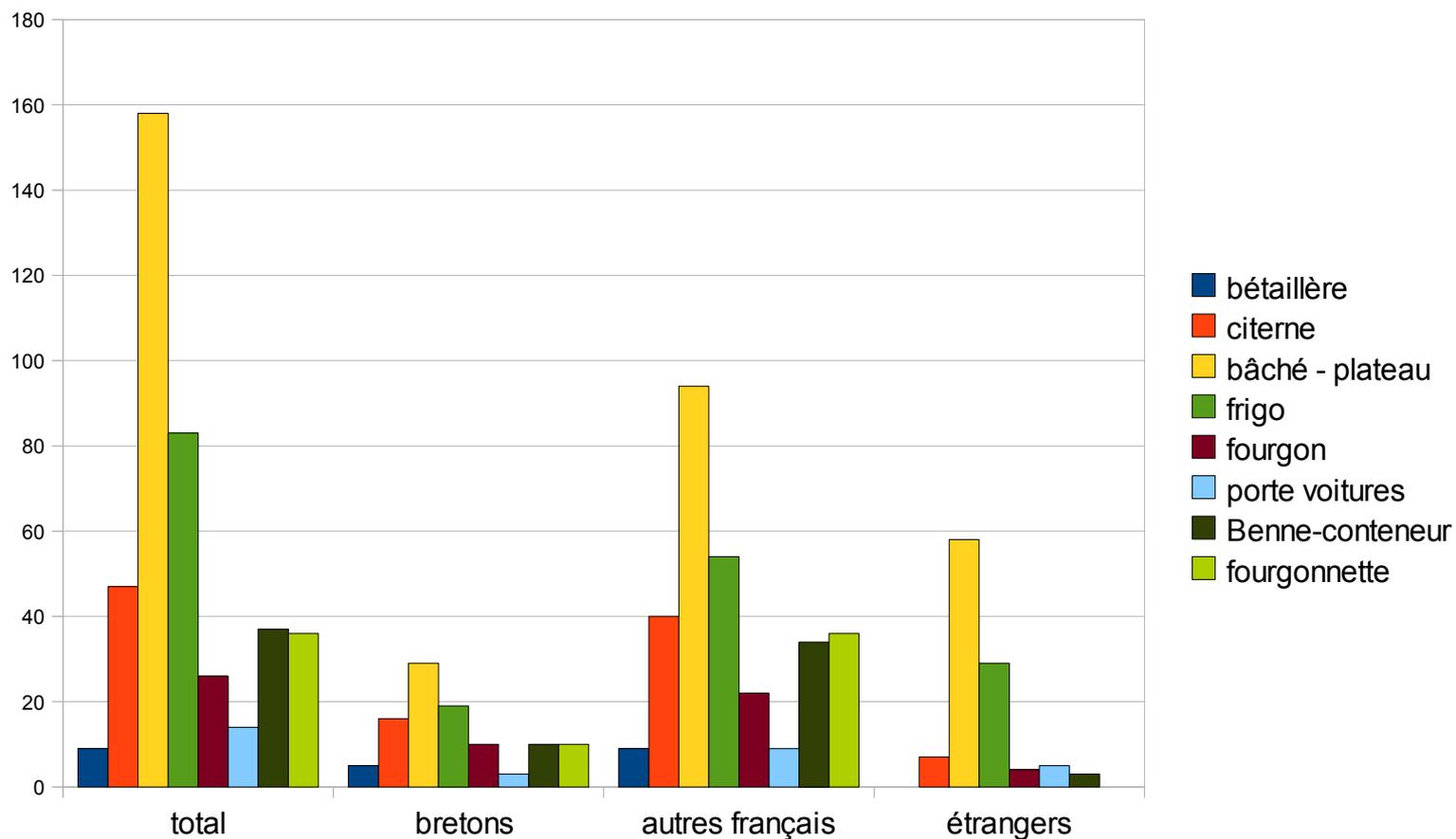
9t de viande



Type de véhicules enquêtés

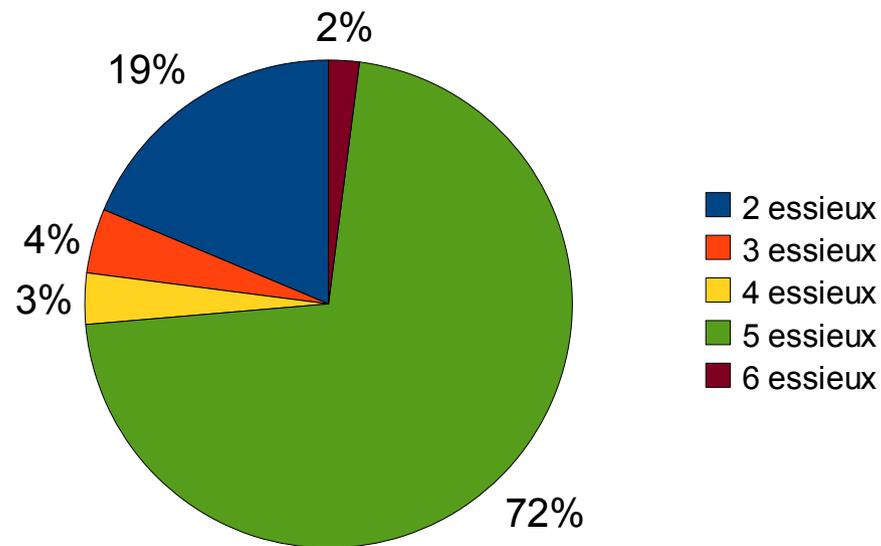


Type de véhicules par origine des transporteurs



Nombre d'essieux

- Une très nette majorité d'ensembles Tracteur + Semi-remorque

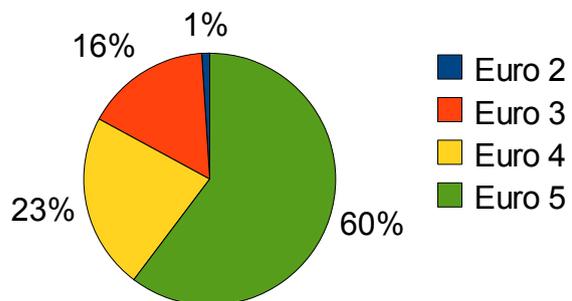


- Les quelques remorques attelées avaient en majorité 2 essieux

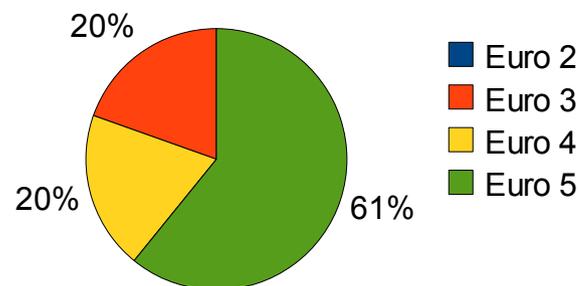
Norme euro des tracteurs

Sur les 468 camions enquêtés la norme euro des tracteurs n'a été recueillie que dans 199 cas (**moins d'1 sur 2**)

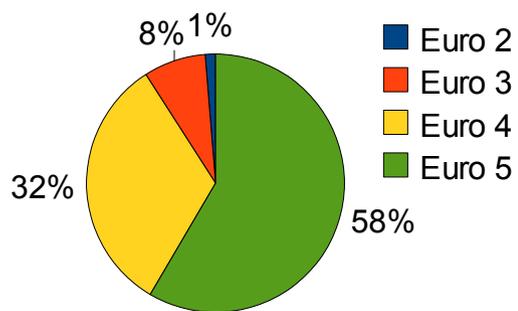
Tous camions



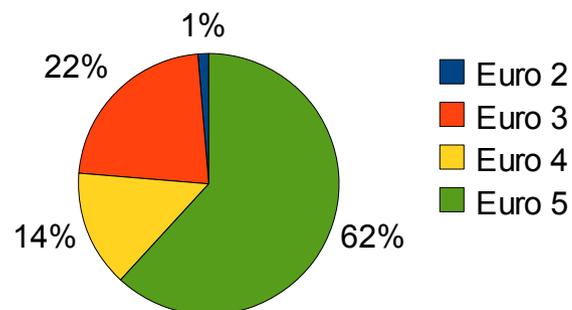
transporteurs bretons



transporteurs français (hors BZH)



transporteurs étrangers



Informatique embarquée

- A la question « avez-vous de l'informatique embarquée, GPS? Suivi satellite?.. » réponses très variables
- Pb de langue et compréhension de la question
- Parmi les réponses obtenues :

quasiment tous ont un suivi de la consommation gasoil sur l'ordinateur de bord

79 % avaient un GPS, **en majorité des GPS personnels**

quasiment la moitié avaient un suivi satellite essentiellement du tracteur (*acceptation difficile par les chauffeurs*)

	GPS	SATELLITE
tpteurs bretons	64%	41%
tpteurs français (hors BZH)	83%	50%
tpteurs étrangers	89%	60%

Immatriculations

- Les immatriculations tracteurs et remorques ont été relevées
- Comparaison sur l'origine du transporteur, et les immatriculations du tracteur et de la remorque :

peu de mixité, mais une mixité organisée entre quelques régions en France, et pour les transporteurs étrangers, celle-ci semble orchestrée entre Pays-Bas et pays de l'Est.

	français	étrangers	commentaires
Semi remorque d'origine différente du département du transporteur	18	8	Français : en majorité tpteurs bretons et qqes uns du Nord de la France avec remorques de région parisienne, Sud Est, Nord de France Étrangers : origine des tpteurs (PL, SK, LT, RO) remorques 3 NL, 2B, 1 DK, 1 LUX
tracteur origine différente du département du transporteur	6	4	Français : cas divers, 1 cas tracteur portugais Étrangers : tpteurs NL et B Origine tracteurs : 1 LT, 2PL, 1 SK
tracteur+semi remorque origine différente du département du transporteur	8	1	Français : en majorité tpteurs bretons Étranger : origine tpteur ESP, origine convoi BULG

Cas particulier : main d'oeuvre

- Constat non quantifié :
- chauffeurs d'origines différentes de celle de l'entreprise de transport,
- En majorité : main d'oeuvre de l'Est de l'Europe (Roumanie, Pologne, Bulgarie, Hongrie, Slovaquie, Lituanie) chez des transporteurs d'origine espagnole, anglo-saxone, hollandaise, portugaise.



Retours d'entretiens avec des transporteurs

- 7 transporteurs bretons rencontrés + une bourse de fret
- Recours variable à la sous-traitance qui est plutôt qualifiée de partenariat
- Positionnement sur des lots complets ou partiels avec groupage/dégroupage
- Recours aux bourses de fret pour les retours à vide ou « marchés spot »
- Retrait des trafics internationaux, confiés aux étrangers, plus compétitifs
- Organisations variables sur la longue distance
- Nombre de facturations par jour peut être très important
- Terminologie de l'activité pas forcément évidente (messagerie, commissionnaire, affréteur, transitaire..).

CONCLUSION

- L'échantillon enquêté diffère de la réalité (sur-représentation des étrangers et de l'import),
- Des zones d'ombre sur les organisations surtout en longue distance, des documents incomplets,
- Cependant des résultats d'autres études se retrouvent : **flux en majorité locaux et avec régions limitrophes, profil type de « trace directe » monoclient,**
- Des trafics à vide ou quasiment dans la même proportion que d'autres enquêtes plus anciennes : **quels leviers pour optimiser le remplissage?**
- **Retrait de la flotte française des flux internationaux**, présence des pays de l'Est,
- Un taux de pénétration du cabotage par les étrangers plus faible qu'au plan national (3% vs 6 % estimé en France en 2011),
- Peu de différences de parc de véhicules entre étrangers et français,
- Un volet social important à l'échelon européen : **quid de la compétitivité du TRM français sur la longue distance?**
- Mais des organisations partenariales très réactives,
- **Quelle place/compétitivité pour l'intermodalité dans ce contexte? « nous ne sommes pas prêts »?**

Merci de votre attention

