

Actualités transport octobre 2013

Quelques chiffres disponibles à ce jour :

- Transport routier de marchandises (source Commissariat Général au Développement)

En millions de tonnes- kilomètres et en évolution T/T-1 en %

	2 ^{ème} Trim 2013	Evolution T/T-1					2013T2/2012 T2
		2012 T2	2012 T3	2012 T4	2013 T1	2013 T2	
Toutes activités confondues	40 238	+1,7	-3,1	+4,7	-3,8	-0,9	-3,3
Dont produits agricoles et agroalimentaires	12 166	+0,9	-1,6	1,8	-1	-1,1	-1,9

L'activité transport routier de marchandises baisse de 0,9% au deuxième trimestre 2013 alors qu'elle avait marqué une forte reprise en fin d'année 2012 (+4,7%)

- Transport ferroviaire de marchandises (source Commissariat Général au Développement)

En millions de tonnes- kilomètres et en évolution T/T-1 en %

	année	1 ^{er} Trim.	2 ^{ème} Trim	3 ^{ème} Trim	4 ^{ème} Trim	Evolution 2012/2011	Evolution 2 ^è T 2013/ 1 ^{er} T 2012
Toutes activités confondues	2012	8 035	8 168	8 231	8 053	-4,8	
	2013	8 230	8 566				+4,1

La ventilation par type de produits est soumise au secret statistique vu le nombre d'opérateurs

- - Transport fluvial de marchandises (source Commissariat Général au Développement)

En millions de tonnes- kilomètres et en évolution T/T-1 en %

	année	1 ^{er} Trim	2 ^{ème} Trim	3 ^{ème} Trim	4 ^{ème} Trim	Evolution 2012/2011	Evolution 2 ^è T 2013/ 1 ^{er} T 2012
Toutes activités confondues	2012	1 916	1 889	1 934	1 969	-1,8	
	2013	1 932	1 958				+1,4
Produits agro- alimentaires	2012	502	522	496	585	-4,8	
	2013	540	537				-0,6

On observe une progression du transport fluvial de produits agro-alimentaires au cours du 1^{er} semestre 2013(+5,1%) alors que le transport fluvial toute marchandise confondue ne progresse que de 2,2%.

- - transport maritime de marchandises. (source Commissariat Général au Développement)

En millions de tonnes et en évolution T/T-1 en %

	année	1 ^{er} Trim	2 ^{ème} Trim	3 ^{ème} Trim	4 ^{ème} Trim	Evolution 2012/2011	Evolution 2 ^è T2013/1 ^{er} T 2012
Ensemble des grands ports	2012	122	70	73	73	-5,2	
	2013	71	73				+3,4
Marchandises hors pétrole brut	2012	58	54,3	55,8	58,7	-2,4	
	2013	57	58				+0,7
Conteneurs	2012	9,9	9,7	9,8	9,5	+5,8	
	2013	10,1	10,7				+6,8
Liquides et solides en vrac	2012	33,5	30,1	31,1	34,6	-3,3	
	2013	31,6	30,1				-5,1
Marseille	2012	22	13,7	21,6	21,4	-2,8	
	2013	20	20,7				+3,3
Le Havre	2012	16,2	15,6	16,3	15,3	-6,0	
	2013	15,9	17,7				+10,4
Dunkerque	2012	12	11,7	11,8	12,4	+0,2	
	2013	10,1	10,7				+6,8
Nantes Saint Nazaire	2012	7,8	7,3	7,1	7,8	-2,6	
	2013	6,7	7,0				+5,6
Rouen	2012	5,7	4,6	5,0	5,8	-16,7	
	2013	6,3	5,0				-20,9
Calais	2012	8	8,5	8,9	8,9	-11,2	
	2013	9,5	10,5				+9,6

On note une légère progression des tonnages de marchandises transportées hors pétrole brut au 1^{er} semestre 2013 par rapport à 2012. Ceci est principalement dû à la croissance du conteneur (+3%) et aux marchandises diverses hors conteneur (+8,2%)

Seine Nord Europe:

Suite à la conférence- débat « Seine-Nord Europe/Seine-Escaut: une réponse durable aux enjeux industriels, logistiques et territoriaux du vingt ième siècle » du 11 juillet 2013 (voir précédente note d'actualité), Philippe Marini, Président de l'association Seine Nord Europe appelle tous les secteurs d'activité économique à « adresser leurs contributions aux responsables ministériels afin de souligner combien ce projet est capital pour l'économie des régions concernées, essentiel pour une croissance

durable des territoires desservis, indispensable pour une logistique compétitive et la création d'emplois pérennes dans les domaines du transport, de l'industrie et de services».

Lors de cette conférence de nombreux acteurs économiques avaient souligné l'intérêt majeur de ce projet et évoquer les investissements privés et les dynamiques économiques que ce projet entraînerait: »Projet vital pour toute la filière agricole », » levier de compétitivité pour l'industrie française », »surcroît potentiel d'activité important pour les ports maritimes ».

Affichage CO2 pour toutes les opérations de transport à partir du 1^{er} octobre 2013 :

Obligation d'informer le bénéficiaire d'une prestation de transport de la quantité de dioxyde de carbone émise pour réaliser cette prestation (voir note d'actualité de juillet).

Cette information s'inscrit dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la France et dans le cadre du « Paquet Climat Energie » adopté par les états membres en 2008 ainsi que dans le Livre Blanc européen des Transports adopté en 2011 qui fixe une réduction d'au moins 60% pour le secteur des transports d'ici 2050.

Il est à noter que le dispositif français obligatoire ne couvre que le CO2 alors que la norme européenne d'application volontaire intègre en plus cinq autres gaz dont le méthane, l'oxyde nitreux, les hydrofluorocarbures, les hydrocarbures perfluorés et l'hexachlorure de soufre.

Le décret n° 2011-1336 présente les méthodes permettant de calculer la quantité d'énergie consommée.

Les entreprises disposent de quatre méthodes exposées dans le guide méthodologique paru en octobre 2012 « Information CO2 des prestations de transport » disponible sur www.developpement-durable.gouv.fr/information-CO2-des-prestations-de.html.

Par ailleurs plusieurs solutions pour aider les transporteurs ont été développées:

- La FNTR (Fédération nationale du transport routier) a mis en place un logiciel « Opti Carbone »
- TLF (Fédération des entreprises de transport et logistique) sensibilise à travers des réunions d'information
- OTRE (organisation des transporteurs routiers européens) a signé un partenariat avec Zen'to, éditeur du logiciel Carbon Tract
- CO2 Killer développé par R-CO2
- La notation TK'Blue de l'European TK'Blue Agency, 1^{ère} agence « transport » de notation extra-financière qui s'attache à valoriser, comparer et mesurer l'ensemble des externalités négatives et l'efficacité énergétique des différents modes de transport. Elle offre un indicateur fiable et reconnu pour répondre à la nouvelle réglementation européenne en matière de RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et d'affichage CO2. Son système de notation a été mis au point et validé par un conseil Scientifique européen indépendant et ses critères d'appréciation sont attestés comme indiscutables au niveau européen et validés par la Commission européenne et en voie de certification par Bureau Veritas.

Transition énergétique

Le conseil des ministres du 25 septembre a adopté la contribution climat, énergie ou taxe carbone dans le projet de loi de finances 2014. Les transporteurs en seront exonérés jusqu'en 2015.

Une partie des taxes intérieures de consommation sur les carburants et les combustibles fossiles sera calculée en fonction des émissions de CO2. Cela concernera l'essence, le gazole, le charbon, la houille, le gaz naturel et le fioul lourd domestique.

EN 2014, première année de mise en œuvre, l'impact sur les carburants et le fioul domestique sera nul. En 2015 cette mesure représentera 2,5Mds€ et en 2016, 4Mds€.

Transport combiné

Comme prévu dans le plan « Investir pour la France », Le ministre des transports a annoncé le 18 septembre 2013 le prolongement de l'actuelle autoroute ferroviaire entre le Boulou (Pyrénées

Orientales) et Bettembourg (Luxembourg) jusqu'à Calais début 2015 et la mise en service début 2016 de l'autoroute ferroviaire atlantique entre la plateforme de Dourges(Pas-de-Calais) et le terminal de Tarnos (Landes). Cette dernière offrira quatre allers-retours par jour soit une capacité quotidienne de 480 camions.

Pour le premier, SNCF Géodis a commandé 105 wagons au fabricant Lorh SA et 278 wagons devraient être achetés à cette même société pour le second.

Les wagons Lohr permettent d'embarquer et de transporter la remorque d'un bout à l'autre de l'autoroute ferroviaire sans rupture de charge.

L'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou lancée en septembre 2007 enregistre un accroissement de son trafic de 9% entre le 1^{er} semestre 2012 et le 1^{er} semestre 2013. En 2012 elle a permis l'acheminement de 56 000 poids lourds avec un taux de remplissage de plus de 90%.

L'autoroute ferroviaire alpine(AFA) qui relie Aiton (près de Chambéry, Savoie) à Orbassano dans le Piémont achemine 25 000 poids lourds par an à raison de 5 navettes quotidiennes.

Par ailleurs dès le 1^{er} juillet 2014, les semi-remorques préhensibles par caisses et les caisses mobiles européennes devront être marquées par le code ILU (Intermodal Loading Units).

Cette norme a été adoptée à l'unanimité par les membres de l'organisme européen de standardisation CEN. Elle vise à harmoniser les informations d'identification et les codifications. Elle doit permettre l'amélioration de la prise en charge dans les ports et les terminaux et éviter les pertes de temps et les recherches coûteuses des unités égarées ;

La codification vient d'une transposition du code BIC déjà existant sur les conteneurs maritimes depuis 15ans.

Le code ILU se compose de trois éléments : la clé- propriétaire de 4 lettres, un numéro d'enregistrement à 6 chiffres et un chiffre de contrôle.

Chaque entreprise doit s'enregistrer auprès de l'UIRR (union internationale pour le transport combiné rail-route) via le site internet dédié: www.ilu.code.eu

Décisions du Conseil D'Administration de l'AFITF (Agence de Financement des infrastructures de Transport de France)

Le conseil d'administration qui s'est réuni le 3 septembre 2013 a autorisé l'engagement de 686M€ de crédits dont certains concernent le Fret.

- Trois conventions sur les autoroutes ferroviaires dont deux concernent la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire Atlantique (Dourges- Tarnos) et deux conventions d'aménagement locaux.
- Deux conventions dans le domaine du Fluvial pour poursuivre les études préalables du dossier Bray- Nogent sur Seine et pour accompagner la reconfiguration technique du seine Nord Europe.

Port de la Rochelle :

Deuxième port français d'exportation et premier port d'exportation céréalier de la Façade Atlantique Port Atlantique La Rochelle a enregistré un trafic en forte hausse au premier trimestre 2013, plus de 2,5 MT de marchandises traitées par les opérateurs portuaires soit +32, 5% par rapport au 1^{er} trimestre 2012.

Ce dynamisme est notamment dû à la filière céréalière et oléagineuse qui fait suite à une excellente récolte. L'activité céréalière et oléagineuse 2012/2013 a dépassé les 4,4 MT enregistrant une progression de plus de 45%

Les céréales représentent environ 40% des tonnages expédiés par le port et les oléagineux et les engrais se développent. Le port de la Rochelle compte sur ces matières agricoles (céréales, oléagineux, engrais) pour atteindre ses objectifs de 10MT en 2015

Pour favoriser cette croissance des trafics le port de la Rochelle investit ;

- aménagement du site de l'anse Saint Marc (terre- plein gagné sur la mer, et deux nouveaux quais en eau profonde

- aménagement du site de la Repentie (terre-plein de 35 ha)
- le quai lombard dédié aux céréales fait l'objet d'un investissement majeur dans le cadre du plan de relance et sa rénovation doit être achevée fin 2013. SICA Atlantique qui exploite ce terminal s'est équipée d'un portique permettant de charger 1 00T/heure.

Le port de la Rochelle limite sa desserte par camion et a privilégié le fer et a créé l'OFP la Rochelle qui vend des prestations de bout en bout et devrait réaliser un trafic supérieur à 350 000 tonnes en 2013. Son objectif est d'aller chercher des trafics dans une zone qui dépasse son hinterland en 2013 le grand port de Nantes Saint Nazaire est entré au capital de l'OFP la Rochelle qui est devenu OFP Atlantique. Il permettra aux deux ports de développer leurs liaisons ferroviaires avec des plates formes logistiques situées dans un hinterland élargi.

Antoinette Manoussou