

Actualités du transport de céréales

Ecotaxe Poids lourds reportée au 1^{er} janvier 2014

Les ministres des transports, Frédéric Cuvillier, et du budget, Bernard Cazeneuve, ont annoncé, jeudi 5 septembre, un report au 1^{er} janvier 2014 de l'écotaxe pour les poids lourds, qui devait entrer en vigueur le 1^{er} octobre.

Dans un communiqué, les deux ministres invoquent des « dysfonctionnements persistants », et « le manque de préparation du dispositif ».

« Dès lors, l'Etat n'a pas accepté de valider en l'état l'aptitude au bon fonctionnement du système et a demandé à son partenaire de livrer dans les meilleurs délais un dispositif corrigé, conformément au contrat de partenariat ».

Seine Nord Europe

Synthèse de la réunion du 11 juillet 2013 organisée par l'association Seine Nord Europe en présence du Député Rémi Pauvros, chargé de la reconfiguration du projet par le ministre chargé des transports.

Mission acceptée par Rémi Pauvros « pour adapter le projet et faire des économies, pour créer les conditions d'un arbitrage favorable, pas pour servir d'accompagnateur à son enterrement ».

Sur le plan technique :

Le tracé du canal ne sera pas remis en cause, le canal sera au grand gabarit et aux normes européennes. Il n'est pas question de rouvrir la déclaration d'utilité publique.

En revanche, un phasage pourra être défini en termes d'écluses et de hauteur de ponts comme pour le canal Albert afin de présenter à Bruxelles et aux autres financeurs un projet non figé.

Sur le plan économique :

L'aspect économique est l'aspect à conforter car c'est celui qui va emporter la décision. Il est important que la ville, le port et la région de Paris s'impliquent davantage. Nécessité de l'adhésion des territoires non directement liés au projet (territoires plus au sud). Projet de portée nationale.

Une réflexion est à mener sur les plateformes multimodales qui constituent un choix économique considérable : le canal est un outil industriel (voir canal Albert en Flandres).

« Les plateformes doivent être pilotées par ceux qui les utilisent. »

Sur le plan du financement :

Le Partenariat Public Privé «PPP» est abandonné. Il faut présenter un plan de financement à l'heure où les taux de financement sont les plus bas et où la Banque Européenne d'Investissement a des possibilités. Il faut présenter un portage financier.

L'objectif est de bénéficier d'un financement européen beaucoup plus conséquent que l'initial (1,5 Mds € contre 330 M€).

L'ensemble du projet reconfiguré sera présenté au Ministre chargé des transports en janvier 2014 pour obtention des financements européens fin du 1^{er} semestre 2014. La décision finale sera prise par le gouvernement.

Plan « Investir pour la France »

Plan dévoilé par le Premier Ministre, Jean Marc Ayrault le 9 juillet 2013.

En matière de transport de fret, le plan soutient le transport combiné maritime et terrestre et les autoroutes ferroviaires. Il confirme le lancement de l'autoroute ferroviaire atlantique reliant Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos).

Il a par ailleurs demandé à SNCF-Géodis le lancement simultané de l'autoroute ferroviaire entre Calais (Côte d'Opale) et Perpignan (Le Boulou Côte Vermeille).

Le Premier Ministre a annoncé la mise en service en 2015 de quatre lignes d'autoroutes ferroviaires permettant de transférer 150 000 poids lourds par an en 2015 sur des trains avec un objectif de 500 000 en 2020.

- Perpignan (Le Boulou)-Luxembourg (Bettembourg) : en service
- Savoie (Aiton- Italie (Orbassano) en service
- Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos) : objectif de mise en service fin 2015
- Calais à Perpignan (Le Boulou) : objectif de mise en service 2^e semestre 2015

Par ailleurs, le gouvernement a choisi le scénario le plus ambitieux de la commission mobilité 21 (scénario n°2) qui prévoit la mise à grand gabarit de la Seine amont de Bray-Nogent sur Seine, et met l'accent sur la continuité des itinéraires de fret, de manière à mieux relier les plateformes portuaires de dimension européenne aux bassins économiques (électrification et aménagement de Serqueux-Gisors, A56 Fos-Salon y compris le contournement de Fos) et retient le maillage du réseau ferroviaire structurant.

La priorisation des grands projets sera actualisée tous les cinq ans.

Des outils spécifiques ont été mis en place :

- nouveaux contrats de plan Etat-Région qui associeront les différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial) ;
- un nouveau plan d'investissements d'avenir de 12 Mds € qui introduira l'éco-conditionnalité dans les critères de sélection des projets, dont la maîtrise des nouvelles technologies de gestion, de transport et de production d'énergie et de chaleur (biomasse, biocarburants, réseaux intelligents, géothermie...) et la limitation de consommation d'énergie et de réduction de l'impact sur l'environnement.

Par ailleurs, l'Etat doit investir 400 M€ supplémentaires par an dans le budget de l'Agence de Financement des infrastructures de transports de France(AFITF).

1,5 Mds € par an d'ici 2030 doit être investit dans le Grand Paris qui doit comprendre des investissements dans le cadre du Fret.

Transition énergétique

Le transport constitue un enjeu majeur dans la transition énergétique car en 2011 les transports contribuaient à 26% des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire national, soit 32% de la consommation finale d'énergie et 70% de la consommation française de pétrole pour des usages énergétiques.

Le routier est responsable de 94% des émissions de GES des transports contre moins de 1% pour le fluvial et 0,4% pour le ferroviaire.

Pour inscrire le fret dans la transition énergétique il faudra :

- conforter l'importance accordée au multimodal (création de plateformes multimodales et de réserves foncières)
- organiser la massification du fret ferroviaire (favoriser le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité, maintenir la possibilité de transport du wagon isolé, prévoir des itinéraires prioritaires de fret sur des sillons de qualité et totalement électrifiés, traiter le problème du dernier kilomètre (plateforme d'échange entre ferroviaire et logistique urbaine).
- développer les autoroutes ferroviaires au départ des principaux ports avec les plateformes logistiques nécessaires
- promouvoir le transport fluvial en améliorant les dessertes fluviales des grands ports maritimes
- développer la production de GNL (gaz naturel liquéfié) et équiper les grands ports de méthaniers ou de dessertes méthanières

- optimiser le transport routier (amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, réduction des km à vide, inscription dans le transport combiné)
- faire de la France le champion industriel du transport décarboné

La stratégie nationale de relance portuaire

Quelques chiffres

La France est la 5^{ème} puissance portuaire européenne : 360MT de fret, 30M de passagers et le 2^{ème} espace maritime au monde derrière les Etats Unis : 11M de km².

35 000 ha de foncier pour les grands ports maritimes.

Marseille et Le Havre sont placés aux 5^e et 6^e rangs européens en volume total de marchandises traitées ; Marseille est le 3^e port pétrolier au monde, le Havre est le 10^e port de conteneur en Europe et Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe.

HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) est le 4^e ensemble portuaire européen et constitue la première mise en œuvre d'une coopération des ports français sur un axe de premier plan.

La relance portuaire a pour objectif de donner à la France une place de premier rang dans le commerce international comme point d'entrée de l'Europe et de contribuer au développement industriel et économique du pays.

Depuis la réforme de 2008, les grands ports maritimes ont les moyens d'être compétitifs vis-à-vis des autres ports leaders européens (gain de productivité et d'attractivité vis-à-vis des armateurs). Les trafics conteneurisés sont en hausse avec une croissance annuelle de 5% en 2012.

Les ports doivent être des acteurs économiques qui sortent de leurs limites territoriales : hinterland, coopération dans des structures de façades ou d'axe.

Ils sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires car ils sont situés à l'interface des routes maritimes et des réseaux de transport multimodaux.

Ils doivent passer de gestionnaire d'infrastructures à « architecte » de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland projeté à l'échelle européenne.

Ils mettront en place des offres de transport fiables et compétitives favorisant les moyens massifiés et le report modal.

L'objectif est de rendre les échanges plus fluides et de gagner des parts de marché à l'international

En parallèle, l'Etat s'engage à moderniser la desserte des ports en lien avec RFF (réseau ferré de France) et VNF (voies navigables de France).

L'Etat et les ports travaillent en synergie pour mettre en place des procédures administratives simplifiées.

Les ports français doivent être des lieux d'implantation privilégiés d'activités industrielles et économiques génératrices de trafics maritimes (définition de zones portuaires pour accueillir des industries). Ils doivent accompagner le développement des activités industrielles en réduisant les délais de traitement des demandes d'implantation et en apportant des conseils réglementaires.

Actions concrètes déjà lancées en matière de logistique

Coopération par façade et par axe

Le grand port maritime de Dunkerque et les collectivités locales du Nord-Pas-de-Calais ont signé une convention pour renforcer la coopération entre les ports de la Côte d'Opale autour du projet GNL (gaz naturel liquéfié).

Sur l'axe Seine, Haropa intègre les ports maritimes de Caen et Cherbourg et associe les ports intérieurs de Lyon, Strasbourg Nogent sur Seine en tant que partenaires.

Sur la façade atlantique, le grand port maritime de la Rochelle étend son opérateur ferroviaire de proximité (OFP) au grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire devenant OFP

Atlantique et leur permettra de développer les liaisons ferroviaires avec les plateformes logistiques situées dans un hinterland élargi.

Le port de Bayonne envisage la création d'un opérateur ferroviaire de proximité afin de massifier ses transports terrestres et d'élargir son hinterland.

Accords-cadres entre les grands ports maritimes et RFF

Haropa et RFF ont signé un accord-cadre pour garantir un nombre de sillons et une qualité de service pour le fret sur l'axe le Havre-Paris.

Le grand port maritime de Marseille et RFF ont signé le même type d'accord-cadre pour la rive droite du Rhône.

Amélioration des dessertes multimodales

L'Etat est attentif à l'amélioration de celles-ci : exemple la liaison Paris-Le Havre (itinéraire Serqueux-Gisors).

Mise en place par le Grand port maritime de Dunkerque d'une liaison de 80km par navettes fluviales entre les trois plateformes Lille, Dourges et Dunkerque (incitation au report modal).

Aménagement

Nouvelle zone logistique à Achères (plateforme logistique rail, route, fluviale).

Nouvelle zone logistique à la confluence de la Seine et de l'Oise.

Allègement des procédures administratives

Guichet unique d'ici le 1^{er} juin 2015 pour dématérialiser et réduire les formalités et optimiser les durées d'escale dans les ports français.

Mise en place de systèmes dématérialisés de suivi de marchandises par les ports et ouverture aux utilisateurs de transport.

Rationalisation et dématérialisation de la perception des droits de port.

Réforme ferroviaire

Fin mai dernier, Frédéric Cuvillier, Ministre des transports, a présenté les grandes lignes de la réforme ferroviaire suite à la remise des rapports de Jean-Louis Bianco et de Jacques Auxiette.

Son premier objectif est d'améliorer la qualité et l'efficacité de service du Système ferroviaire en réunissant dans une seule entité : RFF, SNCF Infrastructure et la direction des circulations ferroviaires afin de renforcer le dialogue entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant ferroviaire pour éviter les problématiques d'entretien et de circulation avec les contraintes d'exploitation.

Le deuxième objectif est le rétablissement de l'équilibre économique du système ferroviaire (dette de 35,1 Mds € pour RFF et en augmentation de 1,5 Mds € par an).

Réforme qui sera marquée par une présence forte de l'Etat. Le groupe public ferroviaire sera constitué de 3 établissements publics (l'EPIC de tête «mère» qui assurera le contrôle, le pilotage stratégique, l'intégration industrielle et l'unité sociale pour le groupe public, et deux EPIC «filles», gestionnaires des infrastructures aujourd'hui gérées par RFF et SNCF).

Les règles de rétablissement des équilibres financiers seront fixées par le législateur et un contrat de performance sera mis en œuvre entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure (optimisation de l'offre ferroviaire, efficacité de l'organisation du travail...).

Cette réforme nécessitera une refondation du pacte social.

Elle fera l'objet d'un projet de loi qui sera présenté en conseil des Ministres à l'automne 2013.

Antoinette Manouso