

Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common

Meta Informations	
Creation date	28-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	706578334451611809
Invitation Ref.	
Status	N

Background of the respondent	
Country of residence	France
Region: Please write down the name of your region (using as base the NUTS 1 or NUTS 2 classification system as relevant, for details see http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF)	fr232
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Road Maritime
Name:	TRANSPORT DELANNOY
Name of your organisation	TRANSPORT DELANNOY
Type of Organization	Private
Type of involvement in the TEN-T/major transport infrastructure matters	Commercial transport service provider

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	L'entreprise connaît les RTE via son Bureau de représentation à Bruxelles. 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 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,...)
Q02.- Should the comprehensive network be maintained or abandoned, and what advantages and disadvantages would either approach involve? Could the respective disadvantages be overcome, and if so by what means?	No opinion
Q03.- Would a priority network approach be better than the current priority projects' approach? What would be the advantages and disadvantages of either approach, and how should it be developed?	No opinion
Q04.- Would the flexible approach to identifying projects of common interest, as proposed with the "conceptual pillar", be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?	

<p>Q05.- How can future challenges in the sectors of waterborne and air transport (especially ports, inland waterways and airports) as well as of freight logistics be best taken into account within the overall concept of the future TEN-T development? Do different requirements for freight and passenger transport require different treatment in the TEN-T policy? What further aspects relating to different transport sectors / common transport policy issues should be given attention?</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 les modes. On constate un défaut de réalisation d'études sur les besoins des utilisateurs au préalable. Le lien entre les utilisateurs et la réalisation des infrastructures est mal assurée et donc inadaptée. Les infrastructures restent très chères, les passages de Ponts et traversées des autoroutes ont un coût notoire pour l'entreprise. Il y a trop de plateformes logistiques. On doit cibler quelques grandes plateformes et dédier les plus petites à de la spécialisation, c'est à dire sur du marché de niche.</p>
<p>Q06.- How can Intelligent Transport Systems in all modes, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?</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. Elle 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>Q07.- Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?</p>	<p>No opinion</p>
<p>Q08.- Would a core network (bringing together a priority network approach as referred to in Q3 and a conceptual pillar as referred to in Q4) be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?</p>	<p>No opinion</p>
<p>Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?</p>	
<p>Q09.02.- What form of financing - public or private, Community or national - best suits what aspects of TEN-T development?</p>	

<p>Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?</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. 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 ». 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 privées utilisent alors ces fonds pour faire des profits. Lorsque la rentabilité de l'infrastructure n'est plus suffisante, ils se retirent. Pose le problème de la pérennité de la gestion de l'infrastructure.</p>
<p>Q10.02.- Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?</p>	
<p>Q11.01- What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments used for TEN-T? (TEN-T budget, Cohesion Fund, ERDF, EIB loans)?</p>	
<p>Q11.02.- Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?</p>	
<p>Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?</p>	
<p>Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?</p>	
<p>Please classify your proposal above:</p>	
<p>Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?</p>	
<p>Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?</p>	