

## Planning de RV organisé 15 au 21 avril 2009

### Méthodologie de réalisation de la consultation sur les RTE :

- ❑ Conception d'une **grille d'entretien courte et en français**, sur la base du document mis en ligne par la DG Transport, à destination des entreprises concernées par la politique des transports et de la logistique.  
Le questionnaire mis en ligne est trop complexe et technique pour les entreprises, qui n'ont que peu de temps à accorder à la consultation.
- ❑ Ciblage des entreprises parmi les clients d'Entreprise Europe et avec l'appui des responsables des Clubs Transport et Logistique des Chambres de Commerce de Dieppe, Rouen , et de l'IDIT.
- ❑ Contact par téléphone, prise de rendez-vous et confirmation par mail.
- ❑ Sur 8 entreprises contactées, deux entreprises ont refusé, la première pour faute de disponibilité et la deuxième pour insuffisance de données sur la thématique concernée.
- ❑ Déplacement sur le site de l'entreprise et réponse au questionnaire par l'entreprise (entretiens de 1 heure et demi, sur la base de la grille, en semi-directif).
- ❑ Contribution volontaire, constat d'un manque de connaissance et de visibilité des Réseaux Transeuropéens de Transport. La carte des RTE leur a été présentée à chaque entretien. Les entreprises sont en souffrance en raison d'un manque d'harmonisation des normes européennes.
  
- ❑ Constat général des consultations : Envoi par mail de la consultation à une dizaine d'entreprises ciblées. Aucun retour volontaire. Si la promotion de la consultation n'est pas effectuée par un membre de Entreprise Europe, les entreprises ne répondent pas de façon spontanée.

### Bilan global :

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

Les prestataires de services de transport se trouvent impactés par le manque d'infrastructures en France et ont recours à des solutions alternatives.

Les infrastructures routières sont considérées comme trop coûteuses, le transport ferroviaire est inadapté à la demande du client et manque de flexibilité.

La création d'une infrastructure doit être motivée par l'existence de flux.

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

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

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

Contacts :

Véronique Tétu ou Elise Marechal

Europe Entreprise Normandie-Picardie

CRCI Haute-Normandie

00 33 (0)2 35 88 38 14 [entreprise-europe@haute-normandie.cci.fr](mailto:entreprise-europe@haute-normandie.cci.fr)



02 35 88 38 14

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

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

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

	<u>Entreprise 1</u>	<u>Entreprise 2</u>	<u>Entreprise 3</u>	<u>Entreprise 4</u>	<u>Entreprise 5</u>	<u>Entreprise 6</u>
<b>Entreprises interviewées</b>	<p><b>Groupe SOCOPAL</b></p> <p><b>Négoce de produits surgelés</b> <b>Logisticien</b> <b>Entreposage et stockage (1000m<sup>2</sup>)</b></p> <p>Effectif : 300 Année de création : 1938</p> <p>Livraison de la marchandise dans un rayon de 400 à 500 km autour de l'entreprise.</p> <p>Clientèle : Grande distribution</p>	<p><b>TRANSPORT DELANNOY</b></p> <p><b>Transporteur routier</b></p> <p>Multimarchandises (diester, agro-alimentaires déchets,..) Entreposage, stockage (4 000 m<sup>2</sup>) Diversification recherchée</p> <p>Transport de proximité : zone de 200 km autour de l'entreprise. Activité saisonnière Actuellement : 50% du parc en circulation</p> <p>Effectif : 15 Année de création : 1948 Président du Club Logistique et Perspectives du Littoral ; Membre de la Fédération Nationale des Transporteurs avec un Bureau représenté à Bruxelles ; Membre du Conseil</p>	<p><b>TRANSPORT MALHERBE</b></p> <p><b>Transporteur routier</b> <b>Affrètement</b> <b>Logistique</b></p> <p>Multimarchandises Matières dangereuses Transport de proximité et en Angleterre.</p> <p>Effectif : 26 salariés Année de création :</p>	<p><b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS</b></p> <p><b>Acteur reconnu des problématiques juridiques du secteur Transport et Logistique</b></p> <p>Statut associatif Consulté par le Ministère du Transport</p> <p>Domaines d'activité : Recherche / Expertise juridique Base de données / Publications / Manifestations Formation Sensibilisation aux problématiques européennes et internationales (colloque « Intermodalité »).</p> <p>Effectif : 5 Année de création : 1969</p>	<p><b>HAMBURG SÜD France</b></p> <p><b>Agent Maritime</b> <b>Transport de marchandises par containers et machines spéciales (secteur des pièces automobiles)</b></p> <p>Destination Import-Export: Amérique du Sud, Méditerranée orientale, Belgique, Inde, Pakistan</p> <p>Effectif : Année de création :</p>	<p><b>EURO DOCKS SERVICES</b></p> <p><b>Consignation de navires</b> <b>Affrètement</b> <b>Gestion des escales</b></p> <p>Céréales 1<sup>er</sup> exportateur de céréales en Europe Tramping : ligne occasionnelle de transport de céréales, non affrétée à une ligne régulière ;</p> <p>Effectif : 5 Année de création : 1994</p> <p>Membre du Club Logistique et Perspectives du Grand Rouen</p>
<b>Typologies de questions</b>						

		d'Administration de l'URSSAF ;				
<p><b>Quel est le bilan des Réseaux Transeuropéens de Transport ?</b></p> <p><b>Connaissez-vous le Réseau en question ?</b></p> <p><b>Quels facteurs la politique du RTE doit-elle prendre en compte pour son développement ?</b></p>	<p><b>Groupe SOCOPAL</b></p> <p>Méconnaissance des RTE. Absence de visibilité sur leur valeur-ajoutée car utilisation en majorité des systèmes autoroutiers français.</p> <p>Les flux commerciaux identifiés doivent servir d'aide à la décision de construction de nouvelles voies de circulation.</p>	<p><b>TRANSPORT DELANNOY</b></p> <p>L'entreprise connaît les RTE via son Bureau de représentation à Bruxelles.</p> <p>Les RTE sont utilisés par les transporteurs routiers étrangers en France. Ces entreprises étrangères n'ont pas les mêmes obligations fiscales et sociales que les PME françaises, qui subissent alors de la concurrence déloyale. Le problème de l'harmonisation fiscale et sociale à l'échelle européenne est posée. On estime à une dizaine d'années le temps nécessaire à une harmonisation</p>	<p><b>TRANSPORT MALHERBE</b></p> <p>Les RTE sont peu utilisés pour aller vers les autres pays européens car l'entreprise n'est pas compétitive sur ces marchés.</p> <p>Pour l'export vers l'Angleterre, l'entreprise emprunte la ligne Dieppe-Newhaven. Des accords commerciaux sont signés avec opérateurs de ferrys : Sea France, LD Line, Brittany. Ils sont plus avantageux que le passage par le tunnel sous la Manche.</p>	<p><b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS</b></p> <p>La place française est peu représentée dans les instances européennes.</p> <p>Les opérateurs français se sont-ils positionnés lors du développement des RTE ? Si oui comment ? Sur quels critères ?</p> <p>La répartition des RTE n'est pas homogène. Il manque une coordination nationale française, la question des critères de sélection des projets européens est posée ?</p> <p>Les Ports de Normandie, même s'ils ont bénéficié de financements communautaires ne sont pas suffisamment valorisés</p>	<p><b>HAMBURG SÜD France</b></p> <p>Peu de visibilité sur les RTE car chaque agence Hamburg Süd gère les transports acheminés d'Amérique du Sud vers son pays ou la gestion est assurée par la Maison Mère.</p>	<p><b>EURO DOCKS SERVICES</b></p> <p>L'entreprise connaît les RTE mais n'est pas utilisatrice directe des infrastructures. Toutefois, de par son activité, elle se trouve impactée par les problématiques de transport.</p> <p>La France est mal desservie en terme d'infrastructures. L'entreprise souffre du manque d'infrastructures régionales (contournement Est de Rouen). Elle est également dans le besoin du Canal Seine-Nord. Le rééquilibrage entre les infrastructures de la France et des pays de l'Europe du</p>

		potentielle en U.E. Bon nombre de distorsions entre Etats Membres et la France sont recensées (temps de travail, sanctions, coût de main d'œuvre, formations (FIMO), poids de chargement,...)		dans les RTE. Problème d'accessibilité et de positionnement des Petites Entreprises aux appels d'offres, par manque de moyens.		Nord est nécessaire.
<p><b>Quelles sont infrastructures que vous utilisez? Pourquoi ?</b></p> <p><b>Doit-on conserver l'approche actuelle, c'est à dire continuer à additionner des projets nationaux de développement des infrastructures ? Ou développer l'approche en réseau européen ?</b></p>	<p><b>Groupe SOCOPAL</b></p> <p>Utilisation du transport routier pour raisons pratiques et économiques (transport de proximité à la porte du client). L'utilisation des autoroutes est privilégiée, le passage par les départementales et nationales entraînant un coût supplémentaire pour l'entreprise (délais, consommation d'énergie,...). Il est parfois indispensable de recourir à des axes annexes, à cause des goulots d'étranglements et des embouteillages sur autoroutes aux abords de Paris. (congestion et manque d'infrastructures sur le nord de Paris). Autre solution pour recourir à ce problème : le travail de nuit et la</p>	<p><b>TRANSPORT DELANNOY</b></p> <p>La liaison transmanche « Dieppe- Newhaven » nécessite beaucoup d'investissements pour une rentabilité quasi nulle. Le commerce est minime sur cette ligne car elle manque de fiabilité (marée, tempête) et d'infrastructures à Newhaven. Des investissements importants ont été réalisés en Normandie mais pas en Angleterre, ce qui entraîne des désagréments lors du déchargement et de l'arrivée des camions, des containers en Angleterre. De plus, le lien avec les lignes de chemins de fer est problématique et coûteux. → Difficulté d'interconnexion entre</p>	<p><b>TRANSPORT MALHERBE</b></p> <p>Les autoroutes sont considérées comme trop coûteuses pour l'entreprise. Il est alors recommandé aux chauffeurs d'emprunter des axes non payants.</p> <p>Connaissance d'un projet prioritaire pour développer le rail/route mais celui-ci est limité en terme de capacités techniques (caisses mobiles), il manque de rentabilité et de flexibilité. 90 % des commandes sont passées la veille pour le lendemain. De plus, l'intermodalité ne paraît pertinente au vue de l'activité de l'entreprise (transport de proximité).</p>	<p><b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS</b></p> <p>La planification des projets prioritaires au niveau européen semblerait logique mais difficilement réalisable en raison des disparités d'application de la législation. La concurrence entre les infrastructures européennes pose également problème (exemple des Ports de Anvers, Dunkerque et Rotterdam). Les concertations entre hinterlands des ports européens est indispensable, leurs échanges et projets peuvent faire l'objet de projets Interreg.</p> <p>La conception européenne des infrastructures devrait être liée à la notion de flux existants (Europe de l'Est, Chine).</p>	<p><b>HAMBURG SÜD France</b></p> <p>Les infrastructures ferroviaires sont utilisées pour transporter les contenaires en France, notamment pour les régions du Sud-Ouest, et de l'Est.</p> <p>Chaque pays dans lequel est implanté une agence Hamburg Süd utilise un mode de fonctionnement différent, relatif à la culture du pays et aux dispositions pratiques des infrastructures. C'est le cas pour les Pays-Bas notamment où les infrastructures ferroviaires sont principalement utilisées. Contrairement à la France où celles-ci ont des problèmes de fiabilité et d'adaptabilité à la demande du client.</p> <p>L'entreprise travaille</p>	<p><b>EURO DOCKS SERVICES</b></p> <p>Les infrastructures ferroviaires restent minoritairement utilisées car elles sont peu fonctionnelles, sous-équipées et non adaptées à la demande.</p> <p>Un sous-équipement entraîne une sous-utilisation des infrastructures.</p> <p>Les marchandises du bassin parisien sont donc acheminées vers le Port du Havre par transport routier, malgré l'émergence d'opérateurs ferroviaires privés.</p> <p>L'utilisation des voies fluviales est encouragée et développée pour des raisons environnementales et économiques.</p>

	<p>livraison des clients au petit matin . D'autres autoroutes peuvent également être empruntées comme l'A14 mais leur coût est trop onéreux pour l'entreprise. L'entreprise craint que l'adaptation aux contraintes liées infrastructures ne crée à terme un décalage entre l'offre et la demande.</p> <p>Ce sont les flux commerciaux qui créent les besoins en infrastructure et non pas les infrastructures qui engendrent les flux.</p> <p>Les opérateurs d'autoroutes commettent quelques erreurs dans la gestion administrative des passages de camions.</p> <p>Pas d'utilisation du fret pour cause de manque de fiabilité, de flexibilité et de qualité de la prestation de service.</p>	<p>les modes.</p> <p>On constate un défaut de réalisation d'études sur les besoins des utilisateurs au préalable. Le lien entre les besoins des utilisateurs et la réalisation des infrastructures est mal assuré et donc les choix inadéquats.</p> <p>Les infrastructures restent très chères, les passages de Ponts et traversées des autoroutes ont un coût notable pour l'entreprise.</p> <p>Il y a trop de plateformes logistiques. On doit cibler quelques grandes plateformes et consacrer les plus petites à de la spécialisation, c'est à dire sur du marché de niche.</p>	<p>L'entreprise utilise les infrastructures existantes sans penser à la nécessité d'en créer de nouvelles, car elle considère que celles-ci doivent d'abord être amorties.</p> <p>Des études de besoins doivent au préalable être effectuées avant la construction de nouvelles infrastructures (cf. problèmes d'accès 6<sup>ème</sup> Pont de Rouen).</p> <p>Trop de plateformes logistiques sur la région parisienne.</p>	<p><b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS</b> Le schéma global n'existe pas encore mais c'est le modèle vers lequel il faut tendre.</p>	<p>avec les opérateurs privés ferroviaires, avec qui elle a des accords commerciaux (navyland, véolia,...) afin de faire bénéficier à ses clients des réductions de coûts.</p> <p>Des terminaux de barges pour fleuves et rivières doivent être construits, pour faciliter le chargement et le déchargement des barges. Le déchargement des bateaux est prioritaire sur elles, elles souffrent d'une contrainte de délai supplémentaire. De plus, elles doivent atteindre un volume de chargement suffisant pour naviguer mais les fleuves et rivières n'ont pas toujours les capacités nécessaires (tirant d'eau), des adaptations techniques doivent être réalisées.</p> <p>Les barges sont plus écologiques mais entraînent des coûts importants de maintenance.</p> <p>Absence d'infrastructures ferroviaires sur la Région Bretagne alors que les flux commerciaux sont existants et majeurs.</p>	
--	--	---	---	--	--	--

					<p>Le manque d'infrastructures sur ces Régions a entraîné la création d'un mode alternatif : le feeder. Il a remplacé les transports routiers et ferroviaires. Le bateau via les ports de France récupère la marchandise et l'achemine au port du Havre pour l'exportation.</p> <p>Le prix des autoroutes incite les transporteurs routiers à emprunter les axes annexes. D'où un problème grandissant de sécurité (infrastructures non adaptées et nombre croissant de camions dépassant les limitations de vitesse).</p> <p>Les infrastructures coûtent chers et souffrent d'un manque d'harmonisation (exemple : hauteur de chargement autorisée différente en Belgique et en France, contrôles vétérinaire et phytosanitaire non harmonisés). Les contrôles douaniers en France sont plus stricts que dans d'autres pays européens.</p>	
<b>Comment les Systèmes de Transport Intelligent</b>	<b>Groupe SOCOPAL</b>	<b>TRANSPORT DELANNOY</b>	<b>TRANSPORT MALHERBE</b>	<b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES</b>	<b>HAMBURG SÜD France</b>	<b>EURO DOCKS SERVICES</b>

<p><b>peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports ?</b></p>	<p>Les nouvelles technologies sont utilisées pour calculer les itinéraires, faire les préparations de commande et pour faciliter le « remplissage maximum » des camions. Toutefois l'intervention humaine est indispensable et apporte une plus grande valeur-ajoutée.</p> <p>L'entreprise n'utilise pas de système de traçabilité car elle n'en ressent pas le besoin.</p> <p>Des sondes sont utilisées pour contrôler et mesurer la chaîne du froid. Elles sont également suivies d'un contrôle qualité et quantité des marchandises.</p> <p>Des économies d'énergie sont également réalisées grâce aux horloges et aux programmeurs qui régulent la température du frigo du camion en fonction de la température extérieure.</p> <p>Le recyclage des déchets est pratiqué, les clients demandent désormais à ce que les recettes (minimes) de la</p>	<p>Les nouvelles technologies sont utilisées dans un objectif de réduction de coût et de sûreté. Elles optimisent la traçabilité des camions mais sont souvent mal perçues par les salariés car elles sont associées à de la surveillance. Les différentes modalités à caractère environnemental des nouvelles technologies (arrêt des moteurs automatique) sont mal vécus par les employés et nécessiteraient un meilleur accompagnement pédagogique.</p>	<p>Les nouvelles technologies sont un moyen de réduire les coûts. L'entreprise demande à ses chauffeur d'appliquer la conduite économique en vue de réduire les consommations d'énergie. Les itinéraires sont calculés afin d'optimiser leur efficacité.</p> <p>Les camions sont équipés d'un système de traçabilité. La prochaine génération de camions sera équipée d'un compteur qui calculera automatiquement les émissions de CO2.</p>	<p><b>TRANSPORTS</b> La Commission européenne a un rôle moteur dans le développement des nouvelles technologies, mais se pose toujours le problème d'accès aux financements des programmes européens (7ème PCRD) pour les laboratoires de taille moyenne et les petites entreprises. Plusieurs outils existent mais il est nécessaire de les relier entre eux par un système de gestion globale. L'émergence de la thématique sécurité entraîne également le développement de nouveaux outils (Opérateur Economique Agrée, traçabilité, alarmes,...). La France est en avance sur les outils portuaires.</p>	<p>Les nouvelles technologies doivent pouvoir améliorer le trafic. Le transport n'est pas une science exacte et comporte grand nombre d'aléas.</p> <p>De plus elles peuvent procurer un avantage concurrentiel lors de transports de produits luxueux et sensibles (système d'alarme en temps réel et système d'information embarqué). Elles sécurisent alors le client.</p>	<p>Les nouvelles technologies permettent d'optimiser l'organisation du travail. La traçabilité des navires est importante lorsqu'on s'occupe d'organiser les escales et de répondre à tous les besoins du Bord.</p>
--	---	--	---	--	--	---

	valorisation de matière soient partagées.					
<b>Connaissez-vous les instruments financiers communautaires utilisés pour le secteur des transports ? Fonds structurels, prêts BEI, programmes Marco Polo ?</b>	<p><b>Groupe SOCOPAL</b></p> <p>Les gestionnaires privés d'infrastructures devraient avoir l'obligation de réinvestir l'argent gagné dans l'aménagement de celles-ci. Une amélioration de la qualité de service des gestionnaires d'infrastructure est nécessaire (tarification erronée).</p>	<p><b>TRANSPORT DELANNOY</b></p> <p>Les financements communautaires ont été utilisés par les PME européennes qui viennent désormais concurrencer de façon déloyale les PME françaises sur leur territoire.</p> <p>La question de la pertinence des fonds communautaires octroyés, notamment en raison de la rentabilité des infrastructures est posée, notamment sur la ligne transmanche « Dieppe-Newhaven ».</p> <p>Les Régions ont engagé des dépenses publiques et utilisés des fonds FEDER pour redresser les Régions et favoriser leur dynamisme, mais se désengagent par la suite de la gestion des ces infrastructures. Les opérateurs privés utilisent alors ces fonds pour faire des profits. Lorsque la rentabilité de l'infrastructure n'est plus suffisante, ils se retirent, ceci pose le</p>	<p><b>TRANSPORT MALHERBE</b></p> <p>Les infrastructures qui ont été financées avec l'argent public ne doivent pas être exploitées à des fins financières par les opérateurs privés car c'est toujours l'établissement public qui paye en cas de déficit. Elles doivent être mises à profit des contribuables qui les ont financés.</p>	<p><b>INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS</b></p> <p>Les établissements financiers français maîtrisent l'ingénierie financière nécessaire au développement des infrastructures. Mais le modèle économique n'est pas toujours viable et le problème de la rentabilité est posé : exemple le shortsea.</p>	<p><b>HAMBURG SÜD France</b></p> <p>Les infrastructures doivent tout d'abord être rentables et profitables pour attirer les investisseurs privés.</p>	<p><b>EURO DOCKS SERVICES</b></p> <p>Déficit d'écoute des entreprises auprès des institutions européennes et nationales Les suggestions et besoins réels des PME doivent être pris en compte pour la mise en œuvre de projets de création ou d'aménagement d'infrastructures. Si elles se sentent concernées et bénéficiaires les entreprises accepteront de participer au financement des infrastructures dont elles ont besoin.</p> <p>Le lobbying a une grande importance au sein de l'U.E, les PME doivent trouver des canaux pour se faire entendre</p>

		problème de la pérennité de la gestion de l'infrastructure.				
<b>Quelle est votre politique en matière de Développement Durable ? Quel(s) intérêt(s) y trouvez-vous ?</b>	<b>Groupe SOCOPAL</b> L'embauche d'un formateur à la conduite « rationnelle » a permis l'économie de 3% de l'énergie consommée lors des transports de marchandises. Elle garantit également un avantage concurrentiel supplémentaire. En effet, la grande distribution inclut dans son cahier des charges le respect de certains critères en terme de développement durable. Il s'agit du moins d'une politique d'affichage car l'optimisation des coûts reste leur préoccupation majeure.		<b>TRANSPORT MALHERBE</b> Les offres de prix proposées aux clients comprennent toutes une indexation gazole. La charge ou le bénéfice des fluctuations liées au prix du pétrole sont donc répercutés sur le client et n'impacte pas l'entreprise.			Le Développement Durable est une réalité incontournable mais cet angle d'attaque ne serait utilisée qu'en matière fluviale et prise en considération par Natura 2000.
<b>Commentaires ou suggestions ?</b>			<b>TRANSPORT MALHERBE</b> L'entreprise connaît un problème de concurrence déloyale en cette période de crise. Les transporteurs de taille moyenne (entre 50 et 100 camions) et les répondent aux appels d'offres en baissant leurs coûts de l'ordre de 50%. Il est impossible pour l'entreprise de			<b>EURO DOCKS SERVICES</b> L'entreprise souhaiterait encourager les retours d'expérience au niveau européen et permettre l'échange de bonnes pratiques entre entreprises rencontrant les mêmes problématiques.

			proposer des prix similaires.			
--	--	--	-------------------------------	--	--	--

Bilan global :

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

Les prestataires de services de transport se trouvent impactés par le manque d'infrastructures en France et ont recours à des solutions alternatives.

Les infrastructures routières sont considérées comme trop coûteuses, le transport ferroviaire est inadapté à la demande du client et manque de flexibilité.

La création d'une infrastructure doit être motivée par l'existence de flux.

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

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

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