

TRANSPORT NEWS

DCM - Friday, 14 December 2012

TABLE OF CONTENT

SPIDER PLUS	6
Spider Plus: description of the project (07/12)	6
Spider Plus at a glance (07/12).....	7
EU institutions.....	8
europa.eu: Speech Building a sustainable and efficient future for European road transport (06/12).....	8
EIB: BEI et Région Lorraine : 120 millions d'euros pour la LGV Est (04/12)	10
wk-transport-logistique: Autoroutes de la mer : l'Europe garde le cap malgré la crise (06/12)	10
europa.eu: Siim Kallas -Vice-President and Commissioner for transport - Speech Bridging transport's financing gap: fair charging for the road ahead - Conference on fair and efficient road pricing/Brussels (05/12)	11
Naiades: €1.2 billion for key TEN-T projects (06/12)	13
TENEA-Communication: TEN-T funds modernise French rail line (07/12)	13
tentea.ec.europa.eu : Rail improvements in the UK to bring faster travel and a better environment (11/12)	14
EIB : The European Investment Bank in the Danube Region (23/11)	14
Special report 1	15
ec.europa.eu: A single driving licence for the whole EU (05/12)	15
Verkehrsroundschau : Führerscheinreform: Die wichtigsten Änderungen im Überblick (11/12).....	19
Special report 2	20
FNTR: FNTR and NLA together in opposing the opening of cabotage in 2014 (05/12)	20
wk-transport-logistique: La FNTR fait cause commune avec la Fédération nordique de logistique contre l'ouverture du cabotage en 2014 (06/12).....	21
lloydsloadinglist.com: French and Nordic hauliers team up to fight liberalisation of cabotage (05/12).....	21
Special report 3	22
lenouveleconomiste.fr: Logistique ferroviaire - L'option rail pour les PME (05/12)	22
Special report 4	25
ccr-zkr.org : Marketobservation 2012-II.....	25
ccr-zkr.org: Session plénière d'automne 2012	26
Verkehrsroundschau : Rheinschiffer kämpfen mit Kostenanstieg (06/12)	26
Special report 5	27
DVZ: Europa wird grün (06/12)	27
Special report 6	28
developpement-durable.gouv.fr: Poids lourds : le 44 tonnes à 5 essieux autorisé en France (11/12)	28
wk-transport-logistique.fr : 44 tonnes à cinq essieux : parution du premier arrêté sur les modalités (10/12)	28
autf.fr: 44 tonnes : une réponse appropriée aux enjeux économiques et environnementaux (11/12).....	29
Events	30
Truck&Business: Truck & Business Innovation Day : votre magazine préféré au coeur de Truck & Transport 2013.....	30
logisticsinwallonia.be: Organisation de la International cold storage and logistics conference à Bruges (27/11).....	30
Verkehr.at: Schienen und Straße besser vernetzen	30
Appointments	31
TLF: Evolution dans la gouvernance de l'Union TLF	31
kn-portal.com: Changes to the Management Board - Kuehne + Nagel International AG (30/11).....	32
ville-transports.com: Louis Nègre reconduit à la tête de la Fédération des industries ferroviaires (04/12)	32

Verkehrsrundschau: Schenker Österreich: Leidinger ist neuer Vorstandschef (07/12)	32
ACEA: Marchionne to lead European automobile association for second term (07/12).....	32
DVZ: SBB Cargo: Daniel Bürgy neuer Vertriebschef (10/12)	33
corporate.renault-trucks.com: New management to take Renault Trucks towards strong growth (05/12)	33
Volvo : Changes in Volvo Group management (07/12)	33
DVZ : Vertrag von Bahnchef Grube bis 2017 verlängert (12/12)	34
Interviews.....	34
wk-transport-logistique.fr: "La logistique urbaine fluviale doit aller jusqu'au cœur des villes" (12/12)	34
Key infos	34
wk-transport-logistique: Carburants maritimes : l'annexe soufre s'appliquera de gré ou de force (05/12)	34
ACEA: Europe's commercial vehicle industry urges policy makers to reconsider unbalanced approach to transport modes (06/12).....	35
gov.uk: Statistics - national statistics Waterborne freight in the United Kingdom: 2011 (06/12)	35
IRU: Harmonised Loading and Cargo Securing is necessary to improve road safety (29/11).....	36
IRU: Finland successfully implements Real-Time SafeTIR for advanced risk management.....	36
busetcar.com: Le réseau ferré français en question (06/12)	36
DVZ: Mit 15 Jahren schon altes Eisen (06/12)	37
ESPO: FONASBA Publishes Survey on Ship Agents' Role (06/12)	38
IRU : IRU calls on EU to develop sustainable energy policy and promote viable fuel alternatives (29/11)	38
wk-transport-logistique : Novatrans est déboutée dans son litige avec RFF et Combiwest (07/12)	38
DVZ : Wachstum bis Mitte 2013 auf stabilem Niveau (07/12)	39
ESPO : Streamlined and Equivalent Customs Procedures Key for the Well Functioning of European Ports (10/12)	39
UETR : Workshop on digital tachograph (06/12)	40
Verkehrsrundschau : Belgische Bahn: SNCB-Logistics vor dem Aus? (10/12)	40
Verkehrsrundschau : Spekulationen über Toll-Collect-Übernahme durch den Bund (10/12)	40
wk-transport-logistique.fr : BP2S remet les "Trophées des initiatives Shortsea et intermodalité" (11/12).....	40
lesechos.fr : Les tarifs de fret replongent à Londres (11/12).....	41
UETR : December meeting of UEAPME Transport (11/12)	41
IRU : IRU strengthens cooperation with the Eurasian Economic Commission (11/12)	41
RFG : Scotland's rail freight network needs strategic upgrades (12/12)	42
DVZ : PKP Cargo soll 2013 an die Börse gehen (13/11).....	42
BMVBS : Ramsauer stellt Projektliste für das 750-Millionenprogramm zur Beschleunigung wichtiger Infrastrukturprojekte vor (12/12).....	42
Railway Gazette : UIC celebrates innovation and research in anniversary awards (12/12).....	43
ITF : Global Freight Data Show Trade Slowing Down (12/12)	43
UIC : UIC eNews Nr 323, the electronic newsletter of UIC	44
Combined tranport	44
GEFCO: GEFCO Romania is named logistics operator of the year (04/12).....	44
DVZ: Hamburg: Umstellung von Freihafen auf Seehafen führt zu Lkw-Staus bei der Containerabfertigung (05/12).....	44
railcargo.nl: Rotterdam maakt ophalen containers makkelijker (05/12).....	44
gouvernement.lu: Signature d'une convention pour la réalisation du projet logistique de CFL Multimodal sur le site Eurohub Sud (05/12).....	45
DVZ: Audi wird Duisport-Großkunde	45
wk-transport-logistique.fr: Le parc logistique Logiparc 03 veut créer un nouveau faisceau ferroviaire dans l'Allier (10/12) ...	46

DB: DB Schenker baut Angebot an Lead Logistics aus (10/12)	47
wk-transport-logistique.fr: La région Rhône-Alpes lance un grand projet intermodal baptisé "Rhône médian" (11/12)	47
Verkehrsrundschau: Jade-Weser-Port zweispurig angebunden	48
Infrabel: New rail infrastructure in the Port of Zeebrugge (05/12)	48
Water	49
BRS: dry bulk (newsletter)	49
BDB: BMVBS legt Projektliste für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II vor (10/12).....	51
CMA-CGM: CMA CGM revenue restoration program (03/12)	52
multimodal.org.uk : £3m investment in automated steel terminal to transform Port of Liverpool's offering (05/12)	52
Port of Antwerp : RADAR 43 - December 2012	53
DVZ : Weniger Güter in Bayerns Binnenhäfen (05/12)	53
Xinhuanet : Brazil to invest heavily in ports (07/12)	53
DVZ : Erste Zusagen für rumänisches Schiffsregister (10/12)	54
DVZ : Ausbau des Jade-Weser-Port geplant (11/12).....	54
wk-transport-logistique.fr : Deuxième carrefour du JMM : en Afrique, le maritime se joue sur la terre (11/12)	54
Xinhuanet : Dry port construction to begin at Nepal-China border: report (12/12)	55
Rail	56
BMVBS: Ramsauer nimmt Katzenbergtunnel in Betrieb (03/12)	56
lesechos.fr: Le Kazakhtsan noeud du fret ferroviaire sur l'axe Asie-Europe (04/12)	56
Alstom: KTZ, Alstom and Transmashholding inaugurate their newly built locomotive plant in Astana, Kazakhstan (04/12)	57
siemens.com: Siemens strengthens core activities (28/11)	57
Xinhuanet: China's electric railway mileage exceeds 48,000 km	58
wk-transport-logistique: Un opérateur de fret ferroviaire régional voit le jour en Midi-Pyrénées (07/12).....	59
Railway Gazette: CP seeks DM&E exit (05/12)	59
Railway Gazette: Katzenberg cut-off inaugurated.....	60
DB: 23 neue Elektroloks für DB Schenker Rail Polska.....	60
IRJ: GE sets up Kazakhstan diesel engine joint venture (06/12).....	60
Railway Gazette: Russian Railways to offer piggyback services next year (07/12)	60
IRJ: Dutch Hanze Line gets royal opening (06/12).....	61
Railway Gazette: Dual-voltage loco to serve the Seikan Tunnel (03/12)	61
IRJ: Kyrgyzstan eyes transit corridor from China to the Gulf and Europe (07/12)	61
OBB: Rail Cargo Austria: Kooperation mit Forst Holz Papier verlängert (07/12)	62
Railway Gazette: News in Brief - December 2012 (08/12).....	63
lalibre.be: Le rail peut se contenter de 26 milliards (07/12)	63
Xinhuanet: China's railways transport 1.75 billion passengers in Jan.-Nov.(08/12).....	64
Railway Gazette: Industry News in Brief (09/12)	64
trends.levif.be: Infrabel premier bénéficiaire du plan d'investissements ferroviaires 2013-2025 (08/12)	64
Railway Gazette: Helping to spread the load	64
IRJ: Barcelona - Figueres HS line to open January 7 (10/12).....	65
RZD : Russian Railways President Vladimir Yakunin sums up performance in Jan-Nov 2012 (10/12)	65
IRJ : Test running underway on Beijing - Zhengzhou HS line (10/12)	65
BMVBS : Ramsauer: Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven jetzt durchgehend zweigleisig (11/12)	66

wk-transport-logistique.fr: RFF attribue un troisième contrat pour la gestion d'infrastructures en Bourgogne (12/12)	66
newswire.ca : La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises : un important pas en avant (11/12)	67
Infrabel : PKP Cargo teams up with Infrabel (06/12).....	67
Verkehrsrundschau : Rail Cargo Austria will Osteuropa-Verkehre forcieren (12/12)	68
Road	68
FNTR : Répercussion de la taxe poids lourds (07/12)	68
ASTAG : L'ASTAG salue la levée du contrôle obligatoire du système anti-pollution (30/11)	69
FTA : Breakthrough in gas powered HGVs requires incentives and infrastructure (04/12).....	69
DVZZ : Licht-Test 2012: Lkw mit dunklen Aussichten (05/12)	70
corporate.renault-trucks.com : Une appli pour calculer les émissions de CO2 et de NOx (04/12)	71
FTA : FTA welcomes early Christmas present but wants more from Chancellor (05/12).....	71
Truck&Business : Renault Trucks propose l'ESC sur le Midlum (06/12)	72
Verkehrsrundschau : Zeitungsbericht: Bund will auf Maut-Schadensersatz verzichten (07/12)	72
Verkehrsrundschau : Österreich: LKW-Maut wird teurer (07/12)	72
Verkehrsrundschau : Scania: Wachstum erst im zweiten Halbjahr 2013 (07/12).....	73
DVZ : Der Gas-Langstreckenläufer (10/12)	73
Truck&Business : Truck & Business Barometer : sans volumes stables, point de salut (11/12)	73
BMVBS : Bundeskabinett verabschiedet Entwurf zur Neuregelung (12/12).....	73
bfmtv : Exclusif : comment l'Etat va faire payer les sociétés d'autoroutes (05/12)	74
Others	75
Eurostat: Volume of retail trade down by 1.2% in euro area (05/12)	75
DVZ : Industrie scheint wieder Tritt zu fassen (12/12)	75
Xinhuanet: China incentivizes cross-border economic cooperation zone investors	75
BusinessEurope : BUSINESSEUROPE Headlines - No. 2012-42	76
Xinhuanet : Special Report: China's continued reform a boon to the world (13/12).....	76
Eurostat: GDP down by 0.1% in the euro area and up by 0.1% in the EU27 (06/12).....	77
Eurostat: EU27 current account surplus 28.4 bn euro (07/12)	79
Eurostat : Industrial production down by 1.4% in euro area (12/12).....	79
lesechos.fr: Le commerce entre l'Asie et l'Europe s'effondre (06/12)	80

SPIDER PLUS

Spider Plus: description of the project (07/12)



Press Release

**SPIDER PLUS is the acronym of:
Sustainable Plan for Integrated Development
through the European Rail network
Projecting Logistics & mobility for Urban
Spatial design evolution**

Rome, 7th December 2012 -SPIDER PLUS is a project co-financed by the European Commission under the FP7. It has the objective of creating a new European Vision for passengers and freight mobility at 2050 horizon where high-speed rail has a pivotal role. The project Consortium partners met in Rome on Dec 6th-7th for their first kick-off meeting hosted by NTV.

This 2050 Vision is developed by elaborating a sequence of strategic mobility dimensions. Starting from the “As is situation” mobility scenario which deals with market offer and market demand, one has to grasp the “MegaTrends” of the European socio-economic evolution. A progressive step is represented by the “Vision components” dealing with High-speed rail, corridors role, local transportation, urban and regional planning as well as commerce and production evolution in the coming decades. The evaluation of the “Impact assessment” of technology innovations and available tools provide the cost benefits analysis of the expected improved performances.

A “Road Map” is produced based on derived European infrastructure developments, new business models, co-modality implementation conducting towards an Intermediate “Must Have 2030” step. From here it is possible to produce the “2050 Mobility Vision” for both passenger and freight where seamless liquid mobility solutions are available based on grater use of RAIL both High-speed and traditional allowing synchro mobility, higher network productivity, lower environmental impact, energy savings for a better quality of life of the European citizens.

The SPIDER PLUS Consortium is composed of leading European and Global companies in the field of Research, Academia, Technology Innovation, Consultancy, Transport of both passenger and freight, Aviation, Intermodality, Hubs-Stations-Nodes, Planning and Engineering. Two networks of excellence have been engaged, one is called “Network of Expertise” the other “Network of Vision”.

The children of today are the adults of Tomorrow. SPIDER PLUS “2050 Mobility Vision” objective is to transform the preferred toys of our children constituted by trucks-cars-ships-trains-airplanes in friendly companions of their adult's lives and not the source of oppression, frustration and pollution as they are perceived today.

NewOpera Aisbl
Rue d'Idalie 9-13
B-1050 Brussels
Belgium

Tel/Fax:+39 02 668 237 63

Contact:
Franco Castagnetti
Project Leader
franco.castagnetti@newopera.org

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH
Lister Straße 15
30163 Hannover
Germany

Contact:
Lars Deiterding
Project Coordinator
lars.deiterding@hacon.de



The SPIDER PLUS Project is co-financed by the European Commission under the 7th Framework Programme

Spider Plus at a glance (07/12)

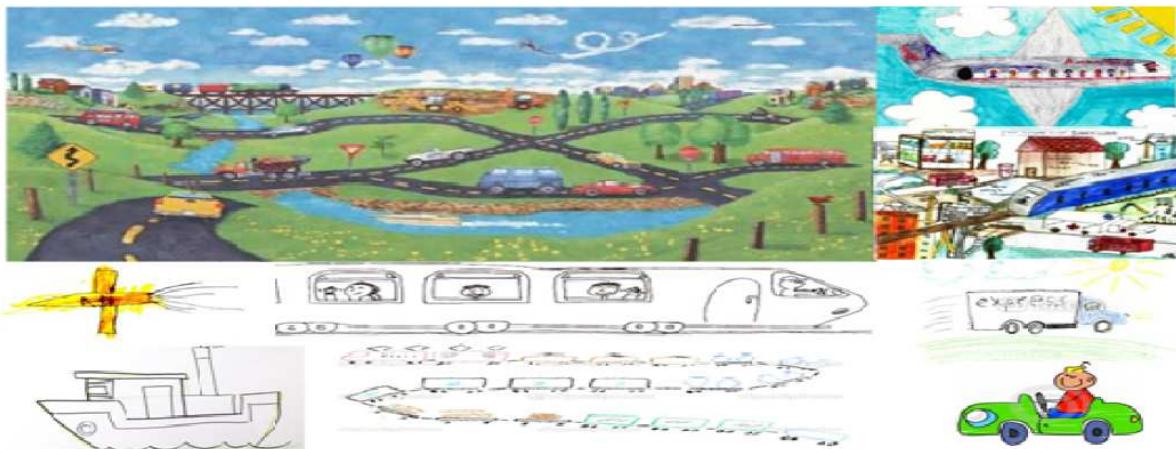


SPIDER PLUS AT A GLANCE

Sustainable Plan for Integrated Development through the European Rail network-
Projecting Logistics & mobility for Urban Spatial design evolution



Mobility through the children eyes



Today's children are the adults of tomorrow

SPIDER PLUS IN A NUTSHELL

SPIDER PLUS objective is to provide a new 2050 mobility VISION through a Strategic Design & Plan, and a Road Map delivering Sustainable Solutions by then. In such Plan the electrified Rail has a central role both for passengers and freight. The productivity of the available resources supported by ICT and other technologies, is maximized by the combination of infrastructural nodes with spatial and urban planning integrating the missing links for sustainable mobility and city logistics. The combination of the Time with Space management generates seamless transport chains reducing aggravations and costs. E/Service, E/Freight, ICT technologies, satellite communications, Galileo are tools for achieving these objectives. Seamless liquid Mobility is the 2050 SPIDER PLUS project vision.

EXTRACT FROM PRESS RELEASE

Rome, 7th December 2012 – The SPIDER PLUS project has the objective of creating a new European Vision for passengers and freight mobility at 2050 Horizon where High-speed rail has a pivotal role. The project Consortium partners met in Rome on Dec 6th-7th for their first kick-off meeting hosted by NTV.

This 2050 Vision is developed by elaborating a sequence of strategic mobility dimensions. Starting from the "As is situation" mobility scenario which deals with market offer and market demand, one has to grasp the "MegaTrends" of the European socio-economic evolution. A progressive step is represented by the "Vision components" dealing with High-speed rail, corridors role, local transportation, urban and regional planning as well as commerce and production evolution in the coming decades.

The evaluation of the "Impact assessment" of technology innovations and available tools provide the cost benefits analysis of the expected improved performances.

A "Road Map" is produced based on derived European infrastructure developments, new business models, co-modality implementation condusing towards an Intermediate "Must Have 2030" step. From here it is possible to produce the "2050 Mobility Vision" for both passenger and freight where seamless liquid mobility solutions are available based on greater use of RAIL both High-speed and traditional allowing synchro mobility, higher network productivity, lower environmental impact, energy savings for a better quality of life of the European citizens.

The SPIDER PLUS Consortium is composed of leading European and Global companies in the field of Research, Academia, Technology Innovation, Consultancy, Transport of both passenger and freight, Aviation, Intermodality, Hubs, Stations, Nodes, Planning and Engineering. Two networks of excellence have been engaged, one is called "Network of Expertise" the other "Network of Vision".

The children of today are the adults of tomorrow. SPIDER PLUS "2050 Mobility Vision" objective is to transform the preferred toys of our children constituted by trucks, cars, ships, trains, airplanes in friendly companions of their adults' lives and not the source of oppression, frustration, pollution as they are perceived today.

The SPIDER PLUS Project Partners

Vital competencies include Research, Academia, Technology Innovation, Consultancy, Transport of both Passengers and Freight, intermodality, Hubs, Stations, Nodes, Aviation, Planning and Engineering.



For more SPIDER PLUS Project information please contact
Mr. Franco Castagnetti at franco.castagnetti@newopera.org
Or visit the website www.spiderplus-project.eu



EU INSTITUTIONS

europa.eu: Speech Building a sustainable and efficient future for European road transport (06/12)

Ladies and gentlemen

Many thanks for inviting me to speak to you today.

I'm sure that you don't need me to tell you the challenges and constraints faced today by European transport - and by road vehicle manufacturers in particular.

We know the main problem areas: climate change, congestion, global competition, dependence on oil. These issues are not about to go away. At the same time, transport demand can be expected to rise in the foreseeable future.

In the automotive sector, Europe's position is world-class and we cannot afford to let it fall behind. The car and truck industry is critically important to our economy - not only as a major producer and employer. It provides the means for millions of passengers to travel and many thousands of businesses to prosper.

Road freight is likely to grow and carry the bulk of all goods for the next few years at least. At the moment, we are not well prepared to cope with the expected growth. In fact, we are struggling just to manage present levels of demand, in a sustainable and resource-efficient way. With millions of trucks travelling daily on Europe's saturated roads, we have to improve the situation.

This is not only about investing hard cash in transport - although if we fail to invest enough, our networks will just get more crowded and inefficient. It is also about how to make the best use of the infrastructure and capacity we have today.

Ladies and gentlemen

I would like to touch on four areas directly related to road transport where we can make a real difference to transport's economic and environmental efficiency. And we plan to act quite soon, as I will explain.

These areas are:

- road charging
- opening up market access
- developing and deploying alternative transport fuels
- revising the rules on maximum weights and dimensions of heavy good vehicles

Firstly, on road charging. Yesterday, I hosted a conference on fair and efficient road pricing, which closed a comprehensive public consultation with 300 responses from across Europe. For those of you who could not participate, I would like to repeat some of what I said there.

Our transport network, built up over many generations, has allowed the EU to become a world leader in export industries, manufacturing and logistics. It is this excellent road network which has helped European car and truck manufacturers become the world champions that they - you - are today.

But Europe is not investing enough to keep this valuable asset maintained.

There is a clear financing gap. Take Germany, often considered as among Europe's best in terms of its infrastructure and roads. Germany's annual underinvestment in road infrastructure is estimated at €2.5 billion, for every year since 2002. And that is just for maintenance - not for building new roads. The situation in many other Member States is even more worrying.

Public funding clearly has its limits. User charging offers a fair and efficient alternative source of funding to generate the resources we need to maintain and develop infrastructure. So the costs for keeping infrastructure in good shape are paid by those who really use it and contribute to its wear and tear.

Thanks to recent technological progress, toll levels can be varied according to a vehicle's type and characteristics, as well as the time and place of its use.

This way, road charges can be used to send precise price signals for efficient infrastructure use. They can help shape more sustainable transport behaviour and give incentives for consumers to buy and use cleaner vehicles.

Road charging is also a way to manage congestion, which causes unnecessary emissions and waste of fuel, as well as loss of productivity. Your industry in particular relies on timely deliveries to optimise manufacturing processes.

Congestion costs EU businesses and citizens the equivalent of 1% of GDP. In more densely built areas, the cost is more than 2%: in other words, more than the entire annual EU budget.

The second element of next year's road package will concern access to road haulage markets.

Road transport is one of the only service sectors in the EU Single Market where access to domestic markets is still strongly regulated and restricted, hampering economic efficiency.

Today, hauliers are not allowed to take up loads as and where they become available, which complicates matching transport offer and demand. Uncompetitive companies are artificially protected from competition on certain markets by administrative barriers.

The European Commission is looking at further opening domestic road markets, by facilitating permanent establishment and by increasing possibilities for hauliers to temporarily access national markets through cabotage.

Lifting market access restrictions will help save fuel and reduce empty returns. It will raise road transport's economic and environmental performance.

At the same time, social standards would be strengthened and the loopholes in today's legislation closed off. The rules would also be applied more effectively than they are today.

Next - the Commission will very soon propose a comprehensive long-term strategy for gradually substituting fossil fuels with alternative energy.

One of the reasons for Europe's almost total dependence on oil as a transport energy source is customers' hesitation to buy alternative fuel vehicles because of missing infrastructure for recharging and refuelling.

Today, Europe's network to supply electricity, hydrogen and liquefied natural gas for transport is simply not sufficient to enable market take-up of these fuels. Our plan is to provide a reliable legal environment to stimulate private investment in a new market base. To create EU-wide conditions to boost customer acceptance, I believe we need to set targets to build the necessary infrastructure and make it compatible everywhere.

If there is to be a true single market for alternative fuels, there must also be common standards for infrastructure so people can operate and recharge their cars in the same way across Europe. EU countries should also set up national policy plans for all alternative fuels.

I believe this new customer base and market has great potential for European business and manufacturers.

Then, early next year, the Commission will propose modernising EU rules on maximum weights and dimensions of heavy goods vehicles. Some of these date back to the 1980s. They urgently need updating to reflect recent technological progress, particularly the development of more aerodynamic trucks.

Our global competitors have already successfully commercialised trucks with more aerodynamic profiles and devices. With our rules as they are now, EU manufacturers risk lagging behind in this important area.

Our proposed updates would allow more rounded design of trucks and retrofitting trailers with aerodynamic devices, which could allow fuel savings of 10% on long-haul trips.

The revision will also allow European hauliers to catch up with the evolution in global containerisation standards by allowing 45-foot containers to be transported by road as part of an intermodal journey. The European Union would also become better integrated in the global transport system, where these containers are increasingly accepted as a deep-sea standard.

New vehicles meeting the latest Euro-standards, as well as electric and hybrid vehicles, are heavier than standard vehicles. The Commission may introduce certain specific provisions for vehicles using new propulsion systems, to encourage uptake of these vehicles without sacrificing loading capacity.

There are some clear advantages to modernising the existing rules.

It will give EU vehicle manufacturers a good business opportunity. It will cut fuel consumption and operating costs for hauliers. And it will reduce emissions.

Ladies and gentlemen

Briefly, these are just a few elements in the Commission's broader strategy that aims to prepare our road sector for a more sustainable and efficient future.

There are of course many other important policy areas that will also contribute to this: our strengthened research and innovation strategy, the long-term vision for urban logistics, the revised policy for the Trans-European Transport Network, to name just a few.

We look forward to working closely with you in all of these areas, and for the success of our road package next year - which promises to be a very busy and important one for the future of European road transport.

Thank you for your attention. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-916_en.htm?locale=en

EIB: BEI et Région Lorraine : 120 millions d'euros pour la LGV Est (04/12)

Un contrat de financement d'un montant de 60 millions d'euros pour la réalisation de la 2ème phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est européenne a été signé, ce 4 décembre 2012, à Metz, par Philippe de Fontaine Vive, Vice-président de la Banque européenne d'investissement (BEI), et Jean-Pierre Masseret, Président du Conseil Régional de Lorraine. Ce prêt constitue la première tranche d'un emprunt à long terme d'un montant total de 120 millions d'euros, sur un coût total du projet estimé à 2,1 milliard d'euros.

Dans le contexte actuel de contraction de l'offre de prêts sur le marché, le contrat d'emprunt a été établi sur une maturité longue et aux meilleures conditions actuelles du marché grâce à la notation triple A de la BEI.

Dans la continuité du financement accordé pour la phase 1 du projet LGV Est-Européenne (100 millions d'euros en direct et 100 millions d'euros en intermédiaire), cet engagement financier d'un montant de 120 millions d'euros permettra concrètement, à l'horizon 2016, de relier la gare TGV Lorraine (Baudrecourt) à la gare TGV Alsace (Vendenheim), soit la construction de 71km de ligne nouvelle entre Baudrecourt et Danne-et-Quatre-Vents, réduisant ainsi les temps de voyage Paris - Strasbourg de 2h20 à 1h50 (gain de 30 minutes) et Luxembourg - Strasbourg de 2h10 à 1h25 (gain de 45 minutes). Le financement de la BEI permettra également de réaliser des travaux d'aménagements au niveau de la bifurcation de Baudrecourt et des raccordements de Lucy et Réding.

Par cette signature, la BEI confirme sa position de premier investisseur public de ce projet d'envergure lié à la modernisation et à l'extension des réseaux transeuropéens (RTE). La LGV Est européenne est un des maillons clefs de la Magistrale pour l'Europe dont l'axe s'étendant sur 1 501 km reliera à grande vitesse Paris à Bratislava et à Budapest. Le trafic sur cette nouvelle ligne à grande vitesse devrait augmenter de 12% par rapport à la situation actuelle, soit environ 935 000 passagers supplémentaires.

Philippe de Fontaine Vive, Vice-président de la BEI, souligne en ces termes l'importance de ce financement : "Je suis très heureux que la BEI s'associe de nouveau à ce projet d'envergure et innovant. Notre mission est d'accompagner les collectivités dans le financement de leurs infrastructures pour un transport durable et plus sûr, une dynamisation des territoires desservis, et une ouverture accrue sur les réseaux et axes transeuropéens."

Jean-Pierre Masseret, Président du Conseil Régional de Lorraine, se félicite de ce partenariat: « Ce partenariat avec la Banque Européenne d'Investissement permet au Conseil Régional de Lorraine de disposer de meilleures conditions de financement qu'auprès des banques privées. Dans une optique de bonne gestion de l'argent public au service de tous les Lorrains, je ne peux que me réjouir de ce partenariat. »

Plus qu'un prêt, ce financement témoigne de l'engagement concret et croissant de la BEI en faveur des collectivités territoriales françaises, notamment dans le domaine clefs des transports transeuropéens. En région Lorraine, la BEI a apporté son concours à des investissements significatifs comme la construction de l'Hôpital Robert Schuman ou encore le transport innovant Mettis à Metz. Depuis janvier 2012, grâce à l'effet de levier généré avec d'autres partenaires financiers, l'intervention de la BEI en faveur des collectivités territoriales françaises a permis près de 7 milliards d'investissements. Un engagement appelé à se renforcer suite à la décision du Conseil européen d'augmenter de 10 milliards d'euros le capital de la Banque.

<http://www.bei.org/projects/press/2012/2012-187-financement-de-la-lgv-est-un-partenariat-de-120meur-entre-la-bei-et-la-region-lorraine.htm>

wk-transport-logistique: Autoroutes de la mer : l'Europe garde le cap malgré la crise (06/12)

Le coordonnateur européen chargé des autoroutes de la mer a détaillé devant les eurodéputés de la commission TRAN le bilan 2011-2012 des 19 autoroutes de la mer en service. Il reste optimiste malgré la crise.

C'est un rituel auquel se livre régulièrement Luis Valente de Oliveira, le coordonnateur européen chargé des autoroutes de la mer. Nommé en 2007 par Jacques Barrot, l'ex-commissaire européen chargé des Transports, l'expert portugais a exposé le 26 novembre 2012 devant les députés européens de la commission transport à Strasbourg, le rapport 2011-2012 des autoroutes de la mer.

Ces liaisons maritimes s'inscrivent dans les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et sont rattachées à quatre grands corridors : la mer Baltique, la façade Atlantique, la mer Adriatique et la mer Noire, la mer Méditerranée.

Un investissement total d'un milliard d'euros : Leur objectif est triple : contourner les goulets d'étranglement routiers, intégrer les régions périphériques et les îles de l'UE, relier les différents ports européens dans une logique de chaîne multimodale intégrée. À l'évidence, les autoroutes de la mer constituent un élément clé de la politique de report modal impulsée par la Commission européenne. C'est ce qu'a rappelé le coordonnateur en préambule.

À ce jour, on dénombre 19 projets en service, soit l'équivalent de 170 millions d'euros de subventions européennes pour un investissement total supérieur à 1 milliard d'euros.

Un réseau multidisciplinaire : Fait marquant, un réseau multidisciplinaire associant les universités aux industriels qui investissent dans ces infrastructures est en gestation. Il devrait voir le jour avant décembre 2014. Certains projets à caractère

durable visent à favoriser l'utilisation de moteurs fonctionnant au gaz naturel liquéfié ; la phase de test, qui aurait dû commencer en 2012, a toutefois été reportée en 2013.

À l'instar de la liaison Nantes-Gijon, les liaisons qui ont démarré en 2008 et en 2009 progressent d'une manière satisfaisante. En revanche...

→ Lire la suite dans L'Officiel des Transporteurs n°2969 du 30 novembre 2012 : [Autoroutes de la mer : 19 liaisons en 2012 \(accès abonnés\) <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60725/autoroutes-de-la-mer-l-europe-garde-le-cap-malgre-la-crise.html>](http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60725/autoroutes-de-la-mer-l-europe-garde-le-cap-malgre-la-crise.html)

europa.eu: Siim Kallas -Vice-President and Commissioner for transport - Speech Bridging transport's financing gap: fair charging for the road ahead - Conference on fair and efficient road pricing/Brussels (05/12)

Ladies and gentlemen,

I am delighted to be here with you today to explain how I see the challenges facing Europe's road sector in the years ahead and how we can best tackle them.

Our transport network, built up over many generations, has allowed the EU to become a world leader in export industries, manufacturing and logistics.

It is a competitive advantage that we need to maintain. That means maintaining the network itself, streamlining and expanding it to meet rising demand, and building cross-border links to complete the single market.

That is no small task and will cost a lot of money. We estimate that at least €1.5 trillion will have to be spent on developing infrastructure up to 2030.

If we do not make these investments, our transport system will become even more saturated and inefficient. We also need smooth and well-maintained transport links to stimulate economic growth and create more employment.

In the EU, public investment in transport infrastructure has been falling over the last decades. Since the late 1970s, investments in inland transport entered a trend of steady decline. In 1975, they stood at 1.5% of GDP. By 2008, they had fallen below 0.8% - a record low.

Today, for example, Germany estimates its own underinvestment in road infrastructure at an annual €2.5 billion, for every year since 2002. And that is just for maintenance - not for building new roads.

Countries like Spain and Portugal, which recently built extensive motorway networks, find it increasingly hard to maintain them.

We cannot continue in the same way: Europe's road network is saturated and we need to do something about it. Congestion is a huge problem that already costs European businesses and citizens the equivalent of 1% of the EU's GDP. In more densely built areas, the cost is more than 2%.

What do these figures really mean, in context? More money is wasted by cars and goods stuck in traffic jams each year than the entire EU budget!

Ladies and gentlemen: there is a definite financing gap - one that public money cannot bridge on its own, even with ambitious European Commission financing proposals like the Connecting Europe Facility.

One of the biggest questions for today and for the future is how to ensure a fair and sustainable financial environment for all modes of transport. Here, the most important element is charging for the use of infrastructure: bridging the financing gap by making users, rather than taxpayers, pay for maintaining transport infrastructure.

Rail operators pay for using tracks, airlines pay for air traffic management and airport slots, ships pay port dues. Europe's largest transport mode – road transport – pays for infrastructure in several uncoordinated and often incoherent ways. In fact, there is a whole patchwork of pricing systems.

This brings me to the heart of today's conference: fair and efficient road pricing.

It allows infrastructure to be funded by its true users and beneficiaries.

Charging for using roads has several advantages.

It has an important part to play in shaping more sustainable transport behaviour and giving incentives for consumers to buy and use cleaner vehicles. In addition, as European transport moves towards using alternative fuels not based on oil, as I hope it will, public revenues from fuel excise duties can be expected to decline.

This is where charging can help to broaden and diversify the public revenue base. Apart from promoting rational use of limited road space, pricing can provide long-term funding for regular and timely maintenance of infrastructure. Equally importantly, it helps to make road use more even, and eases congestion.

For heavy goods vehicles, EU legislation has been in place for more than 10 years. But it urgently needs to be streamlined and standardised.

As I said earlier, there is a bewildering mix of charging systems: time-based vignettes, distance-based tolls with physical barriers, free-flow tolling systems based on satellite or microwave technologies.

Six Member States do not have any system in place at all.

This lack of EU-wide coordination creates distortion in the single market. It causes unnecessary traffic diversion from tolled motorways to other roads that are less well suited for heavy transit traffic, including in other Member States.

For international hauliers, this is a cross-border nightmare. It also causes massive administrative costs for micro-enterprises which constitute 80% of all road transport companies. A few months ago, the United States Congress passed a law to ensure full interoperability of U.S. electronic tolls by 2016. I can see no reason why the EU should lag behind in this area.

The variety of charging arrangements in Europe means that users receive blurred price signals when they travel, depending on the country and route they take.

So what should be the way forward? As you know, the European Commission is considering various options as part of a wider package of proposals for the EU road market due by the end of June.

Let me stress now that nothing has yet been decided. We will of course listen to the views of all interested parties as we carry out impact assessments and sift through the 300 or so replies to the public consultation that has just ended.

In the meantime, let me offer you a few ideas in my current thinking.

For HGVs, we can solve some of these problems by creating a Single European Tolling Area, where trucks would be charged on the same basis in all EU countries. This should be according to distance covered, the damage they cause to the roads and optionally, the magnitude of external costs generated.

Distance-based toll charging is better, more efficient and fairer than the vignette system, which can be a transition tool, not a long-term solution.

National electronic tolling systems must also become fully interoperable. This will allow operators to use all EU roads with one on-board unit and a single tolling contract.

With passenger cars, at the moment, there is little hard-and-fast EU legislation. Only 14 Member States apply a road charge system, which does not always fully respect EU principles of non-discrimination and proportionality.

Since motorists are increasingly being asked to pay for using roads, I believe they should be entitled to some basic rights already enjoyed by truck drivers.

- they must be protected against discrimination on nationality or residence;
- they have to be able to understand how tolls or other user charges are set; and
- they should be informed how the revenues are used. This is basic transparency.

Also, if we want to get serious about managing congestion, we need some measures that apply to cars and trucks alike.

Traffic congestion could be reduced sharply if just 15% of car users had an incentive not to use their vehicle during peak travel hours - if they chose to use another travel means, shared a car or delayed their journey, for example. Tolls that reflect the cost of infrastructure scarcity during peak hours would create a price incentive that could generate this effect.

Finally, the end-use of charging revenue is another area that could have more EU-wide coordination. Road charging can only contribute to sustainable transport and financing if the revenues generated are re-invested in transport, to maintain and improve infrastructure.

When tolls are levied as part of public-private partnerships, the revenues are directly used for financing infrastructure. But when they are levied by the state, given the large amounts involved, I think there is a good case for earmarking at least some funding for transport and some to the Trans-European Network.

Ladies and gentlemen,

I am not pretending that we have all the answers today. We will listen to all ideas from all parties as the months progress. But we do need to act quickly.

We live on a densely populated continent. We know urbanisation and city traffic will continue to grow - and our saturated roads cannot expand indefinitely.

So we need to encourage more sustainable and efficient travel behaviour, reduce road congestion and generate more revenue to invest in the transport sector.

We now have the technology to levy and vary road charges in a fair, transparent and reasonable way. I believe this is how we can make a good start.

Thank you for your attention. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-905_en.htm?locale=en

Naiades: €1.2 billion for key TEN-T projects (06/12)

Commission Vice President Siim Kallas, responsible for transport, said: "In making this considerable amount of funding available, the Commission aims for a competitive relaunch of the European economy, to sustain and support growth. By directing this money to TEN-T infrastructure, we are also continuing to help the realisation of the entire TEN-T network - bringing a tangible benefit to all European businesses and citizens who will reap the rewards of a more efficient, sustainable and effective European transport system."

The TEN-T multi-annual programme traditionally finances the highest priorities of the TEN-T network. This year's multi-annual call focuses on six fields with €1.015 billion of total indicative budget available. €725 million thereof are available for the 30 TEN-T projects, €10 million for River Information Services (RIS).

The annual programme complements the multi-annual programme and directs funding to four distinct priorities with a total indicative budget of €250 million:

- Acceleration/facilitation of the implementation of TEN-T projects (studies and works for mature projects for all modes, as part of the projects of common interest): indicative budget €150 million
- Measures to promote innovation and new technologies for transport infrastructure and facilities contributing to decarbonisation or the reduction of external costs in general: indicative budget €40 million
- Support to Public-Private Partnerships (PPPs) and innovative financial instruments: indicative budget €25 million
- Support to the long term implementation of the TEN-T, in particular corridors: indicative budget €35 million

The TEN-T Executive Agency (TEN-T EA) manages the technical and financial implementation of the TEN-T programme, under the auspices of Directorate-General for Mobility and Transport.

The deadline for the submission of proposals is 28 February 2013.

For further information, visit the dedicated calls page:

http://tentea.ec.europa.eu/en/apply_for_funding/follow_the_funding_process/calls_for_proposals_2012.htm

Source: TEAN-T EA, Editorial: Gudrun Maierbrugger

<http://www.naiades.info/page.php?id=96&path=95&open=1958#1958>

TNEA-Communication: TEN-T funds modernise French rail line (07/12)

TEN-T funds modernise French rail line

A French section of rail network from Mulhouse to Châlampé on the German border will be inaugurated tomorrow to passenger traffic as part of a European Union supported project. The modernised rail section, supported by about 700,000 of EU funds, will allow faster connections to and from Mülheim (Germany) and contributes to the realisation of the Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen (TEN-T Priority Project 24).

The TEN-T funded project involves a 17.5 km section of French single-track rail infrastructure. This section will be opened tomorrow to commercial passenger traffic for the first time in over 30 years, having previously only been used for freight services.

The project consisted of various actions aimed at modernising the rail section, notably:

- Â- Upgrading the line's signalling equipment;
- Â- Strengthening of the track foundations by replacing the ballast to enable continuous speeds of up to 90 km/h;
- Â- Automation of three level crossings.

Once all the ancillary works will be completed in December 2012, travelling times on the section will be shortened by 10 minutes and speed will be increased from 70 to 90 km/h, thus rendering rail more competitive against other less energy-efficient transport modes. Starting in August 2013 high speed trains between Paris, Lyon or the Mediterranean region (Marseille, Barcelona) will be able to use this part of rail infrastructure to transit through towards Freiburg-im-Breisgau in Germany.

The TEN-T Executive Agency (TEN-T EA), which has managed the project from its start, and the European Commission welcome tomorrow's inauguration as an important milestone for rail transport in the EU.

For more information:

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/france/2010-fr-92204-p.htm

or e-mail: TNEA-COMMUNICATION@ec.europa.eu

tentea.ec.europa.eu : Rail improvements in the UK to bring faster travel and a better environment (11/12)

The European Union will co-finance with €5 million from the TEN-T Programme a project to electrify a 58 km section of British rail infrastructure. The project, which is part of the "Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe" (TEN-T Priority Project 26), will bring considerable benefits to rail traffic in the area.

The project, which was selected for funding under the 2011 TEN-T Annual Call, will support the necessary works to install a 25kV AC overhead electrification line on a 58 km single track railway line between Castlefield Junction in Manchester and Newton-le-Willows and Lowton Junctions (roughly halfway to Liverpool).

Once finalised, the electrification project will bring considerable benefits for:

Passengers: Additional trains thanks to better route management plus an electrified direct route to Manchester Airport

Rail freight transport: Enhanced capacity between Manchester and TEN-T Priority Project 14 (West Coast Main Line)

Freight forwarders: Lower costs thanks to reduced costs of leasing, operating and maintaining electric trains

The environment: reduced emissions as diesel trains are phased out in favour of electric ones.

The project will be managed by the Trans-European Transport Network Executive Agency and is set to be completed by December 2014.

For more information, please consult the project's page!

http://tentea.ec.europa.eu/en/news_events/newsroom/rail_improvements_in_the_uk_toBring_faster_travel_and_a_better_environment.htm

EIB : The European Investment Bank in the Danube Region (23/11)

The Danube Region is home to more than 115 million people. The Danube's catchment area is shared by eight EU Member States (Austria, Bulgaria, the Czech Republic, Germany, Hungary, Romania, Slovakia and Slovenia) and six non-EU countries (Bosnia-Herzegovina, Croatia, Montenegro, Serbia, Moldova, Ukraine). The part of the region located in the European Union makes up one fifth of the EU's territory and the region's economy, competitiveness and wellbeing are intricately linked to that of the Union as a whole. <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/the-eib-in-the-danube-region.htm?media=newsletter>

SPECIAL REPORT 1

[ec.europa.eu: A single driving licence for the whole EU \(05/12\)](http://ec.europa.eu)



Newsletter N° 10 | December 2012

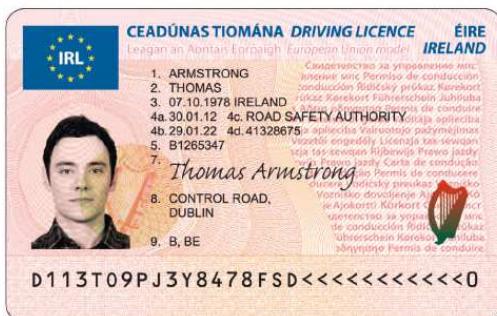
Road Safety Newsletter



© iStockphoto

A single driving licence for the whole EU

January 2013 will see the introduction of a European driving licence as part of the entry into force of the third EU Driving Licence Directive. The new credit-card style format will replace some 100 paper and plastic models currently in use by more than 300 million drivers across the EU.



For car drivers and motorcyclists, the new document must be renewed every 10 to 15 years depending on the Member State. Licences for bus and lorry drivers will be valid for five years and a medical check-up will be necessary for renewal.

The new licence includes a photograph of the holder and Member States can include a microchip giving access to information about the card holder. The licence has also been made almost impossible to falsify.

Fragmented licensing is an obstacle to road safety as it encourages licence tourism. Potentially reckless drivers, such as those banned due to traffic offences, may try to get a new licence in other countries. The introduction of a licence recognised in all Member States will also support mobility of responsible drivers and help to strengthen holders' European identity.

The licence is backed up by a European electronic data exchange system, which will facilitate the management of driving licences by administrations, especially for persons changing residence from one Member State to another. It will also contribute to better detection of driving licence fraud.



Gradual access to motorcycles for young Europeans



© iStockphoto

While the European driving licence represents a considerable step towards harmonisation, according to Casto Lopez of the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, 'The changes for motorcycles are probably the most important.'

This is understandable given the safety issues related to motorcycles and mopeds. As Secretary General of the Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), Aline Delhaye tells us,

“Motorcycle safety is complex as there are different types of vehicle, rider and use and different levels of safety awareness which often vary between countries. **”**

Ms Delhaye adds, *'The focus has only been put on motorcycling safety recently. Before, few people paid attention to motorcyclists, and research, infrastructure and standards didn't take account of them. Over the last decade, safety on the road has improved for most road users but to a much lesser extent for motorcyclists. Today, because of congestion and mobility problems, the numbers of powered two wheelers on the road have increased tremendously, hence the need to have a dedicated approach to motorcycling safety.'*

The prominent place accorded to motorcycling in the new Driving Licence Directive is part of the EU response to this. A notable element is the introduction of new vehicle categories, including the creation of a separate category for mopeds. Moped licence applicants will from now on be required to pass a theory test and Member States may also introduce skill and behaviour tests and medical examinations.

The new rules establish uniform minimum ages for acquiring licences for different types of motorcycle.

'The Directive will implement the principle of gradual access to different categories of motorcycle,' says Casto Lopez. 'This will encourage riders to acquire experience on smaller motorcycles before they can ride bigger ones, which is justifiable on the grounds of safety, as fatalities among motorcyclists are disproportionately high compared to other road users and many of them may be due to inexperience.'

Long-term solutions for tackling road traffic offences



© Fotolia

The European Commission supports a variety of licence-related projects which encourage safer driving. One example is BESTPOINT, which was concluded in September 2012. Its aim was to establish a set of practices to enable demerit point systems (DPS) to make a more effective and long-term contribution to road safety.

Under DPS, licencing authorities issue points to drivers who are convicted of traffic offences. If a driver's points total exceeds a set limit, they may be disqualified or have their licence revoked.

Various kinds of DPS have been used in Europe to act as a deterrent and punish repeat offenders. While their impact on accident numbers may often be significant, it is also thought to be short-lived.

“If a driver's points total exceeds a set limit, they may be disqualified or have their licence revoked. **”**

Against this background, BESTPOINT collected data on existing DPS so as to get an overview of their main aspects, backed up by expert opinions. This led to an evaluation of the systems and accompanying legal frameworks, all of which enabled the project to identify the essential features of an effective DPS.



On this basis, the BESTPOINT handbook was compiled. This is the culmination of the project. It provides an overview of the recommended practices and should help to prepare the way for a standard EU DPS.

The results were presented to policy makers and representatives of public authorities and road safety groups at a final conference. They will be promoted further through national dissemination plans of the project partners and the European Transport Safety Council.

Second European Motorcyclists' Forum takes place in Cologne

Following the success of the first Forum, which took place in Brussels in 2010, the second European Motorcyclists' Forum was held in Cologne on 3 October 2012. The event was jointly organised by the European Commission and FEMA and brought together motorcyclists, experts in the field and policy makers.

In the context of the public launch at the Forum of the RIDERSCAN project, the main focus was safety. As figures for accidents and deaths amongst riders are not improving in line with those for other road users, delegates discussed ways to improve this.

National safety approaches were presented in the form of the Swedish "Joint Strategy" and the Dutch "Action Plan" for improving road safety for motorcyclists and moped riders.

According to Aline Delhaye, *'These are examples to be promoted because motorcyclists were fully involved in their development and the outcomes are expected to be very positive. Getting the motorcyclists on board is already a major step forward and listening to their needs will definitely make things happen as shown by the examples from Sweden and the Netherlands.'*

Research highlights

The Forum highlighted the importance of research by showcasing both the RIDERSCAN (www.riderscan.eu) and the SIM2CO+ projects (<http://www.pole-moveo.org/pdf-projets-das/Sim2co-A.pdf>). SIM2CO+ designs simulated training modules to improve learner motorcyclists' hazard perception. Their content is based on a review of existing literature and a study of novice and learner riders.

Research is essential in improving road safety. Casto Lopez emphasised the EU's commitment in this area, saying:

“The EU has provided grants to many road safety projects. Concerning motorcycles, it provided 50% of the financing for projects such as RIDERSCAN, which makes a comprehensive assessment of motorcycle safety. **”**

The Forum also benefited from third country input. Liz de Rome from Neuroscience Research Australia presented findings of her latest study on motorcycle protective gear along with an overview of research in Australia as regards training, infrastructure and behaviour.

Training, licencing and infrastructure

Discussion is a vital part of any Forum and, says Casto Lopez, *'The main topics were the role of training and licencing and improvements to infrastructure.'* Two panel discussions took place, the first of which looked at the relationship between training and licencing systems and how to improve them.

As Mr Lopez adds, *'Concerning licencing, the Forum acknowledged the importance of the gradual access to be implemented by the new Driving Licence Directive. It also underlined the importance of risk perception and awareness in motorcycle training and training in real traffic situations, as this is not generally applied today.'*



© iStockphoto

Representatives from Norway and Sweden also underlined the need for driving licence and training schemes to take precise accident knowledge as their starting point. In Norway, for instance, in-depth accident investigation has led to a revision of the training curriculum to better fit riders' needs. This revision process then led to a review of the licencing access scheme.





The second session focused on improving infrastructure and possible reviews of construction standards. Other topics included design and maintenance of roads and barriers for motorcyclists.

The discussion took account of challenges to improving infrastructure, particularly the fact that,

“ responsibility for infrastructure is diverse and cooperation and communication amongst stakeholders is essential. Safety rules and standards are not always implemented. We have to work to ensure that they are, explains Mr Lopez. **”**

As part of the infrastructure session FEMA presented its motorcyclist protection system website (<http://www.mc-roadsidebarriers.eu>). For Aline Delhaye, the site is one answer to the above-mentioned problem. *'It will help road authorities to better understand the problems of motorcyclists involved in collisions with roadside barriers. The website provides a lot of useful information on existing test protocols, good examples in various European countries, and detailed guidelines for road authorities on the recent EU Technical*

Specification 1317 part 8, but particularly important is the database where manufacturers can place details of motorcyclist protection products. Local authorities can then go online to look for the products they need.'

Ms Delhaye felt that the launch of the public activities of the RIDERSCAN project at the European Motorcyclists Forum was a milestone. She explains that, *'one of the objectives of the project is to create a motorcycle safety network throughout Europe, and get the best information about motorcycle safety. The Forum was the best opportunity to launch the RIDERSCAN motorcyclists pan-European Survey (<http://www.fema-online.eu/riderscan-survey/>) and to offer the opportunity for people to provide input (at <http://www.fema-online.eu/riderscan/contribute>). Both FEMA and the European Commission see these inputs as very important.'*

Reflecting on the day, Aline Delhaye concluded that, *'The Forum is useful as it allows national stakeholders to learn what's happening in other countries. Road authorities and motorcyclists want the same thing. The means of reaching our aim and the analysis might differ but the best way to get there is to talk to each other.'*



The next Forum will take place in 2013. Date and place will be announced soon on www.europeanmotorcyclistsforum.eu.

Find out more...

If these subjects have revved up your interest, then check out the new road safety website at: ec.europa.eu/roadsafety

European Youth Forum for Road Safety (EYFRS) also has a Facebook page at: www.facebook.com/EYFRS
EYFRS has its own website at: ec.europa.eu/eyfrs
Visit these sites for inspiration and information.

© European Union, 2012

Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

Published by: Directorate-General for Mobility and Transport | European Commission – BE-1049 Brussels
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Legal notice:

The contents of this newsletter are prepared by officials of the Mobility and Transport DG and represent their personal views on the subject matter. These views have not been adopted or in any way approved by the European Commission and should not be relied upon as a statement of the Commission or the Mobility and Transport DG.

VerkehrsRundschau : Führerscheinreform: Die wichtigsten Änderungen im Überblick (11/12)

München. Ab 19. Januar 2013 gelten neue Regeln für Führerschein-Neulinge und alle, die den alten Lappen umtauschen wollen. Neu ausgestellte Lizzenzen für PKW sind dann auf 15 Jahre befristet. LKW- und Bus-Führerscheine sind nach wie vor fünf Jahre gültig. Mit der Änderung setzt Deutschland eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der verschiedenen Fahrerlaubnisse in Europa um. Die Befristung dient der Fälschungssicherheit. Das Dokument läuft zwar künftig ab, die Fahrerlaubnis bleibt aber bestehen. Zusätzliche ärztliche Untersuchungen oder sonstige Prüfungen sind damit nicht verbunden.

Mit der Umsetzung der EU-Führerschein-Richtlinie wird außerdem das Mindestalter für den Erwerb der Führerscheinklasse C/CE von 21 auf 18 Jahre angehoben. Nur wer zum Stichtag volljährig ist und eine abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer besitzt, darf künftig unter 21 Jahren mit einem LKW bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger, für den eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder CE erforderlich ist, Fahrten im gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen. Mit der beschleunigten Grundqualifikation dürfen Personen zwischen 18 und 21 Jahren nur Kraftfahrzeuge und Kombinationen der Klassen C1 und C1E fahren.

Anhängerregeln werden vereinfacht : Auch die Anhängerregeln sind grundlegend überarbeitet und wesentlich vereinfacht worden. Bei der Klasse C1E (LKW über 3,5 Tonnen mit Anhängern über 750 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht) sind künftig zum Beispiel Kombinationen aus einem Zugfahrzeug der Klasse C1 und einem Anhänger von mehr als 750 Kilogramm erlaubt, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination nicht 12 Tonnen übersteigt. Auf das Verhältnis der zulässigen Gesamtmasse des Anhängers zu der Leermasse des Zugfahrzeuges kommt es also nicht mehr an. Die technischen Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeuge sind zusätzlich einzuhalten. (ag) <http://www.verkehrsRundschau.de/führerscheinreform-die-wichtigsten-aenderungen-im-ueberblick-1186360.html>

SPECIAL REPORT 2

FNTR: FNTR and NLA together in opposing the opening of cabotage in 2014 (05/12)



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

December the 5th, 2012

FNTR and NLA together in opposing the opening of cabotage in 2014.

Meeting in Paris the NLA (Nordic Logistics Association) and FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers – the French National Federation of Road transport operators) committed to develop and deepen their cooperation on defending in Brussels a European road transport market where the road hauliers can offer their services in equal and fair competition.

The two organisations had a fruitful exchange of views on several issues and shared information on the present situation for road hauliers in France and in the Nordic countries.

Both associations expressed their deep concerns at the present situation with the economic situation seriously critical. They deplored the high level of taxation and charging in their countries, which puts a brake on the development of the economic and environmental performances of the companies. In particular NLA and FNTR consider that their companies must be better prepared for the consequences of the inevitable development of charges related to energy.

NLA and FNTR committed themselves in particular to defend vis-à-vis the European Commission a common position on the important issue of cabotage. The two associations consider it important that cabotage operations remain within a limited framework as long as the social and fiscal conditions within the EU are not yet harmonised. Cabotage operations need to remain limited, temporary and linked to an international transport, in order to ensure a fair and equal competition between the member states.

Also the NLA and FNTR oppose strongly any liberalisation of cabotage in 2014 and call for further work on the existing rules and the control to ensure that cabotage today is an activity which is limited, non-permanent and not continuous.

The Nordic and French associations request that the Commission carry out a thorough and well-based study on the present situation in the market taking into account all the economic and social factors, before any further liberalisation of cabotage.

The two associations equally recall their request, that the European rules on the social conditions of the international driver are reconsidered and that a regime adapted to the situation for highly mobile workers is introduced.

There is an urgent and irrefutable need to link the rules applied for cabotage for the vehicle to the establishment of harmonised social rules for the driver, considering that the rules on posting of workers are by nature not adapted to the activities of the highly mobile workers.

The NLA represents the associations of road freight transport operators in Denmark, Sweden and Norway with the Finnish association as associated member. Together they represent more than 20.000 companies.

The FNTR is the leading organisation of road freight transport operators in France. It represents with 12.000 members 2/3 of the road transport operators that adhere to a professional association. Its members are companies of all sizes (groups, SMEs, single man companies) and of all kind of activities.

<http://intranet.fntr.fr/sites/default/files/cp-fntr-nla-en-051212.pdf>

wk-transport-logistique: La FNTR fait cause commune avec la Fédération nordique de logistique contre l'ouverture du cabotage en 2014 (06/12)

La FNTR va coopérer avec la Fédération nordique de logistique (NLA) pour lutter contre l'ouverture du cabotage en 2014.
La NLA rassemble des fédérations de transport routier des pays nordiques regroupant quelque 20 000 entreprises.

La Fédération nationale des transports routiers (FNTR) cherche des alliés dans son combat contre la l'ouverture totale du cabotage en 2014. C'est chose faite avec la NLA (Fédération Nordique de Logistique), une structure qui rassemble les fédérations de transport routier de marchandises du Danemark, de Suède, de Norvège et un membre associé de Finlande. Au total, l'ensemble de ces organisations représente plus de 20 000 entreprises.

"À l'occasion d'une rencontre qui s'est tenue à Paris, la NLA et la FNTR se sont accordées pour développer et approfondir leur coopération afin de défendre à Bruxelles un marché européen des transports où chaque entreprise de transport routier puisse exercer son activité dans des conditions de concurrence équitables et loyales. Les deux organisations (...) ont partagé leurs informations relatives à la situation actuelle des transporteurs routiers en Scandinavie et en France", indiquent les deux fédérations dans un communiqué commun.

Un travail sur les règles existantes et le contrôle : Parmi les dossiers prioritaires figure le cabotage. Les deux fédérations entendent "défendre auprès de la Commission européenne une position commune". Elles considèrent comme "impératif l'encadrement du cabotage tant que les conditions sociales et fiscales au sein de l'union européenne ne seront pas davantage harmonisées", et s'opposent donc à toute libéralisation du cabotage en 2014.

Elles appellent également à "un travail sur les règles existantes et sur la question du contrôle afin que le cabotage reste une activité limitée dans le temps, ni permanente, ni régulière".

Les deux fédérations souhaitent que la Commission européenne mène "une étude sérieuse et approfondie sur le marché prenant en compte tous les facteurs économiques et sociaux avant toute étape supplémentaire de libéralisation du cabotage".

Un régime adapté au "travailleur hautement mobile" : Elles réclament également "une révision des règles européennes sur les conditions sociales du conducteur à l'international et l'instauration d'un régime adapté au travailleur hautement mobile".

Selon la FNTR et NLA, "il y a en effet urgence et nécessité à lier la définition du cabotage du véhicule avec l'établissement de règles sociales harmonisées pour le conducteur, les règles découlant du détachement étant par nature inadaptées à l'activité hautement mobile du transport routier". <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60757/la-fntr-fait-cause-commune-avec-la-federation-nordique-de-logistique-contre-l-ouverture-du-cabotage-en-2014.html>

lloydsloadinglist.com: French and Nordic hauliers team up to fight liberalisation of cabotage (05/12)

France's leading road haulage federation, the FNTR, has teamed up with its counterpart in Scandinavia, the Nordic Logistics Association (NLA), to oppose EC proposals to liberalise cabotage in the EU in 2014.

On 1 January this year, hauliers from Bulgaria and Romania joined those in the 25 other member states in having the right to carry out up to three domestic transport operations in fellow member states over a seven-day period, immediately following an international operation. But in 2014 cabotage could be free of any restrictions.

The FNTR estimates that as a major country of transit, France alone accounts for one-third of all cabotage operations in the EU and that more than 40% of trucks on the country's roads are now foreign-registered.

Earlier this year, Lloyd's Loading List.com reported that Nordic trucking firms and organisations had called on their governments to introduce a temporary six-month opt-out of the EU's cabotage rules.

This followed claims from road haulage chiefs in Denmark, Sweden and Norway that unfair competition from lower cost base trucking companies from the Baltic states and Eastern Europe was pricing Nordic truckers out of the market.

"The NLA and the FNTR intend to defend a common position at the European Commission on cabotage which is a priority issue," said a joint statement from the FNTR and NLA.

"We both agree that it is imperative that cabotage be supervised until there is greater harmonisation in the European Union on employment and tax regulations."

The two groups underlined that cabotage operations must remain limited, temporary and follow an international operation, in order to preserve fair and equal competition between member states.

"There need to be changes to European legislation governing the employment of international truck drivers and the introduction of a system adapted to a highly-mobile worker," the statement added.

"The EC's transport commissioner, Slim Kallas (who is of Estonian origin), is the prime mover in getting full liberalisation adopted, but he is becoming increasingly isolated at the commission and among member states in western Europe," an FNTR spokesman told *Lloyd's Loading List.com*.

"Even the Dutch, well-known for their liberal stance on trade, are now against the total liberalisation of cabotage as a recent statement from the Netherlands' transport and logistics federation, TLN, shows.

"We are reasonably optimistic that our voice will be heard but we must keep the pressure on and we urge federations in other EU countries to join us." <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/road/french-and-nordic-hauliers-team-up-to-fight-liberalisation-of-cabotage/20018010195.htm#.UMIOS2d3ois>

SPECIAL REPORT 3

lenouveleconomiste.fr: Logistique ferroviaire - L'option rail pour les PME (05/12)

La bascule en faveur du rail pourrait se faire avec la surtaxe du transport routier

Si certains grands groupes ont recours depuis plusieurs années au fret ferroviaire, les PME, elles tardent à franchir le pas. La faute à des seuils de volume et de distance trop élevés pour des entreprises de taille moyenne. Pourtant, le secteur tente de s'adapter aux demandes de ces acteurs de taille réduite, et l'ouverture à la concurrence va dans le bon sens. Mais la bascule en faveur du rail pourrait se faire avec la surtaxe du transport routier, actuellement dans les tuyaux.

110 millions de tonnes transportées par le rail en 2010, soit une progression de l'ordre de 54 % par rapport à 1995 et une place de leader européen en ce qui concerne le volume de marchandises acheminées par voie ferrée. Une situation qui réjouit les professionnels du fret ferroviaire... en Allemagne. Car en France, la situation se révèle bien moins reluisante. Si le pays demeure sur la deuxième marche du podium européen en termes de volumes transportés - 66 millions de tonnes en 2010, 70 millions en 2011 -, celui-ci a décrue de 34 % en 15 ans. Pourtant, en France comme ailleurs, le transport ferré possède des atouts indéniables. Mais il se heurte également à certaines barrières - psychologiques, économiques, pratiques - difficilement franchissables. Au grand dam des chargeurs, toujours plus demandeurs de solutions de transport ferré. Et, paradoxalement, au grand dam aussi des opérateurs de transport, qui peinent à voir le secteur décoller. Faire se rencontrer et coïncider une offre et une demande toutes deux existantes, voilà tout l'enjeu du secteur aujourd'hui. Un travail d'entrepreneur bien plus ardu qu'il n'y paraît, au vu de la complexité du secteur et de la multiplicité des acteurs.

Massif et écolo

Indéniablement, la voie ferrée est le mode de transport roi pour les gros volumes. C'est, entre autres, cet argument qui a incité Monoprix à choisir ce type d'acheminement pour les boissons sans alcool et marchandises générales à destination de ses magasins parisiens. "Nous avons réalisé une étude de faisabilité et nous nous sommes aperçus qu'il y avait une vraie pertinence à massifier les flux à l'entrée de Paris", note Cédric de Barbeyrac, responsable de l'établissement Samada de Bercy, rattaché au groupe Monoprix. Derrière la question des volumes, toute une série de mécanismes vertueux s'enclenchent, à différents niveaux, logistique et écologique notamment. "L'option ferrée facilite notre supply chain : nous possédons deux entrepôts en Seine-et-Marne, embranchés à la ligne Paris-Melun du RER D, qui arrive directement sur notre site de Bercy, sans détour supplémentaire.

On économise ainsi entre 10 000 et 12 000 poids lourds par an pour entrer dans Paris, qui sont remplacés par 250 trains. La livraison du dernier kilomètre, elle, s'effectue ensuite via des camions au gaz naturel" explique le responsable de site. L'aspect écologique, en effet, constitue l'autre atout majeur du ferroviaire. "Si l'on compte toutes les externalités, le CO2, les particules, la congestion du trafic, le rail est en effet plus écologique. Ce qui se valorise aujourd'hui indéniablement en termes d'image de l'entreprise" confirme Anne-Laure Noat, associée au cabinet Eurogroup Consulting, et co-auteur, en tant que knowledge partenaire de Reed Exposition, de l'étude sur le fret ferroviaire parue dans le cadre de la SITL Europe (Semaine internationale du transport et de la logistique).

Si le rail transporte beaucoup, et proprement, il transporte également sur de longues distances. Pour certains professionnels, la pertinence du ferroviaire n'apparaît même que sur des trajets dépassant les 500 km. Enfin, contrairement aux camions, les trains ne sont pas soumis aux embouteillages. "Sur des trains entiers et sur une longue distance, en prenant en compte l'ensemble de la chaîne et notamment les temps de chargement et de déchargement, le train, globalement, est plus efficace que la route", affirme Sylvie Charles, directrice de Fret SNCF. En termes économiques, en revanche, c'est une tout autre histoire.

L'accueil économique

"Globalement, le passage au fret ferroviaire a engendré pour nous un surcoût évident - de l'ordre de 25 % à la palette sur le périmètre concerné - car cela a entraîné des ruptures de charge, la location d'une surface immobilière importante à Bercy, la

mise en place d'équipes de manutention pour passer la marchandise à quai. C'est un chaînon qui cumule de nombreux surcoûts." Les mots sont de Cédric de Barbeyrac. Bien sûr, jouer sur les volumes embarqués peut rééquilibrer la donne. Mais pour une PME, difficile de remplir seul un train de marchandise. De plus, dans l'idéal, le rail nécessite la mise en place d'une infrastructure de chargement-déchargement. Anne-Laure Noat : "Pour mettre des marchandises sur un train, il faut un terminal embranché. C'est une voie qui arrive directement chez vous. Un grand groupe peut se payer ce type d'équipement.

Pas une PME, à moins de s'associer avec d'autres et de diviser les frais." Une solution pas vraiment idéale, puisqu'il faut trouver des partenaires proches, présentant des besoins similaires... Autre solution, opter pour du multimodal : sur une plateforme qui centralise, le chargement du train est placé sur un camion qui l'achemine vers l'entreprise destinataire. "Pourquoi pas, mais cela ajoute une étape, donc prend davantage de temps", nuance l'analyste. Problème logistique, donc, mais aussi problème de régularité, puisque le fret n'est pas prioritaire par rapport aux voyageurs. Aussi, devant un TGV, un train de marchandise attendra son tour.

"La France a sous-investi pendant quinze ans dans l'infrastructure, regrette Jacques Malécot, délégué général de l'Afra (Association française du rail). Aujourd'hui, même si l'État et RFF (Réseau ferré de France) font des efforts depuis deux ou trois ans pour améliorer la situation, le réseau est en mauvais état. Et les travaux se multiplient. Résultat, aujourd'hui, quand une entreprise commande un sillon à RFF, dans 3 cas sur 10, elle se retrouve avec un sillon précaire, c'est-à-dire qu'elle n'a pas la garantie de pouvoir l'utiliser. Cela peut poser de gros problèmes aux chargeurs."

Résultat, le ferroviaire se retrouve bien loin du seuil de référence en termes de délais détenu par la route. À cela s'ajoute une certaine rigidité, puisque les horaires de circulation, par exemple, sont imposés. Et puis, la voie ferrée ne connaît pas l'égalité des territoires. "Pour remplir nos trains, il faut les faire rouler entre deux régions industrielles, afin d'avoir les volumes nécessaires. Un de nos trains longs, ne l'oublions pas, représente environ 45 semi-remorques", explique Jean-Claude Brunier, PDG de la holding OpenModal, opérateur de transport combiné qui regroupe les sociétés TAB et T3M. Une PME auvergnate qui désire acheminer des produits vers la Normandie, donc, peut oublier le rail. Dernier écueil géographie, celui des seuils de distance.

"Entre 0 et 50 km, la route prédomine, poursuit Jean-Claude Brunier. Entre 50 et 500 km également. Le rail ne devient compétitif qu'au-delà de 500 km." Des contraintes qui, de surcroît, se calquent sur un pays aujourd'hui très peu industriel... donc intrinsèquement peu propice au transport de matières lourdes. Pour autant, tout n'est pas si noir. Malgré toutes ces difficultés, le ROI global du ferroviaire peut être intéressant. C'est en tout cas ce qu'affirme Cédric de Barbeyrac pour le cas de Monoprix : "A l'arrivée, les surcoûts sont absorbés par la réorganisation de notre plan de transport au départ de Bercy. Ce système nous permet aussi d'avoir une meilleure réactivité pour livrer nos magasins. Nous les ravitaillons aussi à des horaires beaucoup plus simples depuis Bercy, puisque nous sommes déjà au cœur de Paris. Nous gagnons aussi une respiration sur nos entrepôts en amont, puisque la structure de Bercy peut jouer le rôle de zone tampon. Et puis, en matière purement économique, nous sommes en train de toucher les dividendes de notre investissement. Et ce d'autant plus que demain, la pression sera de plus en plus forte sur les entreprises fortement émettrices de CO2."

La jungle de l'offre

Si au final, les entreprises qui parviennent à s'adapter aux exigences du ferroviaire s'y retrouvent, où est le problème ? En grande partie du côté de l'offre. "De manière assez traditionnelle, le rail s'imagine encore avant tout comme le moyen de transport de l'acier, des pondéreux et de l'automobile. Les acteurs du ferroviaire ont donc du mal à concevoir de proposer une offre économiquement viable sur autre chose que ces produits historiques", note Anne-Laure Noat. Par ailleurs, le recul système de wagon isolé - favorable aux petits chargeurs et donc aux PME - a aussi pénalisé leur accès au rail. Bien sûr, le système du multilot-multiclient de Fret SNCF tente de proposer une offre crédible aux petites structures. Reste que les clients doivent encore pouvoir assurer un volume relativement conséquent. Et une fois les wagons chargés, encore faut-il que les opérateurs exploitant le réseau se révèlent compétitifs face à la route.

"Or, l'opérateur national peine à évoluer vers davantage de compétitivité, regrette un professionnel. Il continue de faire preuve d'une rigidité très pénalisante pour le fret ferroviaire. Les nouveaux entrants, par exemple, font preuve de plus de souplesse en termes d'horaires, et à salaire égal, travaillent en moyenne 40 jours de plus qu'à la SNCF ! Il faut une vraie réorganisation du travail chez l'opérateur national ! Tout cela sans compter les grèves. Ainsi, en 2010, les voies au niveau du Boulou, à la frontière espagnole, ont été fermées pendant plus d'un mois et demi. Suite à ça, le constructeur Volkswagen a décidé d'abandonner le fret !"

Le même de poursuivre : "Le plus frappant, c'est que la SNCF parvient à s'adapter aux contraintes qu'impose la compétitivité au sein de sa filiale, VFLL [Voies ferrées locales et industrielles, ndlr]. D'ailleurs les chargeurs l'affirment : ce qu'ils apprécient chez les nouveaux entrants, c'est leur qualité d'écoute du client, et leur plus grande flexibilité. À la SNCF, la logique est inverse. L'opérateur propose une offre, et c'est au client de s'y adapter."

En dépit des lourdeurs pointées dans cette attaque en règle, Fret SNCF continue pourtant de capter 70 % du marché du fret ferroviaire. Grâce à la qualité de son service, ou à son statut d'opérateur historique ? C'est une autre affaire. Sylvie Charles, la directrice de Fret SNCF met de son côté en avant deux éléments plaidant en faveur du géant du rail : "En plus de nos services traditionnels, nous proposons du conseil en chargement, afin de faciliter l'accès au ferroviaire à tous les chargeurs. C'est important d'avoir un professionnel auprès de soi pour aider à la compréhension du bon mode d'emploi du ferroviaire. Et puis nous avons aussi une expertise commerciale sur tout le territoire, notamment dans les grandes villes et près des sites industriels et agricoles".

Ce à quoi il faut ajouter le maintien d'une offre de wagon isolé via le système multilot-multiclient. Au-delà du simple service des transporteurs, l'offre se structure aussi beaucoup auprès de commissionnaires, qui s'occupent de l'ensemble de la chaîne de

transport de porte à porte. "Nous nous sommes adaptés au niveau de service de la route, affirme ainsi Jean Brunier, PDG de TAB et T3M. Aujourd'hui, nous sommes à un niveau de compétitivité équivalent." Seul problème, "les commissionnaires, en général, ont une culture routière", affirme Anne-Laure Noat, du cabinet Eurogroup Consulting. Autant de limites, donc, qui n'encouragent guère les chargeurs. Pourtant, chez ces derniers, la demande existe... mais là aussi, certains freins, notamment psychologiques, demeurent.

Des chargeurs désorientés

Côté chargeurs, le monde ferroviaire ressemble à une vaste planète inconnue, avec de multiples acteurs aux rôles pas toujours clairs, et des contraintes ou des blocages souvent mal compris. Cédric de Barbeyrac : "Au départ, c'était assez compliqué, car le ferroviaire, ça n'est pas du tout notre cœur de métier. Il a fallu apprendre à réaliser des appels d'offres selon les contraintes du secteur, nous avons dû trouver un terrain d'entente avec notre prestataire, apprendre les codes du ferroviaire. Mais en face, VFLI, notre opérateur, a répondu avec beaucoup d'efficacité." Dans ce contexte, selon Jacques Malécot, ce que recherchent les clients est simple : "Un interlocuteur unique, avec une seule facturation".

Car aujourd'hui, pour s'y retrouver, il faut être spécialiste du secteur. Et une fois que le ferroviaire semble pertinent, pour une PME, encore faut-il trouver des partenaires avec qui s'entendre pour grouper les besoins - sauf pour les rares sociétés pouvant, seules, remplir un train entier. Or, entre une PME qui produit des céréales et une qui travaille dans la construction automobile, ce n'est pas facile de s'entendre, ni même de se rencontrer, puisqu'elles sont dans des univers très différents. Et puis se regrouper revient toujours, dans une certaine mesure, à perdre la main. Par ailleurs, les chargeurs doivent aussi être capables, afin de commander les sillons, d'anticiper leurs besoins en transports plusieurs mois à l'avance.

"Or les chargeurs n'ont pas toujours de visibilité sur une année entière", juge Jacques Malécot. Dans ces conditions, difficile de ne pas opter pour la route, a priori plus naturelle, et moins chère. "D'autant que demeure un frein psychologique. D'où l'importance de notre service de conseil", ajoute Sylvie Charles.

À quand la bascule ?

Dans ce contexte, à quand le décollage du ferroviaire ? Car sur le papier, toutes les conditions sont réunies : l'offre, la demande, l'infrastructure, et un avantage comparatif toujours plus prégnant, l'environnement. Pour l'ensemble des professionnels, c'est la taxation du transport routier qui pourrait changer la donne. Celle-ci permettrait en effet de rapprocher le coût du ferroviaire de celui du routier.

"Aujourd'hui, il est aussi de plus en plus question de mettre sur pieds une note globale transport, prenant en compte autant les émissions de CO2 et de particules, que le nombre d'accidents engendrés par les activités de transport", affirme Anne-Laure Noat. Mais au total, la bascule vers le ferroviaire reste avant tout corrélée à un élément : la masse critique transportable, et la distance à parcourir. Deux éléments inhérents à l'activité de l'entreprise. Reste donc au secteur ferroviaire à proposer une offre suffisamment séduisante pour attirer des sociétés naturellement portées vers la route. L'ouverture à la concurrence, qui permet de diversifier l'offre, est un pas dans le bon sens. Il en faudra encore beaucoup.

Fret : L'option fluviale

Sur les canaux comme sur les rails, un terme se révèle central : massification. C'est là, en effet, que se situe l'avantage comparatif du fluvial. Un bateau de 4 400 tonnes représente 220 camions. Une péniche Freycinet, 12 poids lourds. "En plus, c'est du transport massifié qui respecte parfaitement les délais. Cela permet donc, en plus du seul aspect transport, de permettre du stockage à même le navire. Cela n'oblige donc pas à trouver un entrepôt", note Danielle Rouganne, déléguée générale de l'association Entreprendre pour le fluvial. Autant d'avantages qui permettent au fluvial de parfaitement s'intégrer à des chaînes de transport multimodales.

"L'idée qui domine aujourd'hui, c'est la complémentarité entre les différents modes de transport, poursuit Danielle Rouganne. Le transport par voie navigable est d'autant plus pertinent dans ce contexte que les transporteurs font beaucoup de multichargeurs. Concrètement, cela veut dire que plusieurs entreprises peuvent mettre leur chargement sur un seul et même bateau." Pour autant, tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, puisque la part de marché du fluvial dans le fret ne dépasse pas les 5 %. Car en termes de coût, là aussi, la route continue de tenir la corde.

"La question ne se pose plus en termes de quel mode est le plus simple, quel mode est le moins cher. La question du transport se pose de façon différente, en termes d'externalités. Les questions écologiques, d'image, d'énergie, ne sont plus reléguées au second rang", précise la déléguée générale d'Entreprendre pour le fluvial. Au-delà de ces questions, l'avenir de la filière passe cependant par un grand chantier : la construction du Canal Seine-Nord, qui permettrait de relier la France - et Paris - à tous les ports d'Europe du Nord. Une véritable aubaine, mais qui tarde à voir le jour. Dommage, car l'un des avantages du fluvial réside aussi dans sa capacité à articuler le territoire avec le reste de l'Europe. Dernier motif d'espoir pour le secteur, l'image du fluvial. Danielle Rouganne : "Depuis quelques années, on redécouvre le mode et toute sa modernité".

<http://www.lenouveleconomiste.fr/lesdossiers/loption-rail-pour-les-pme-16871/#.UL9Cc2d3ois>

SPECIAL REPORT 4

ccr-zkr.org : Market observation 2012-II

Market Observation 2012-2

Summary and outlook

The economic situation of inland navigation at the end of 2012 continues to be of concern in the two most important segments.

Even if transport volumes during the first half of the year have risen slightly, and the expansion of the fleet by new ships has fallen to a level on a par with the long-standing average in weak economic periods, it must however be noted that the industry is unable at normal water levels to maintain freight rates, and thus turnover, at the required level. With rising costs, the result of this is a further reduction in earnings. Many companies are still grappling with the repercussions of the economic crisis, the consequences of which since 2008 – in various forms – are still discernible. Many companies have been forced to dip into their savings to cope with the more difficult conditions. In this context it is important to limit the number of insolvencies. A downward spiral in the ships' market value would have devastating consequences for the industry.

The first signs of a gradual recovery, however, are not as yet apparent. Important market segments such as the steel and chemical industry are cyclical in nature and not offering any particular short-term growth prospects; rather the contrary. Container transport will continue its upward trajectory but inland navigation will have to get used to the idea of heightened competition with other forms of transport. The absence of growth in laden containers might indicate a changing competitive situation.

Tanker navigation, on the other hand, seems to be experiencing an upswing for the time being, in part as a consequence of falling oil prices on the world market. As however the impact of this situation on consumption has to be rated as rather low, this upswing will probably be short lived. For the time being, this subsector continues to be dominated by the relationship between the two sub segments within the fleet, namely single hull and double hull. The proportion of new ships has now fallen sharply compared with previous years and for 2013 as well a further decline is anticipated. If under the influence of the required extension of skippers' tickets (the latest expiry date of 2019 is slowly approaching) a gradual retirement of old single-hull ship tonnage gets under way, then this sector might recover somewhat.

In short, faced with transport demand which, while stagnating, is also not declining, and faced with a fleet that, while still growing, is no longer growing excessively, it is incumbent upon all stakeholders in this rather precarious situation to aspire to a course of equilibrium and as such to strive for freight rate stability. In the current circumstances, this would do a great service to the continuity of inland navigation.

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om12II_en.pdf

ccr-zkr.org: Session plénière d'automne 2012



Réf : CC/CP (12) 13 - Final

Session plénière d'automne 2012 de la CCNR

Strasbourg, le 03.12.12 - La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 29 Novembre 2012 à Strasbourg, sous la présidence de Mme Belliard, Chef de la délégation française.

Situation économique de la navigation rhénane

Au cours du premier semestre 2012, le volume de marchandises transportées sur le Rhin traditionnel a connu une croissance d'environ 1% par rapport à la même période en 2011, avec un volume transporté se situant autour de 94 millions de tonnes.

Ce ralentissement de la hausse des volumes transportés s'explique par l'érosion des effets de la reprise.

Des résultats positifs sont néanmoins à constater pour le transport de conteneurs qui a atteint dans les six premiers mois de l'année 2012 un niveau de 1 million de TEU, ce qui correspond à un niveau record. La situation économique en Europe reste cependant préoccupante, beaucoup d'entreprises de la navigation intérieure devant toujours faire face aux effets de la crise économique et financière depuis 2008.

En s'appuyant sur les prévisions conjoncturelles du FMI et des instituts de recherche, il ne faut s'attendre en 2013 qu'à une croissance des plus limitées pour les segments du transport vraquier tels que charbons, produits de carrières et matériaux de construction. La même prévision s'applique aux produits chimiques et pétroliers, en tablant sur une hausse progressive des prix du pétrole.

... <http://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20121203fr.pdf>

Verkehrsrundschau : Rheinschiffer kämpfen mit Kostenanstieg (06/12)

Straßburg. Im ersten Halbjahr 2012 wurden auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze 94 Millionen Tonnen Güter befördert, das ist ein Prozent mehr als im ersten Halbjahr des Vorjahrs. Der Containerverkehr erreichte nach den ersten sechs Monaten ein neues Rekordniveau von 1 Million TEU (20-Fuß-Standardcontainer), teilt die Zentralkommission für Rheinschifffahrt (ZKR) mit, die am 29 November in Straßburg ihre Herbstplenartagung abgehalten hat. Einen Einbruch gab es dagegen beim Transport von Erzen (- 10 Prozent) aufgrund der Abschwächung in der Stahlindustrie. Auf

Anbieterseite sei es zu einem deutlichen Abschwächung des Flottenwachstums gekommen. Die Neubauraten seien zuletzt stark gesunken.

Die wirtschaftliche Situation stellt sich für die Unternehmen in der Schifffahrt wenig komfortabel dar: „Angesichts sinkender Frachtraten und stagnierender Mengenentwicklung ergeben sich sinkende Umsätze. Gleichzeitig steigen die Kosten mit unvermindert hohem Tempo an“, schreibt das ZKR in einer Mitteilung. Wichtigster Kostentreiber seien die hohen Treibstoffpreise. Anlässlich der ZKR-Herbsttagung wurde eine Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbauchs und der Treibhausgasemissionen beschlossen.

Für 2013 rechnet das ZKR aufgrund der verhaltenen Konjunkturprognosen des IWF mit einem sehr geringen Wachstum bei den Massengütern sowie bei den Chemie- und Mineralölprodukten. (diwi)

<http://www.verkehrsrundschau.de/rheinschiffer-kaempfen-mit-kostenanstieg-1185267.html>

SPECIAL REPORT 5

DVZ: Europa wird grün (06/12)



Emissionen senken - das ist das Ziel des Freiwilligenprogramms Green Freight Europe (GFE). Nicht etwa im eigenen Unternehmen, sondern in ganz Europa. Dafür möchte die Initiative Anreize schaffen, um eine nachhaltige Transportbeschaffung entlang der gesamten Lieferkette zu begünstigen.

Wir schaffen einen Standard in Europa für den Emissionsvergleich

Daniel Jaetsch, Berater bei Green Freight Europe

Vor gut einem halben Jahr ging die Organisation an den Start um eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Straßentransport zu erzielen. Funktionieren soll das über eine Berechnungs- und Auswertungsplattform. Verlader, Transporteure und Logistikdienstleister, die Mitglied des Programms sind, stellen der Organisation die Daten aus ihren Transportaktivitäten zur Verfügung. Dazu zählen Tonnage, Stückzahl, gefahrene Kilometer, Fahrzeugtyp, sowie Kraftstoffart und -verbrauch, die in der Datenbank von GFE hinterlegt werden. "Je detaillierter die Daten sind, desto genauer wird das Ergebnis", erläutert Daniel Jaetsch, Berater bei GFE.

Für die Auswertung der Angaben zu Kraftstoff und Fahrzeugtyp nutzen die Mitarbeiter von GFE offizielle Umrechnungsfaktoren, die den Vorgaben der CEN-Norm entsprechen. "Dadurch liefern wir realitätsnahe Ergebnisse", ergänzt Jaetsch. Die Auswertungen werden für jedes Mitglied in einem Bericht zusammengetragen, die auf der Homepage zum Download bereitstehen. Auf diese Weise sollen die Unternehmen genau die Bereiche aufgezeigt bekommen, die besonders klimaschädlich sind und Einsparpotenzial bieten.

Doppelte Mitgliedszahl seit dem Start

Seit Oktober ist die Berechnungsplattform in Betrieb und stößt bereits auf Interesse. "Die Anzahl unserer Mitglieder hat sich von 30 bis auf mehr als 80 Organisationen erhöht", betont Jaetsch. Etwa die Hälfte davon sind Transportunternehmen und Spediteure, den Rest bilden Verbände und Verlader. Zu diesen zählen auch der DSV, Pfenning Logistics, Fedex und die Deutsche Post DHL. Die Ausbildung der Mitglieder beschränkt sich bislang allerdings auf Deutschland, Belgien und die Niederlande. "Im nächsten Jahr wollen wir das Projekt auch gen Osten und Süden bekanntmachen", ergänzt Jaetsch. Erste Schritte in diese Richtung hat das Freiwilligenprogramm bereits in Angriff genommen. So baute GFE auch in Portugal und der Schweiz Beziehungen zu lokalen Verbänden auf. Diese würden laut Jaetsch von einer Mitgliedschaft bei GFE profitieren, weil die Initiative einen Standard im europäischen Markt schaffe. "Die einheitliche Berichterstattung in Europa ermöglicht unseren Mitgliedern, ihre Resultate miteinander zu vergleichen", betont Jaetsch. Dies sei Ansporn für Unternehmen, ihren CO2- Ausstoß zu senken.

Dieselbe Erfahrung macht auch Peter Viebig, Leiter der Transportsparte bei dem Logistikdienstleister Alfred Talke in Hürth. Seit vergangenem April ist das Unternehmen Mitglied bei der GFE. "Das Ziel einer nachhaltigen Transportbeschaffung ist nicht nur im eigenen Haus anzugehen. Auch der Austausch mit anderen Schnittstellen der Supply Chain ist sinnvoll, weil das Thema nur ganzheitlich umgesetzt werden kann", ist Viebig überzeugt. Er glaubt auch von dem Austausch mit Best-Practice-Beispielen zu profitieren, den GFE ermöglicht. "Es muss nicht jeder das Rad neu erfinden", unterstreicht Viebig.

Standards ermöglichen Vergleiche

Deshalb macht es ihm zufolge auch wenig Sinn, wenn jedes Unternehmen nach unterschiedlichen Maßstäben das Thema angeht. "Standards zu setzen ist von großer Bedeutung, damit wir alle dieselbe Sprache sprechen", glaubt Viebig. Beratend stehen dabei auch die Mitarbeiter von GFE zur Seite. "Wir helfen unseren Teilnehmern bei der Wahl der geeigneten Maßnahme zur CO2-Reduktion und ermöglichen den Zugang zu neuen Technologien", hebt Jaetsch hervor. So führte auch der Logistiker Alfred Talke Fahrerschulungen und neues technisches Gerät ein, nachdem der CO2- Ausstoß seines Unternehmens berechnet wurde.

Die dafür nötige Finanzierung will GFE bald in Form eines Carriershops anbieten. Zu guter Letzt soll eine Zertifizierung auch die Außenwirkung der GFE-Mitglieder positiv beeinflussen. "Deshalb erwarten wir, dass sich unsere Teilnehmerzahlen 2013 weiter erhöhen", erklärt Jaetsch.

<http://www.dvz.de/rubriken/strasse/single-view/nachricht/europa-wird-gruen.html>

SPECIAL REPORT 6

developpement-durable.gouv.fr: Poids lourds : le 44 tonnes à 5 essieux autorisé en France (11/12)

Le décret fixant à 44 tonnes le tonnage du poids total roulant autorisé des véhicules de transports routiers de marchandises de plus de 4 essieux, est paru au Journal Officiel le jeudi 6 décembre 2012.

Il fixe en outre des règles plus strictes concernant les charges à l'essieu autorisées :

12 tonnes pour l'essieu moteur au lieu de 13 tonnes ;

27 tonnes pour un groupe de trois essieux (tridem) au lieu de 31,5 tonnes.

Il s'agit d'un texte équilibré qui régularise une situation qui n'était pas viable. Il permet en effet désormais d'utiliser les poids lourds à 5 essieux qui composent le parc français et met fin au régime précédent qui imposait, pour ce tonnage de 44 tonnes, des poids lourds de 6 essieux, matériels qui ne sont pas utilisés en Europe continentale.

Par ailleurs, le renforcement de la limitation du tonnage à l'essieu permet de préserver les voiries d'une dégradation accélérée due aux poids lourds et constitue un facteur de sécurité.

Ce décret participe d'un « paquet routier » plus global, avec le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports qui a été transmis par le Gouvernement au Conseil d'Etat pour examen.

L'ensemble de ce « paquet routier » est la marque d'une politique visant à la fois au développement d'une politique de transports de marchandises plus respectueuse de l'environnement, et plus à l'écoute des contraintes des acteurs économiques et de l'impératif de privilégier la compétitivité du pavillon français quel que soit le mode de transport.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Poids-lourds-le-44-tonnes-a-5.html>

wk-transport-logistique.fr : 44 tonnes à cinq essieux : parution du premier arrêté sur les modalités (10/12)

L'arrêté relatif aux conditions dans lesquelles les véhicules de transport routier sont autorisés à circuler entre 40 et 44 tonnes à compter du 1er janvier 2013 est paru au Journal Officiel du 8 décembre 2012.

Deux jours après la parution du décret portant la limite du poids total roulant autorisé de 40 à 44 tonnes pour les véhicules de plus de quatre essieux, un premier arrêté relatif aux modalités d'application a été publié au Journal Officiel.

Véhicules concernés : dates de mises en circulation : À compter du 1er janvier 2013, la circulation à plus de 40 tonnes est autorisée dans les conditions suivantes :

- jusqu'au 30 septembre 2014, pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1er octobre 2001 ;
- jusqu'au 30 septembre 2017, pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1er octobre 2006 ;
- pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1er octobre 2009.

Prescriptions techniques pour les PTRAs : L'arrêté du 4 décembre publié au JO du 8 décembre 2012 précise par ailleurs les prescriptions techniques relatives aux véhicules visés au 2° du II de l'article R. 312-4 du Code de la route :

- pour les véhicules à moteur, le poids total roulant autorisé doit être d'au moins 44 tonnes ;
- pour les semi-remorques, le poids total autorisé en charge doit être d'au moins 37 tonnes pour les véhicules à deux essieux et d'au moins 38 tonnes pour les véhicules à trois essieux.

Un autre arrêté doit encore préciser les conditions dans lesquelles des ensembles routiers à cinq essieux sont autorisés à circuler à 44 tonnes jusqu'au 31 décembre 2012.

→ Consulter l'arrêté du 4 décembre 2012 :

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=CA1C052BC00F49ECA95392E09EF0AB65.tpdjo11v_1?cidTexte=JORFTEXT000026737026&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id

Bon à savoir

L'arrêté du 4 décembre 2012 abroge l'arrêté du 17 janvier 2011 qui avait fixé à 44 tonnes le poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur utilisés pour le transport combiné, la desserte des ports maritimes et fluviaux et le transport de certains produits agricoles et agroalimentaires.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60883/44-tonnes-a-cinq-essieux-parution-du-premier-arrete-sur-les-modalites-.html>

autf.fr: 44 tonnes : une réponse appropriée aux enjeux économiques et environnementaux (11/12)

Circulation à 44 tonnes : une réponse appropriée à des enjeux économiques et environnementaux

Les textes confirmant l'autorisation accordée depuis le 1^{er} janvier 2012 aux ensembles routiers d'au moins 5 essieux de circuler jusqu'à 44 tonnes et fixant à compter du 1^{er} janvier 2013 de nouvelles limites de charges à l'essieu destinées à préserver l'état du réseau routier viennent d'être publiés au Journal Officiel.

Avec cette évolution réglementaire, la France rejoint ainsi ses principaux voisins, partenaires commerciaux et compétiteurs que sont le Benelux et l'Italie.

L'AUTF se réjouit que ce dossier, défendu par les chargeurs durant près de 20 ans où se sont succédées expérimentations et dérogations, ait franchi cette étape attendue de l'autorisation accordée à tous les véhicules de transport routier de circuler jusqu'à 44 tonnes.

Dans un contexte où tous les efforts se portent sur la préservation de la compétitivité de notre industrie, de plus en plus soucieuse de réduire les impacts sur l'environnement causés par ses transports, la possibilité de transporter dans le même véhicule jusqu'à 17% de marchandises en plus constitue pour les secteurs industriels bénéficiaires une avancée majeure.

Un transport routier plus compétitif, moins énergivore et réduisant ses nuisances, tels sont les impacts à attendre de cette généralisation du 44 tonnes.

A quelques mois de la mise en œuvre de la taxe kilométrique sur les poids lourds cette mesure constitue en outre un moyen de neutraliser pour partie l'impact financier de cette nouvelle charge.

Seule ombre au tableau, l'impossibilité de réaliser en 44 tonnes des transports transfrontaliers avec la Belgique, le Luxembourg ou l'Italie, ce qui pénalise fortement nos industriels nationaux en situation de concurrence sur le marché européen.

L'AUTF en appelle au gouvernement pour mettre un terme à cette distorsion de concurrence entre industriels d'un même secteur qui, selon qu'ils opèrent depuis la France, du Benelux ou de l'Italie, ne jouent pas à armes égales pour livrer des clients communs. <http://www.autf.fr/web/actualite-44-tonnes'une-reponse-appropriee-aux-enjeux-economiques-et-environnementaux-163.html>

EVENTS

Truck&Business: Truck & Business Innovation Day : votre magazine préféré au cœur de Truck & Transport 2013



Get Your Business on the Road
TRUCK&BUSINESS
Innovation Square

Investissez Intelligent !

Innovations technologiques, workshops, networking, conférences,...

Inscrivez-vous !

www.truck-business.com/Innovationday

11-14 janvier 2013 • Truck & Transport - Palais 12 - Brussels Expo

Partenaires :



Avec le soutien de :



DESCARTES:



PRIMAGAZ

Transics

Turbo's Hoet

VOITH



http://www.truck-business.com/truck_business_innovation_day_votre_magazine_prefere_au_coeur_de_truck_transport_2013_54398-fr-537-186766-1399.html

logisticsinwallonia.be: Organisation de la International cold storage and logistics conference à Bruges (27/11)



Du 25 au 27 Février 2013, la European Cold Storage and Logistics Association (ECSLA : <http://www.ecsla.be>) organise en collaboration avec la Fédération National Belge de l'Industrie du Froid (UPBIF), une conférence internationale de 3 jours où quelque 150 cadres de 20 pays

seront présents.

Cette conférence se tiendra à Bruges en 2013 sous la responsabilité du Président 2013 de ECSLA, M. Luc Put, directeur général de Colfridis basé à Londerzeel et le Président de UPBIF, M. Xavier Haspenslagh, PDG de Stockhabo basé à Mouscron.

Pour plus d'informations, visitez ce site : <http://www.ecsla.be/content/view/73/145/>

<http://www.logisticsinwallonia.be/news/organisation-de-la-international-cold-storage-and-logistics-conference-bruges>

Verkehr.at: Schienen und Straße besser vernetzen

Podiumsdiskussion mit den Chefs von Asfinag und ÖBB Holding über die Vernetzung von Schiene und Straße

Die österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) und die österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) laden am 15. Jänner 2013 zu einer hochkarätigen Podiumsdiskussion mit Asfinag-Chef Klaus Schierhackl und ÖBB-Holding-Chef Christian Kern über das Thema Vernetzung von Schiene und Straße. Dabei wird auch eine neue Studie des Verkehrsclub Österreich über Mobilität in Österreich präsentiert. Die Veranstaltung findet mit Beginn um 17 Uhr im Austrian Standards Meeting Center (Heinestraße 38, 1020 Wien) statt. <http://www.verkehr.co.at/oevg-gsv-veranstaltung.729.0.html>

APPOINTMENTS

TLF: Evolution dans la gouvernance de l'Union TLF



Communiqué

Evolution dans sa gouvernance : TLF maintient le cap

(Paris, le 7 décembre 2012) – A l'issue du Conseil d'Administration du 5 décembre 2012, des modifications de gouvernance de l'Union TLF ont été adoptées. A l'unanimité, les Administrateurs ont renouvelé leur confiance à Patrick Bouchez, réélu Président – Délégué Général, et à l'équipe des 7 Vice-Présidents qui composent avec lui le nouveau Comité Directeur TLF. Un second mandat pour quatre d'entre eux : Philippe Boucheteil, Klaus Pfab, Yvon Pouhaërr et Jean Schmitt. Une entrée pour Claude Blot, Yves Fargues et Noël Vromman.

Le Conseil d'Administration confirme ainsi la poursuite des actions engagées, le soutien des combats menés pour la défense des adhérents et la consolidation des axes stratégiques de l'Union TLF.

Aux côtés de Patrick Bouchez, la nouvelle équipe dirigeante TLF comprend désormais :

Claude Blot (Président GITL)
 Vice-Président TLF – Secrétaire Général
Philippe Boucheteil (Président AFWP)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Multimodal »
Yves Fargues (Président GEFCO)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Supply Chain »
Klaus Pfab (Président TLF OVERSEAS)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Overseas »
Yvon Pouhaërr (Directeur Général CLOVIS LOCATION)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Location Véhicules Industriels »
Jean Schmitt (Président HEPPNER)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Commission Transport Terrestre »
Noël Vromman (Président STS-EROB)
 Vice-Président TLF - Président du Conseil de Métiers « Route »

Pour Patrick Bouchez, « dans cette période durablement difficile, l'Union TLF renforce ses moyens pour rester au plus près des intérêts de ses entreprises et syndicats affiliés, particulièrement dans la sauvegarde de leur compétitivité ».

A propos de l'Union TLF :

L'Union TLF, Entreprises de Transport et de Logistique de France est la première organisation professionnelle couvrant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique. Elle compte, parmi ses adhérents, 40 des 50 premiers groupes de transport et logistique présents en France (Classement 2011 de l'Officiel des Transporteurs).

Elle regroupe les principales entreprises de transport routier, messagerie-express, location de véhicules industriels, logistique, commission de transport, levage, transport exceptionnel, opérations de douane, organisation de transport international (ferroviaire, maritime, aérien, fluvial), agents et consignataires maritimes.

Les entreprises adhérentes à l'Union TLF emploient 220.000 salariés et représentent 80% des transactions douanières, 50% du parc de véhicules routiers, 80% des entreprises de messagerie-express, 85% du secteur d'activité de la location de véhicules industriels, 80% des entreprises de logistique ainsi que 80% des entreprises de l'organisation de transport.

L'Union TLF représente les professionnels auprès des administrations régionales, nationales, européennes et internationales et au sein de nombreuses organisations : conseil exécutif du MEDEF, CLECAT, conseil exécutif de l'Union Routière de France (URF), FIATA, CONFIADE, Leaseurope...

Pour plus d'informations : www.e-tlf.com - Blog www.tlf-blog.com

Contact presse TLF

Nathalie Bardin

01 53 68 40 46 / nbardin@e-tlf.com

Contact presse F2s.com

Florence Bastien

01 44 82 46 16 / f.bastien@f2scom.com

http://www.e-tlf.com/french/position/presse/CONSEIL_ADMINISTRATION_TLF_DU_05_D_CEMBRE_2012.PDF

kn-portal.com: Changes to the Management Board - Kuehne + Nagel International AG (30/11)

At today's meeting, the Board of Directors of Kuehne + Nagel International AG has appointed Dr. Detlef Trefzger as new member of the Management Board as of March 1, 2013. He will take over global responsibility for the business unit Contract Logistics.

Dirk Reich steps down from his responsibility for the Contract Logistics business unit as of today and will be at the Chairman's disposal for special tasks until further notice. Until March 1, 2013, the CEO of Kuehne + Nagel International AG, Reinhard Lange, will assume responsibility for Contract Logistics.

Over many years Dirk Reich has shaped the development of the Contract Logistics business unit and the organisation would like to thank him for his valuable contributions during 18 years with Kuehne + Nagel.

Dr. Detlef Trefzger was member of the Executive Board of Schenker AG, Essen, Germany, from 2004 to October 2012. He held worldwide responsibility for the business unit Contract Logistics and Supply Chain Management, and most recently he additionally was in charge of Global Airfreight and Global Oceanfreight.

Dr. Trefzger started his career at Siemens AG. In 1994 he moved to the logistics sector, initially as Principal at Roland Berger & Partner, Munich. In 1999 he was appointed CFO and member of the Executive Board of Schenker & CO AG, Vienna, Austria.

Karl Gernandt, Chairman, Kuehne + Nagel International AG: "We are very pleased that Dr. Trefzger will join our Group. In our industry he is highly respected for his proven expertise and leadership skills. Contract Logistics is an important pillar of our company and we are convinced that the further strategic development of this business unit will be in good hands with Dr. Trefzger." http://www.kn-portal.com/nc/about_us/media_relations/news/show/news/changes_to_the_management_board/

ville-transports.com: Louis Nègre reconduit à la tête de la Fédération des industries ferroviaires (04/12)

Après avoir brigué un second mandat, Louis Nègre (65 ans), sénateur-maire (UMP) de Cagnes-sur-Mer, premier vice-président de la métropole Nice Côte d'Azur, coprésident de TDIE et rapporteur du Grenelle de l'environnement au Sénat, a été réélu président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF) à compter du 1er décembre. « Je vais poursuivre notre action commencée il y a trois ans en étroite collaboration avec les pouvoirs publics, en particulier le ministère du Redressement productif, le ministère des Transports et avec l'ensemble des acteurs du système ferroviaire : la structuration d'une filière industrielle ferroviaire française performante, innovante et solidaire », a-t-il déclaré.

<http://www.ville-transports.com/content/17892-louis-n%C3%A8gre-reconduit-%C3%A0-la-t%C3%AAt%C3%A9-de-la-f%C3%A9d%C3%A9ration-des-industries-ferroviaires>

Verkehrsrundschau: Schenker Österreich: Leidinger ist neuer Vorstandschef (07/12)

Wien. Der 49-jährige Österreicher Kurt Leidinger übernimmt Anfang 2013 den Vorstandsvorsitz bei Schenker Österreich und Südosteuropa. Er tritt die Nachfolge von Elmar Wieland an, der nach 38 Jahren Schenker-Zugehörigkeit und davon 26 Jahren im Vorstand Ende des Jahres in den Ruhestand geht. Leidinger hat als Lehrling bei Schenker eine Ausbildung zum klassischen Allroundspediteur absolviert. In weiterer Folge hat er die Schenker-Akademie sowie Führungskräfte-Programme durchlaufen und Weiterbildungen an der Abendschule absolviert. Seit dem Jahr 2008 gehört er außerdem dem Schenker-Österreich-Vorstand an.

Neu in den Vorstand berufen wurden Helmut Schweighofer (43) und Alexander Winter (41). Ersterer verantwortet die Bereiche Luftfracht und Bahnverkehr, Winter ist für Seefracht und Logistik zuständig. Gemeinsam mit Leidinger und den bisherigen Vorstandsmitgliedern Michael Meyer und Reinhard Just wird Schenker Österreich und Südosteuropa künftig von einem Fünfer-Vorstand geführt. (mf) <http://www.verkehrsrundschau.de/schenker-oesterreich-leidinger-ist-neuer-vorstandschef-1185487.html>

ACEA: Marchionne to lead European automobile association for second term (07/12)

Brussels, 7 December 2012 –The Board of Directors of the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) today elected Sergio Marchionne, CEO of Fiat S.p.A., as the association's President for 2013. This will be his second consecutive term heading the association.

One of the highest priorities for ACEA next year will be to continue to push for a meaningful and supportive EU-wide industrial policy. In this context, ACEA will closely follow the process launched with CARS 2020 in order to ensure that the initiatives announced by the European Commission in this action plan are actually followed through.

Level playing fields must be the norm in international trade relations. In 2013, ACEA will therefore continue to make the case for fair and balanced trade agreements.

Also high on the agenda for ACEA next year will be the theme of sustainable mobility.

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/press_release_marchionne_to_lead_european_automobile_association_for_second

DVZ: SBB Cargo: Daniel Bürgy neuer Vertriebschef (10/12)

Daniel Bürgy ist neuer Vertriebschef der SBB Cargo. Er folgt auf Peter Schär, der das Unternehmen bereits verlassen hat. Seit November leitet Bürgy diesen Geschäftsbereich.

Zuvor war er als Gesamtprojektleiter für die Sparte Kombinierter Verkehr in der SBB Cargo verantwortlich. Bürgy ist studierter Betriebsökonom und arbeitet seit 2001 bei SBB Cargo. Er hatte seitdem gleich mehrere Leiter-Funktionen inne: Unter anderem als Leiter Verkauf Schweiz (2009 - 2011) und Leiter Marketing & Kommunikation International (2006 - 2008). (tof)

<http://www.dvz.de/rubriken/menschen-karriere/single-view/nachricht/sbb-cargo-daniel-buergy-neuer-vertriebschef.html>

corporate.renault-trucks.com: New management to take Renault Trucks towards strong growth (05/12)

Renault Trucks announces the arrival of Bruno Blin, who has been appointed Senior Vice President of Renault Trucks commercial and Senior Vice President of the Volvo Group's Truck distribution Sales Area in South West Europe. The role as President of the Renault Trucks SAS legal entity remains in the hands of Bernard Modat.

Renault Trucks is to adopt an organization with two heads. Bruno Blin has just been appointed Senior Vice President for Renault Trucks commercial and Senior Vice President of the Volvo Group's truck Sales Area in South West Europe. He will take up his functions on 1 January 2013.

Peter Karlsten, Executive Vice President Volvo Group Trucks and head of the trucks distribution in Europe, Middle East and Africa comments, "The current restructuring within Renault Trucks needs to be seen in a wider context, where the whole Volvo Group is being restructured, including all its truck brands, so that each brand can develop to its full potential. In June, Renault Trucks' entire renewed product range will be launched, which will strengthen its market position. When all organizational changes and product renewals are in place, Renault Trucks will be stronger and more competitive than ever before." "Bruno Blin comes from Group Trucks Technology, where he has been heading the Purchasing division since 2004. He has extensive experience from complex, global and multi-brand environments, and has lived abroad for many years. He has demonstrated excellent leadership skills and an ability to manage big changes in global organizations," Peter Karlsten continues.

Bernard Modat remains President of the Renault Trucks SAS legal entity and world brand Director.

Over the past five years, the Group has invested over €2 billion in Renault Trucks. "Renault Trucks has great potential and we believe it has a vital role to play in the group's growth strategy" concludes Peter Karlsten.

<http://corporate.renault-trucks.com/en/press-releases/2012-12-05-new-management-to-take-renault-trucks-towards-strong-growth.html>

Volvo : Changes in Volvo Group management (07/12)

Sofia Frändberg has been appointed new Executive Vice President Corporate Legal & Compliance and General Counsel and member of Volvo Group Executive Team. She will assume her new position on April 1, 2013 and will succeed the current Executive Vice President Corporate Legal & Compliance and General Counsel, Eva Persson, who will be retiring. From January 1, 2013, Martin Weissburg, President of Volvo Financial Services, will also become a member of Volvo Group Executive Team.

Sofia Frändberg, born in 1964, started working within the Volvo Group in 1994. Since 1998, she has been Head of Corporate Legal at AB Volvo. Sofia Frändberg has many years' experience of law and worked for the legal firm Vinge prior to joining Volvo.

Following the launch of the Volvo Group's new organization, Martin Weissburg reported to the Group CFO Anders Osberg. From January 1, 2013, Martin Weissburg will become a member of Volvo Group Executive Team and will report to Olof Persson, President & CEO of the Volvo Group. http://www.volvogroup.com/group/global/en-gb/_layouts/CWP.Internet.VolvoCom/NewsItem.aspx?News.ItemId=135412&News.Language=en-gb

DVZ : Vertrag von Bahnchef Grube bis 2017 verlängert (12/12)

Der Vorstandschef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, bleibt bis Ende 2017 im Amt. Der Aufsichtsrat der Bahn verlängerte seinen Vertrag am Mittwoch vorzeitig, wie das Unternehmen mitteilte.

Der alte Vertrag lief bis Mai 2014. Grube (61) ist seit Mai 2009 Chef der Bahn mit weltweit 300.000 Angestellten. Der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht teilte mit: "Herr Grube und sein Vorstandsteam können nun im Konzern die eingeleitete Modernisierung und den begonnenen Kulturwandel konsequent fortsetzen." Grube erklärte: "Wir sind auf dem richtigen Weg, aber noch lange nicht am Ziel." (dpa)

<http://www.dvz.de/rubriken/menschen-karriere/single-view/nachricht/vertrag-von-bahnchef-grube-bis-2017-verlaengert.html>

INTERVIEWS

wk-transport-logistique.fr: "La logistique urbaine fluviale doit aller jusqu'au cœur des villes" (12/12)

Pour la secrétaire générale d'Inland Navigation Europe (INE) Karin De Schepper, il est très important de maintenir des ports opérationnels au cœur des villes. Sans ces infrastructures, la logistique urbaine fluviale ne peut exister.

Journal de la marine marchande : Comment définissez-vous la logistique urbaine fluviale ?

Karin de Schepper : "La logistique urbaine fluviale n'est pas limitée aux confins urbains. Elle doit franchir les barrières situées aux entrées des agglomérations pour permettre aux marchandises d'aller jusqu'au cœur des centres villes.

L'enjeu de la logistique urbaine fluviale, c'est que les marchandises ne soient pas bloquées à la périphérie des cités par la congestion des villes.

Comment y parvenir ?

Les ports intérieurs ne doivent pas seulement être implantés en dehors de la ville, plus ou moins loin dans la périphérie, là où sont aussi situés les entrepôts logistiques. Pour mettre en œuvre des solutions d'acheminement des marchandises par voie fluviale jusqu'au cœur des villes, il faut y conserver des ports et des quais multifonctionnels.

Il faut combiner des sites portuaires installés à la périphérie de la ville avec des installations portuaires existantes ou nouvellement créées dans la cité. Dans les premiers, les marchandises peuvent être massifiées. Dans les seconds, la stratégie doit être que les marchandises arrivent par voie fluviale au cœur de la ville puis soient distribuées dans les quartiers par des véhicules plus ou moins respectueux de l'environnement et de la santé des habitants.

Quels sont les freins à la mise en œuvre de la logistique urbaine fluviale ?

Il existe une sorte de pensée unique par rapport aux rives dans les villes : leur conférer une seule fonctionnalité. Et cette dernière est généralement envisagée comme devant donner la priorité aux loisirs des riverains et au logement des habitants. Il faut convaincre les élus de l'intérêt à long terme de ne pas réservier les quais situés dans les villes uniquement aux loisirs et au tourisme. Ces installations doivent aussi garder leur usage portuaire dédié notamment au fret, pour laisser respirer les villes en matière de circulation, CO2, bruit et pollution. Il faut maintenir les ports dans la ville"...

→ Lire la suite dans le Journal de la Marine Marchande n°4852 du 7 décembre 2012 : [La logistique urbaine fluviale en Europe se développe sur de nouvelles filières](#) (accès abonnés)

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60937/-la-logistique-urbaine-fluviale-doit-aller-jusqu-au-cur-des-villes.html>

KEY INFOS

wk-transport-logistique: Carburants maritimes : l'annexe soufre s'appliquera de gré ou de force (05/12)

Le secrétaire général de l'Organisation maritime mondiale (OMI) a affirmé lors des Assises 2012 de l'économie maritime qu'il était exclu de retarder l'application de l'annexe sur les combustibles désulfurisés. Au grand dam des armateurs européens.

Principale personnalité de stature internationale présente à Biarritz les 20 et 21 novembre 2012, le secrétaire général de l'OMI Koji Sekimizu a expliqué devant les 1200 participants aux 8èmes Assises de l'économie maritime que la protection de l'environnement marin et donc de l'humanité est "vitale" pour l'OMI et qu'elle a un coût. [...]

Ainsi le coût des fuels désulfurisés devra être "supporté par tous", a continué Koji Sekimizu : "Les gouvernements doivent prendre leurs responsabilités et faire en sorte que les raffineurs mettent à disposition ces combustibles et que le transport maritime puisse être considéré comme une activité rentable. C'est essentiel pour chaque être humain et chaque secteur d'activité."

Armateurs de France pour un report : Estimant que dans l'état prévisible des marchés, le "coût du soufre" sera impossible à récupérer, Raymond Vidil, président d'Armateurs de France, a donc demandé au secrétaire général s'il ne lui était pas possible de s'auto-saisir afin, d'une part, de décaler de quelques années l'application de l'annexe et, d'autre part, de faire en sorte que seules les constructions neuves soient concernées par la mesure.

"Il est de la responsabilité des États d'obliger les raffineurs à produire des fuels désulfurisés. Il n'entre pas dans les intentions de l'OMI de modifier les dates butoir de 2015 (0,1% dans les Seca) et 2020 (ou 2025, 0,5% dans le reste du monde). Il est exclu d'attendre 20 ans avant de constater des baisses d'émissions d'oxydes de soufre", a répondu Koji Sekimizu.

L'Europe isolée sur les carburants maritimes : Cette problématique semble propre à l'Europe. Depuis le 1er juillet, les ZEE canadiennes et américaines sont des ECA (Emission Control Areas) dans lesquelles seul le combustible à moins d'1% de soufre est utilisable jusqu'en 2014. Le taux passera à 0,1% le 1er janvier 2015.

Personne ne semble trop contester les décisions des États souverains, dont la France, en ce qui concerne Saint-Pierre et Miquelon.

→ Lire l'intégralité dans le Journal de la Marine Marchande n° 4851 du 30 novembre 2012 : [L'annexe VI \(soufre\) s'appliquea de gré ou de force](http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60662/carburants-maritimes-l-annexe-soufre-s-appliquera-de-gre-ou-de-force-.html) (accès abonnés) <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60662/carburants-maritimes-l-annexe-soufre-s-appliquera-de-gre-ou-de-force-.html>

ACEA: Europe's commercial vehicle industry urges policy makers to reconsider unbalanced approach to transport modes (06/12)

Brussels, 6 December 2012 - The commercial vehicle industry again cautioned EU policy makers against the risk of pitting one transport mode against the other.

During an event organised today by the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), Harrie Schippers, President of DAF Trucks and Chairman of ACEA's Commercial Vehicle Board stated: "The increasing demand for transport and the need to protect the environment pose a challenge to the entire transport sector, our governments and the energy sector alike. Limiting mobility, however, is not an option, so more flexible transport solutions will be needed in the future."

All transport modes will therefore have to increase their supply, efficiency and environmental performance to meet tomorrow's transport needs. "Different types of goods will be more suited to different types of modes. That is why transport modes shouldn't be put in competition with each other by pushing for political 'modal shift' targets," stated Mr Schippers. Rather, the crucial question of what it is we will be transporting in the future - and what modes are best suited to these cargos - needs to be urgently addressed when preparing a transport policy for the next decade. All too often this aspect is overlooked.

The goal in the Commission's Transport White Paper of shifting road freight over 300 km to rail is not supported by any of the most recent independent scientific research, nor does it make sense from an economic or environmental point of view. Contrary to the common assumption, rail is not by default more environmentally-friendly than road. This was also the conclusion of a scientific report on 'Efficient solutions for passenger transport', released by ACEA today.

Road transport accounts for over 75% of all goods transported over land. If one considers the value of the goods transported, its contribution is even greater. "It is therefore not logical that the main infrastructure funding tool at the EU level - the Connecting Europe Facility (CEF) - excludes road works," went on Mr Schippers. "We call on EU policy makers to redress the balance between transport modes."

Present also at this event, entitled 'Moving with the times: How can policy reflect changing transport demands?', were Siim Kallas, European Commissioner for Transport, Günther Oettinger, European Commissioner for Energy and Andreas Renschler, CEO of Daimler Trucks

http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/press_release_europes_commercial_vehicle_industry_urges_policy_makers_to

gov.uk: Statistics - national statistics Waterborne freight in the United Kingdom: 2011 (06/12)

This publication provides information on freight traffic moved within the United Kingdom by water transport, known as 'domestic waterborne freight'. The statistics cover inland waters traffic, traffic carried around the UK coast (Coastwise), one-port traffic to and from offshore installations and sea dredging.

The statistics are produced from a combination of the sources for our 'Port Freight Statistics' and an independent survey of inland waterway operators.

Key points

Between 2010 and 2011, goods lifted for all domestic waterborne freight fell by 2%, the sixth consecutive year of decline. However goods moved for all domestic waterborne freight rose by 3%, the first annual increase since 2005.

Coastwise traffic (i.e. traffic carried around the UK coast) remains the largest component of domestic waterborne freight. Despite a fall in the amount of goods lifted by coastwise traffic, the amount of goods moved increased by 4.5% from 2010 to 2011.

In 2011, traffic on UK inland waters was stable compared to 2010, with 43.9 million tonnes lifted and 1.4 billion tonne-kilometres moved.

Despite a steady decline since 2002, there was an increase in one-port traffic (i.e. to and from offshore installations and sea dredging) in 2011 of 6%, from 20.3 million tonnes lifted in 2010 to 21.6 million tonnes lifted in 2011.

... <https://www.gov.uk/government/publications/waterborne-freight-in-the-united-kingdom-2011>

IRU: Harmonised Loading and Cargo Securing is necessary to improve road safety (29/11)

The IRU, together with its Member Association Linava, highlighted the need to harmonise loading and cargo securing of commercial vehicles at an IRU Academy Seminar, which attracted some 80 participants in Vilnius, Lithuania.

Participants emphasised the importance of actively supporting various measures aimed at improving loading/securing techniques and procedures, as well as harmonised enforcement throughout Europe. They also stressed that high quality training, as provided by the IRU Academy and its ATIs, is important in order to secure cargo and effectively improve road safety, which not only benefits the transport industry, but society as a whole. http://www.iru.org/en_news_item?story=2259

IRU: Finland successfully implements Real-Time SafeTIR for advanced risk management

Finland became the 14th country to implement Real-Time SafeTIR (RTS) today, as an increasing number of Customs Authorities join the pool of successful users benefitting from the IRU's advanced risk management IT application.

RTS was developed by IRU experts to automate and facilitate TIR-related routine customs operations, thereby providing customs officers with up-to-date information on TIR Carnet status and validity for the prompt detection of possible irregularities. Many more countries are expected to implement RTS to further facilitate and secure their trade in the near future.

http://www.iru.org/en_news_item?story=2257

busetcar.com: Le réseau ferré français en question (06/12)

Le 3 décembre 2012, l'Association des journalistes ferroviaires (AJF) recevait Yves Putallaz, le rapporteur de l'audit sur l'état du réseau ferré français qui avait été remis à Frédéric Cuvillier, ministre des Transports le 15 octobre 2012.

Cet audit a été commandé par l'Etat et Réseau Ferré de France (RFF), et a été réalisé, comme celui de 2005, par une équipe de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Elaborée par les mêmes chercheurs⁽¹⁾, il s'agit d'une analyse "revisée", qui fait également le bilan des actions réalisées sur le réseau depuis le précédent audit. Tout en proposant des orientations à mettre en œuvre durant les prochaines années.

"Trois points majeurs sont abordés", précise Yves Putallaz, rapporteur de l'audit. *Le périmètre du réseau, sa substance (les infrastructures) et les mesures proposées*". Avec, dans chaque cas, un bilan comparatif par rapport au précédent audit. Les premier et second points avaient été longuement et profondément abordés dans l'audit de 2005. Ils avaient été alors l'occasion de tirer la sonnette d'alarme, puisqu'il était précisé que sans mesures importantes et rapides de conservation et surtout de renouvellement, le tiers du réseau ferré pouvait disparaître. On mettait également en valeur la "*fragilité*" de la coordination des acteurs du transport dans de nombreuses régions avec une concurrence entre TER et autocars départementaux, qui ne profitait à aucun des réseaux.

Depuis, d'importants travaux de renouvellement ont été réalisés et, globalement, les dépenses de renouvellement ont été doublées. Ce qui a amené à profondément modifier la proportion entre dépenses de renouvellement et d'entretien qui, en France, était de l'ordre d'un tiers contre deux tiers, l'inverse de celle des autres réseaux européens. Désormais les deux types de dépenses s'équilibrent à 50/50, et si l'effort se maintient, la proportion des deux-tiers/un tiers pourrait être atteinte à l'horizon 2020. Une évolution rapide puisqu'en Suisse, "*il aura fallu vingt ans pour atteindre ces proportions*", constate Yves Putallaz.

Cependant, cet effort de renouvellement a essentiellement porté sur les petites lignes régionales qui étaient les plus menacées

en raison de l'état de leurs infrastructures. A ce sujet, l'audit met en valeur l'intérêt de la méthode qui a été à la base de l'élaboration des "Plans rail", notamment en Midi-Pyrénées.

Désormais la question du renouvellement se pose pour certains grands axes hors LGV, particulièrement ceux empruntés par les TET (trains d'équilibre du territoire). "Mais, constate Yves Putallaz, *la situation évolue avec l'arrivée de l'Etat en tant qu'Autorité organisatrice de transport de plein exercice* [qui, au point de vue du périmètre du réseau] devra veiller au lien extrêmement étroit entre la gestion du territoire et celle des transports, particulièrement l'adéquation de l'urbanisation et du réseau ferre".

Concernant le troisième point, des questions se posent à la fois sur l'ampleur des travaux et sur leur nature. Peut-on en faire plus durant les prochaines années ? "Non, faute de financement suffisants et surtout en raison du manque d'acceptation [des inconvénients des chantiers de renouvellement] par les usagers du réseau", estime Hubert du Mesnil, Pdg de RFF. Toutefois, "nous sommes assurés d'un niveau d'investissements de renouvellement comparable au volume actuel jusqu'en 2020-2022", assure-t-il.

Que cherche-t-on désormais ? Il faut lier plus encore renouvellement et développement du réseau, profiter des travaux de renouvellement pour améliorer les capacités des lignes⁽²⁾. Et faire avancer la modernisation de la gestion du trafic avec la réalisation de la CCR (Commande centralisée du réseau), qui permettra de passer de 1500 postes d'aiguillages - dont certains très anciens - à 16 grandes centres régionaux. Et il faudra renforcer les installations électriques des zones denses tout en rénovant sur l'ensemble du réseau ces équipements qui ont beaucoup vieilli sur certaines lignes. "Une véritable politique industrielle de renouvellement de la caténaire serait à mettre en œuvre", conclut Yves Putallaz.

(1) Le Pr. Rivier, décédé depuis, était le rapporteur de l'audit précédent.

(2) Il s'agirait de multiplier les IPCS (Installations permanentes de contre-sens) qui permettent de rouler dans les deux sens sur deux voies, et faire avancer la signalisation européenne ERTMS. Son installation sur la LGV Paris-Lyon apporterait 15 % de capacités supplémentaires. <http://www.busetcar.com/actualites/detail/60797/le-reseau-ferre-francais-en-question.html>

DVZ: Mit 15 Jahren schon altes Eisen (06/12)

"Die Gefahr des Ausverkaufs der deutschen Handelsflotte ist nach wie vor real." Mit dieser Warnung unterstrich der Verband Deutscher Reeder (VDR) dieser Tage erneut seinen Hilferuf an die Politik, jedenfalls Schiffen "mit guter Zukunftsprognose" Unterstützung zukommen zu lassen. Wie prekär die Lage tatsächlich ist, muss sich nun zeigen.

Ob sich das Wort "Ausverkauf" nun auf ein Fünftel, ein Viertel oder ein Drittel der Flotte bezieht, wer will das vorhersagen? Wie auch immer - der eingeleitete Aderlass ist groß und meist mit erheblichem Kapitalverlust verbunden. So ist es seit Ausbruch der Krise zu mehr als 140 Schiffsinsolvenzen gekommen, mit einem Gesamt-Investitionsvolumen von mehr als 2 Mrd. EUR, davon an die 1 Mrd. EUR Eigenkapital. Wöchentlich kommen neue hinzu. Zwei von drei Insolvenzen entfallen auf Containertonnage. Schätzungsweise 500 bis 600 weitere Frachter, überwiegend Containerschiffe, stehen auf der Kippe. Sie stecken (zum Teil erneut) in der Sanierung. Gelingt diese nicht, drohen auch da Notverkauf und / oder Insolvenz.

Der Widerstand dagegen klappt immer häufiger zusammen, nicht nur bei kleinen, sondern auch bei großen, namhaften Reedereien. Bei ganzen Serien von Fondsschiffen, alle im Bereich 1000 bis 2900 Teu, haben sie ihre gesonderte Unterstützung eingestellt und "grünes Licht" für Notverkäufe oder auch Insolvenzen gegeben: Bertram Rickmers (Emissionshaus Atlantic / Nordcapital), Claus-Peter Offen (Gebab / MPC), Hermann Buss (HCI), Bernhard Schulte (HCI / BS Invest), Thomas Schulte (Lloyd Fonds / HCI), C. F. Ahrenkiel (Lloyd Fonds / Fondshaus Hamburg), F. Laeisz (Hamburgische Seehandlung / Gebab) sowie Maritime in Elsfleth, der gemeinsamen Tochtergesellschaft des Emissionshauses Gebab und Reeder Heinrich Schoeller (Columbia).

Seit 2009 sind mehr als 300 deutsche Containerschiffe verkauft worden, mit stark steigender Tendenz. Das sind so viele wie noch nie. Jetzt rächt sich, dass sich die Branche in Zeiten der Hause gegen Verkäufe beharrlich sperrte - damals hätte man hohe Gewinne einstreichen können. In diesem Jahr ist bereits jeder zweite verkauft Boxcarrier einer aus Deutschland, wie Christoph Bruhn von Bruhn Shipbrokers in Hamburg für die DVZ ermittelt hat. Konkret sind es 129 von 252 Veräußerungen weltweit (Stand 26. November).

Auf der anderen Seite kamen und kommen noch immer laufend Neubauten hinzu, so dass die Statistik mit insgesamt 1758 Containerschiffen (VDR August 2012) bisher ausgeglichen blieb. Der Großteil der Neuzugänge steht allerdings finanziell auf schwachen Füßen, da das Eigenkapital fehlt.

Verschrottungen : Die Zuspitzung der Krise zeigt sich auch darin, dass zunehmend Containerschiffe in den Hochöfen landen, ohne wirklich "schrottrei" zu sein. Selbst Frachter im jungen Alter von 15 Jahren können plötzlich zum alten Eisen gehören. So wie die 1997 in Emden erbaute "Fiducia" (1651 Teu) der Elsflether Reederei Martime (Gebab/Schoeller) und die gleich große, ebenso alte "Dollart Trader" von Hermann Buss (HCI). Die fünf "Trader"-Schwesterschiffe mit gleichem Schicksal hatten nur ein bis drei Jahre mehr Fahrtzeit unter dem Kiel. Ohne Krise hätten sie 25 bis 30 Jahre alt werden können.

Von den 129 deutschen Verkäufen dieses Jahres waren allein 36 zum Verschrotten bestimmt, so Bruhn. Zu wenig, meinen Reeder wie Claus-Peter Offen und Hermann Ebel. Mehr Abbrüche würden dem Markt helfen, schneller ins Gleichgewicht zu kommen. Doch wenn man ihnen ihren Widerspruch vorhält, "eigene" Fondsschiffe lieber "for further trade" als "for demolition" verkauft zu haben, verweisen sie auf ihre Verantwortung gegenüber den Kommanditisten, die einen Anspruch auf den bestmöglichen Preis hätten.

Kapitalverlust : Wirtschaftlich betrachtet sind nicht nur die in die Insolvenz gefahrenen, sondern auch die aus Not verkauften Schiffe in der Regel mit schwerem Kapitalverlust verbunden. Der Normalfall eines Verkaufs aus der Sicht von Anlegern sieht zurzeit so aus: Seit Jahren gab es keine Ausschüttungen mehr. In der ersten Restrukturierung mussten Ausschüttungen zwecks

Stützung ganz oder zumindest teilweise zurückbezahlt werden. Aus dem Verkaufserlös lassen sich, wenn überhaupt, die Gläubiger befriedigen, so dass Überschüsse kaum noch anfallen. Gezahlt werden muss dennoch: denn der beim Wechsel in die Tonnagesteuer festgestellte Unterschiedsbetrag muss (nach-)versteuert werden.

Unterm Strich kostet die Anleger der Verkauf ihres Schiffes also oft noch bares Geld. Nach den Prospektprognosen aber hätten spätestens die Verkaufserlöse die Schiffsbeteiligung in die Gewinnzone bringen sollen. Der Fairness halber bleibt zu ergänzen: Da die Unterschiedsbeträge meist kleiner sind als die bei Einzahlung erhaltenen Steuerersparnisse, verbleibt Anlegern hieraus immerhin noch ein steuerlicher Vorteil. In der Endabrechnung hilft das, den durch das Schiff entstandenen Verlust (vor Steuern) zu reduzieren oder günstigenfalls noch umzumünzen in einen Vermögenszuwachs - nach Steuern.

Ausschüttungen zurückfordert : Weit verbreitet ist folgendes Prinzip: Solange die Anleger noch über Ausschüttungen verfügen, die ein Insolvenzverwalter als Haftungskapital gemäß Paragraf 172 HGB zur Befriedigung von Gläubigern zurückfordern dürfte, so lange wird versucht, diese Masse in die Schiffsfoondskasse einzutreiben.

Bei allem Absturz ist nicht zu vernachlässigen: Es gibt nach wie vor wirtschaftlich gesunde Schiffe, die sogar noch in der Krise Ausschüttungen leisten. Ob das ein Drittel der Flotte ist, wie es ein Analysehaus jüngst aufgrund einer sektoralen Betrachtung hochrechnete, mag dahingestellt bleiben. In den Bann gezogen ist die Branche von den Abgängen.

Jürgen Dobert, Fachjournalist, Wentorf

Berichte zu den Ursachen der Finanzierungskrise und den möglichen Lösungsansätzen sowie einen Kommentar zum Thema Schiffahrtsförderung finden Sie hier : <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/mit-15-jahren-schon-altes-eisen.html>

ESPO: FONASBA Publishes Survey on Ship Agents' Role (06/12)



FONASBA

The Federation of National Associations of Shipbrokers & Agents (FONASBA) has published its Port Procedures Survey.

The Survey aims at providing shipowners, port users and regulators with a comprehensive and detailed overview of the many actions needed to be undertaken in each port. It concentrates on major ports in the dry and liquid bulk, container and passenger sectors.

According to the survey, 150 different actions may take place by the entry of a ship in a port to the sail for the next destination. The survey is divided into twelve separate sections including pilotage, ships clearance, cargo documents and crew matters. It uses data collected in more than 30 member countries. It is freely available on the FONASBA website and will be regularly updated in order to provide a wide coverage.

The FONASBA Port Procedures Survey can be found here : <http://www.fenamar.com.br/fonasbasurvey/report.php>

http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=328:fonasba-publishes-survey-on-ship-agents-role-&catid=34:espo-news&Itemid=109

IRU : IRU calls on EU to develop sustainable energy policy and promote viable fuel alternatives (29/11)

At the Future Transport Fuels 2012 Conference today, hosted by Forum Europe and the Centre for European Policy Studies, IRU Head of EU Goods Transport, Marc Billiet, outlined the current fragmented situation that transport operators face when attempting to use alternative fuels, taking into account considerations of cost, efficiency gains, fuelling infrastructure and the type and area of operation. He highlighted that operators would only make the considerable investments in new fuel technology if there were significant cost and efficiency savings to be obtained and if the technology was viable.

He concluded by stressing the vital role of the EU in developing a sustainable energy policy, promoting the use of viable fuel alternatives, as well as in harmonising fuel specifications, rules on infrastructure provision, financing and incentives for operators, while involving the transport sector and other stakeholders in the deployment of a concrete roll out plan.

http://www.iru.org/en_news_item?story=2249

wk-transport-logistique : Novatrans est déboutée dans son litige avec RFF et Combiwest (07/12)

La Cour d'appel de Paris a débouté Novatrans de toutes ses demandes dans le différend qui l'opposait à RFF et à la société bretonne Combiwest sur les modalités d'accès au réseau ferré. Les parties ont un mois pour former un pourvoi en cassation.

En avril 2011, Novatrans, qui appartenait alors à SNCF Geodis et a depuis été cédée au Groupe Charles André, avait saisi l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) d'une demande de règlement d'un litige portant sur l'attribution d'un

sillon (créneau de circulation des trains) à la société Combiwest entre Rennes et Lyon, liaison sur laquelle les deux sociétés sont en concurrence.

Novatrans estimait que le gestionnaire Réseau Ferré de France (RFF) avait violé les règles d'impartialité et de non-discrimination en faisant bénéficier Combiwest d'un avantage concurrentiel indu. Novatrans estimait aussi se trouver en position défavorable dans le cadre d'un appel d'offres d'Ecotrans (association de distributeurs et industriels) pour la ligne Rennes-Lyon.

Au terme de son instruction, l'Araf avait rejeté en juillet 2011 les arguments de Novatrans qui réclamait notamment au "gendarme du rail" d'enjoindre RFF d'annuler le sillon octroyé à Combiwest. Novatrans avait alors saisi la Cour d'appel de Paris d'un recours en annulation et en réformation de la décision de l'Araf.

Novatrans n'a pas démontré de discrimination : Dans ses réquisitions prises le 20 septembre 2012, le parquet général avait invité la Cour à "considérer le recours de Novatrans comme nul", arguant que RFF avait "rempli ses missions de gestionnaire dans le respect de l'impartialité" et qu'il ne pouvait "résider d'erreur d'appréciation de l'Araf au cas présent".

Le ministère public avait aussi constaté "la mauvaise foi de Novatrans dans certaines de ses critiques" et relevé "qu'elle n'a pas utilement cherché à améliorer son sillon et à l'exploiter".

La Cour d'appel a notamment considéré dans sa décision du jeudi 6 décembre 2012 que "Novatrans ne démontre pas que RFF aurait procédé à une instruction de ses demandes de modification de sillons dans des conditions discriminatoires telles qu'elles justifiaient une décision de règlement de différend".

Et la société "ne démontre pas non plus qu'elle aurait été victime d'un refus de dialogue ou d'une opacité rendant vain l'exigence de discussions préalables". <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60859/novatrans-est-deboutee-dans-son-litige-avec-rff-et-combiwest.html>

DVZ : Wachstum bis Mitte 2013 auf stabilem Niveau (07/12)

Wenn die Seehafenaktivitäten als Pulsmesser für die zukünftige Wirtschaftsentwicklung herangezogen werden, sollte bis Mitte 2013 mit einer stabilen Wachstumsrate gerechnet werden, heißt es in der Kurzfristprognose der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Terminaldienste und Umschlag.

Prof. Christian Kille, Marktbeobachter und fachlicher SCS-Beirat, verweist darauf, dass der Containerumschlag in den ersten neun Monaten in Hamburg um 1,9 Prozent gestiegen sei. Auch in Bremen/Bremerhaven seien keine gebremsten Entwicklungen zu entdecken. Das Segment dieses Teilmärkte entwickelt sich nach Meinung der Arbeitsgruppe gegenüber den Meldungen im ersten Halbjahr dieses Jahres relativ positiv.

Nicht ganz so optimistisch sind die Aussichten für die Chemieindustrie. Die zahlreichen Tank- und Siloanlagen der Grundstoffherstellung sind aufgrund einer nachlassenden Nachfrage 2012 weniger gut ausgelastet gewesen. Die Situation kann sich aber 2013 stabilisieren. Selbst ein Wachstum auf niedrigem Niveau schließt Kille nicht aus. (jpn)

<http://www.dvz.de/rubriken/marke-konjunktur/single-view/nachricht/wachstum-bis-mitte-2013-auf-stabilem-niveau.html>

ESPO : Streamlined and Equivalent Customs Procedures Key for the Well Functioning of European Ports (10/12)

Last week, ESPO published a policy paper on customs emphasising the differences in application of Community customs rules that are still being reported in EU ports.

These different practices lead to the phenomenon of 'port shopping' by shipping lines and shippers, which leads to distortion of competition between European ports, and to unequal treatment of traders.

In its policy paper, ESPO further asks the Commission to clarify the relation between the national single window development, which is linked to the Directive on Ship Reporting Formalities, and the e-customs initiative in order to avoid two co-existing single windows, one for vessels and one for cargo reporting. Furthermore, ESPO warns the Commission that the application of the EU's advance cargo declaration regime in Mediterranean ports results in the rerouting of cargo to neighbouring ports in North Africa. In order to ensure a level playing field, ESPO recommends that cargoes that are transhipped in EU ports (i.e. third country origin and destination cargo) are exempted from the entry summary declaration (ENS) implementation or, at least, that the information requirements become less exhaustive.

In the paper, ESPO members also identify a number of operational improvements that would facilitate the smooth movement of goods through ports:

- Fully electronic and automated procedures for maritime transport of intra-community freight/containers. An electronic T2L (e-T2L or equivalent document) to facilitate and simplify compliance with customs legislation by proving community status of the goods through electronic means.

- Facilitation of the procedures linked to intermodal transport (inland barge and rail) by eliminating the need for a transit document from the port of discharge to the inland terminal where the final customs clearance takes place.

- A one-stop-shop and single window for import goods at Border Inspection Post to facilitate the coordination of physical inspections by different authorities and speed up the submission of information and the release of the cargo in ports.

ESPO will continue to examine customs and other control procedures and practices in seaports, which are key elements of a competitive EU port system and to ensure that customs become a neutral factor and does not influence competition between ports.

The ESPO policy paper on customs can be downloaded here.

http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=330:streamlined-and-equivalent-customs-procedures-key-for-the-well-functioning-of-european-ports&catid=34:espo-news&Itemid=109

UETR : Workshop on digital tachograph (06/12)

UETR has attended today the workshop on *Digital Tachograph: a new technical Annex for a new Regulation* at the European Commission's premises (DG MOVE) in Brussels.

As stakeholder, UETR has been invited to communicate its views and observations on the process, methodology and on the composition and content of the various working groups which will be set up by the Commission.

The results of the work of WGs will be used to draft the technical specifications for the new functionalities of the new Tachograph.

Since the beginning of the revision process of the recording equipment system in December 2009, our organization has been involved in the discussions at EU level, with the aim of *improving the efficiency and effectiveness of the system, reducing the costs and maintaining the highest security level*.

<http://www.uetr.eu/en/Activities/What-s-new/Workshop-on-digital-tachograph/>

Verkehrsrundschau : Belgische Bahn: SNCB-Logistics vor dem Aus? (10/12)

Im Zuge der Neustrukturierung der belgischen Bahn gilt die Auflösung der Gütertransportsparte SNCB-Logistics als mögliches Szenario...<http://www.verkehrsrundschau.de/>

Verkehrsrundschau : Spekulationen über Toll-Collect-Übernahme durch den Bund (10/12)

Berlin. Nach jahrelangem Streit um Strafzahlungen und Schadenersatzansprüche in Milliardenhöhe ist der Bund einem Zeitungsbericht zufolge bereit, das Unternehmen Toll Collect zu übernehmen. Das berichtet „Der Tagesspiegel“ (Sonntagausgabe) unter Berufung auf Koalitionspolitiker. Zwar halte sich das Bundesverkehrsministerium noch mit genauen Informationen zurück, aber vieles deute auf eine Einigung noch in diesem Jahr hin.

Die „Süddeutsche Zeitung“ berichtet hingegen unter Berufung auf Regierungskreise, es sei völlig unklar, wie eine solche Einigung aussehen könnte. Demnach wurden in Regierungskreisen am Sonntag Medienberichte zurückgewiesen, wonach beide Parteien vor einer Einigung stünden oder der Bund Toll Collect übernimmt. Das Unternehmen treibt im Auftrag der Regierung die LKW-Maut ein. Der Vertrag mit Toll Collect läuft 2015 aus.

Nach Informationen des Tagesspiegels stünden in den Verhandlungen zwei Fragen im Mittelpunkt: Wie geht es mit dem LKW-Mautsystem nach 2015 weiter? Und wie verfährt man mit den Schadenersatzansprüchen? In Koalitionskreisen heißt es, dass das Konsortium von Toll Collect, bestehend aus Daimler, Deutsche Telekom sowie der französischen Firma Cofiroute, kein großes Interesse mehr habe, nach Ablauf des Vertrages in dieser Konstellation weiterzumachen. Der Bund hat die Möglichkeit, den Vertrag dreimal um ein Jahr zu verlängern oder eine Übernahmeoption zu ziehen, worauf es laut Zeitungsbericht derzeit hinauslaufe. Anschließend könne er selbst als Betreiber fungieren oder das Unternehmen nur für eine „strategische Sekunde“ behalten und es dann weiterverkaufen. Laut Koalitionskreisen gebe es Signale, dass ein Teil des Konsortiums Pächter bleiben wolle. (bw) <http://www.verkehrsrundschau.de/spekulationen-ueber-toll-collect-uebernahme-durch-den-bund-1186028.html>

wk-transport-logistique.fr : BP2S remet les "Trophées des initiatives Shortsea et intermodalité" (11/12)

À l'occasion de la deuxième édition de la "Nuit du Shortsea", le 5 décembre 2012, BP2S, le bureau de promotion du Shortsea Shipping, a récompensé cinq initiatives en faveur du shortsea et de l'intermodalité.

Conforté par le succès de la première édition en 2011, BP2S a renouvelé l'opération.

La cérémonie des Trophées a permis de mettre à l'honneur des initiatives menées en faveur du développement du transport maritime de courte distance et de l'intermodalité, dans cinq catégories :

- **Armateurs** : Le Trophée "Armateurs" est revenu à Louis Dreyfus Atlantique, pour le développement de la ligne entre Montoir et Gijon, qui, après deux ans d'exploitation, affiche un coefficient de remplissage moyen de 62% avec 3 départs par semaine dans les deux sens.
- **Chargeurs** : Dans la catégorie "Chargeur", le jury a choisi de récompenser Castorama France, dont l'activité maritime intra-européenne et intra-méditerranéenne a progressé de 29% entre 2011 et 2012. L'occasion pour Laurent Nicastro, directeur supply chain de l'enseigner, d'affirmer la volonté du groupe d'aller plus loin dans cette démarche. "Aisez-vous à être innovant, et à créer des nouvelles *routes to market*", a-t-il déclaré.
- **Port** : Le Trophée "Port" a quant à lui mis à l'honneur Haropa, l'alliance des ports de Rouen, Le Havre et Paris. Pour le jury, cette coopération "exemplaire" permet le développement d'une véritable offre multimodale.
- **Initiative** : Le Trophée "Initiative" a permis de saluer le travail de 2E3S, l'Ecole Europea de Shorseau Shipping, qui organise des sessions de formation originales, à bord de navires. Plus de 100 sessions ont déjà rassemblé quelque 5000 participants.
- **Personnalité de l'année** : Enfin, le prix de la "Personnalité de l'année 2012" est allé à Jean-François Jouffray, coordinateur ministériel de la mission "GNL comme carburant pour les navires shortsea".

BP2S a clôturé la soirée en donnant rendez-vous le 4 décembre 2013 pour la troisième édition de "La Nuit du Shortsea".

La composition du jury

- Raymond Vidil, président d'Armateurs de France
- Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président de la Fédération française des pilotes maritimes
- Patrick Bouchez, président-délégué général d'Union TLF

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60879/bp2s-remet-les-trophees-des-initiatives-shortsea-et-intermodalite.html>

lesechos.fr : Les tarifs de fret replongent à Londres (11/12)

Septième séance consécutive de baisse pour le Baltic Dry Index, indice de référence pour le transport maritime de matière première. En cause, la surcapacité chronique de la flotte. Il y a trop de petits vraquiers disponibles. Mais le ralentissement de la demande de matières premières pénalise aussi les gros bateaux. Le Baltic Capesize Index est ainsi au plus bas depuis deux mois.

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/finance-marches/actu/0202441070252-les-tarifs-de-fret-replongent-a-londres-519289.php>

UETR : December meeting of UEAPME Transport (11/12)

UETR President Mr. Del Boca will chair the next European Transport Forum of UEAPME taking place next 14 December in Brussels.

Review of Regulation 1072/2009/EC on access to the international road haulage market, Sustainable Urban Mobility, sanctions in the field of commercial road transport, settlement of claims related to traffic accidents within National and EU regulations will be the points which will be discussed at the event. <http://www.uetr.eu/en/Activities/What-s-new/December-meeting-of-UEAPME-Transport-Forum/>

IRU : IRU strengthens cooperation with the Eurasian Economic Commission (11/12)

In the framework of an IRU Delegation's visit to Moscow, IRU Secretary General, Martin Marmy, and Member of the Board-Minister in charge of Energy and Infrastructure of the Eurasian Economic Commission (EEC), Danial Akhmetov, today signed a Memorandum of Understanding to strengthen the cooperation between the IRU and EEC in facilitating trade and international road transport

Discussions focused on the effective implementation of the TIR Convention on the territory of the Customs Union (Belarus, Kazakhstan, Russia), as well as further possibilities to secure and facilitate trade and international road transport, including the IRU Model Highway Initiative. http://www.iru.org/en_news_item?story=2275

RFG : Scotland's rail freight network needs strategic upgrades (12/12)

The Scottish Government needs to prioritise strategic upgrade of the rail network to ensure that more freight can be shifted from trucks and onto trains, an industry body has argued.

In its submission to the Scottish Government's National Planning Framework 3 (NPF3) process, the Rail Freight Group (RFG) said that route capacity and network capability needed to be enhanced to secure cost-effective rail freight operations connecting Central Scotland and the three Anglo-Scottish rail routes with key centres including; Aberdeen, Ayrshire, Caithness, Fife, Inverness, Lochaber, Moray and Stranraer.

In its submission calling for the improved: 'Strategic freight connectivity of Scotland's inter-urban rail network', RFG also endorsed the creation of new rail freight terminals at Dundee, Girvan, Lochaber, Lothian and Stranraer.

RFG's Scottish Representative, David Spaven, said: "With recent and planned future route re-openings, Scotland will have a pretty comprehensive rail network, but we need to ensure that it is fit-for-purpose for the demands of today's freight users and will satisfy the customer's growing demand to cut carbon emissions from the supply chain."

The Scottish Government should make the strategic connectivity of the rail freight network a national priority in its land use planning and development processes.

"Massive trunk road schemes such as the Second Forth Road Bridge, the Aberdeen Western Peripheral Route and the proposed A9 dualling will be a big boost for road hauliers and will put rail at a significant disadvantage."

He went on to say: "It's vital that Victorian elements of our inter-urban railway network are upgraded to ensure that rail can compete on a level playing field. We need more track capacity for freight on our inter-urban routes and better clearance under bridges and tunnels to accommodate the modern generation of wider and taller containers which can travel anywhere on the road network."

He concluded by saying: "Enhanced rail freight connectivity (and associated modal switch from road haulage) will play a key role in securing sustainable economic growth, offering substantial carbon advantages and enabling rail freight to play a much bigger role in the supply chains of key export sectors such as food & drink (including internal Scottish whisky movements) and forest products (including timber). Looking to the future, rail - with its lower exposure to oil price increases - can provide a resilient long-term alternative to road haulage, provided we significantly develop the strategic connectivity of the network."

<http://www.rfg.org.uk/news/scotland%20%99s-rail-freight-network-needs-strategic-upgrades>

DVZ : PKP Cargo soll 2013 an die Börse gehen (13/11)

Die Polnische Staatsbahn PKP will ihre Güterbahntochter PKP Cargo 2013 an die Börse bringen. Er wolle 25 bis 50 Prozent minus einer Aktie verkaufen, sagte PKP-Chef Jakub Karnowski in einem Interview mit der Nachrichtenagentur PAP. Mit dem Erlös will die PKP einen Teil ihres Schuldenberges abbauen. Ein Versuch, die Güterbahn an einen strategischen Investor zu verkaufen, hatte keine befriedigenden Angebote erbracht. (roe) <http://www.dvz.de/rubriken/politik/single-view/nachricht/pkp-cargo-soll-2013-an-die-boerse-gehen.html>

BMVBS : Ramsauer stellt Projektliste für das 750-Millionenprogramm zur Beschleunigung wichtiger Infrastrukturprojekte vor (12/12)

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat heute in seiner 111. Sitzung der vom BMVBS aufgestellten Projektliste für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II zugestimmt.

Ramsauer:

"Die zusätzlichen 750 Millionen Euro versetzen uns in die Lage, nächstes Jahr wichtige Baumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen zu beschleunigen. Wir können auch einige wichtige Projekte neu beginnen, die auf der Warteliste standen. Im Schienennetz können wir 40 Millionen Euro in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen investieren und damit die Menschen vom Schienenlärm entlasten."

Reguläre Haushaltssmittel werden in dieser Legislaturperiode auf Grund des hohen Nachholbedarfs und Sanierungsstaus vorrangig in die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur investiert. Investitionen in Neubaumaßnahmen waren nur sehr restriktiv möglich. Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II können nun dringend erforderliche Vorhaben beschleunigt fertiggestellt und neu begonnen werden.

Ramsauer:

"Neben der Erhaltung unserer Infrastruktur ist auch der Ausbau der Netze und die Schließung von Lücken sehr wichtig. Ich bin den Abgeordneten des Haushalt-Ausschusses des Deutschen Bundestags dankbar, dass uns dafür zusätzliche Mittel für Neubauprojekte zur Verfügung gestellt werden."

Die Projekte aus den Bedarfsplänen sind sorgfältig ausgewählt. Rund 60 Prozent der 570 Millionen Euro für Straßenbauprojekte werden in die Beschleunigung laufender Neubauprojekte investiert, mit rund 31 Prozent der Mittel können 32 neue Projekte begonnen werden.

Von den für die Bundeswasserstraßen vorgesehenen 140 Millionen Euro fließen rund 54 Prozent in dringende Erhaltungsmaßnahmen, rund 16 Prozent in die Verstärkung laufender Aus- und Neubaumaßnahmen, 30 Prozent in wichtige Neubeginne. Dazu gehört auch die zweite Schleusenkammer Trier. Auch in die Sicherheit wird investiert: Unter den neun neu zu beginnenden Vorhaben befinden sich vier Projekte zum Ausbau der AIS-Landinfrastruktur, die unter anderem zur Verhütung von Kollisionen zwischen Schiffen beträgt. Mehr als die Hälfte der Investitionskosten der neuen Vorhaben kann bis 2014 aus dem IBP II finanziert werden.

Mit 40 Millionen Euro für die Bundesschienenwegen wird ein "Sonderprogramm Lärmschutz Schiene" finanziert: An exponierten Abschnitten des Schienennetzes soll durch die Verwendung vorrangig innovativer Maßnahmen und die Erprobung neuer Technologien die Lärmbelastung gesenkt und damit die klassischen Lärmschutzmaßnahmen wirksam ergänzt werden.

http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/299-ramsauer-projektliste-750-millionen.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D1%23id99212

Railway Gazette : UIC celebrates innovation and research in anniversary awards (12/12)

INTERNATIONAL: As part of the celebrations to mark the 90th anniversary of its formation, the International Union of Railways presented its first Innovation & Railway Research Awards at a ceremony in Paris on December 11.

During the event at the Automobile Club de France, following a high-level round table looking at the future role of railways in a changing world, the prizes were presented by UIC Director-General Jean-Pierre Loubinoux and the Chairman of the International Railway Research Board, Boris Lapidus, who is Director-General of the All-Russian Railway Research Institute (VNIIZhT).

Loubinoux said that UIC had been 'surprised and delighted' by the wide range of entries from both companies and individuals. Lapidus believed the association was 'opening a new page in our history'. Awards were presented in six categories, selected from a shortlist of 20 finalists.

- **Safety & Security:** Kimiaki Sasaki from Japan's Railway Technical Research Institute for work on the development of semi-active suspensions to improve ride comfort.
- **Sustainable Development:** Per Leander from Transrail, Sweden, for the CATO driver-advisory system, which offers the potential for significant energy savings.
- **Passenger Services:** Jukka Närakkä of Soudim Oy of Finland, for the development of modular noise barriers.
- **Rail System:** Masayuki Matsumoto of JR East for the ATACS moving-block train control technology introduced on the Senseki Line.
- **Freight:** Semih Kalay, from AAR's Transportation Technology Center Inc for the FAST test track at Pueblo.
- **Cost Reduction:** Prof Lev Muginschtein of VNIIZhT for the Elbras performance simulation software being used to optimise train operations on RZD.

UIC Acting Chairman Satoshi Seino of East Japan Railway said it was 'very meaningful' for UIC to create an awards programme recognising technical excellence throughout the world, building on its historic role as the conduit for exchanging technical knowledge between railways. The next UIC awards will be presented in 2014. <http://www.railwaygazette.com/news/industry-technology/single-view/view/uic-celebrates-innovation-and-research-in-anniversary-awards.html>

ITF : Global Freight Data Show Trade Slowing Down (12/12)

The latest update of global freight data collected by ITF shows global trade volumes are slowing down:

- USA and EU27 external trade, measured in tonnes of goods moved, remain stagnant and indicate further decline since the previous quarter;
- EU27 imports by air fall below pre-crisis levels for the first time since Q1/2010, suggesting weakening domestic demand;
- Trade by value shows a more mixed picture;
- China's external trade, by value, remains flat;
- Road and rail freight decline in the EU area, further indicating weak domestic performance.

<http://www.internationaltransportforum.org/>

UIC : UIC eNews Nr 323, the electronic newsletter of UIC

UIC General Assembly : Brazilian President Dilma Rousseff honours UIC by addressing the world's railway leaders on the occasion of the international association's 90-year anniversary - Vladimir Yakunin, President of Russian Railways, unanimously elected new UIC Chairman...<http://uic.org/com/uic-e-news/323>

COMBINED TRANSPORT

GEFCO: GEFCO Romania is named logistics operator of the year (04/12)

At the Gala Tranzit, held on 20 October at Cluj-Napoca, in northeastern Romania, GEFCO Romania received the prize of "The Most Efficient Logistics Operator in Romania." It is the second year running that the company has earned this prestigious award, which reflects GEFCO's success in the logistics and transport market in Romania.

Attending the awards ceremony was Tolga Oran, sales and marketing manager of GEFCO Romania, who was named one of the ten best logistics managers in Romania. <http://www.gefco.net/en/group/news-and-agenda/one-news/article/2331/gefco-romania-is-named-logistics-operator-of-the-year/?cHash=9e95fa6778>

DVZ: Hamburg: Umstellung von Freihafen auf Seehafen führt zu Lkw-Staus bei der Containerabfertigung (05/12)

Der Containerterminals im Hamburger Hafen dürfen erst dann angefahren werden, wenn die weiteren Zollformalitäten abschließend geklärt sind. Darauf macht der Verein Hamburger Spediteure e.V. (VHS) aufmerksam. Grund dafür sind Lkw-Staus, die sich aktuell vor den manuellen Vorprüfungen der Containerterminals aufbauen. Denn die seit wenigen Tagen geltende Abfertigung im Seehafenzollstatus führt zu Unsicherheiten bei den Unternehmen und dazu, dass Lkw-Fahrer vor Ort unnötig lange auf die Klärung ihrer Zollformalitäten warten müssen. Denn die Terminals liefern Container nur aus, wenn deren zollrechtliche Verwahrung beendet ist.

Ergänzend dazu macht der VHS auf folgende Punkte aufmerksam:

Der aktuelle Verwahrstatus ist in der IMP (Import Message Platform) oder den Auskunftssystemen der Containerterminals (Coast oder Infogate) einzusehen.

Bei einer Verzollung oder einem Versandverfahren muss die ATB-Nummer im Zollantrag eingetragen sein. Nur so kann die Verwahrung in "Atlas" beendet werden.

Einige Containerterminals haben angekündigt, dass sie Fahrer ohne erledigte Zollformalitäten von den Anlagen verweisen werden, bis die Zollformalitäten geklärt sind. Ein Faltblatt, herausgegeben vom Hamburger Hafen, enthält spezielle Informationen für Fahrer.

Weitere Informationen rund um das Thema Freihafen-Auflösung sind auch dem vom VHS herausgegebenen Merkblatt zu entnehmen, das hier bestellt werden kann. (sm) <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/hamburg-umstellung-von-freihafen-auf-seehafen-fuehrt-zu-lkw-staus-bei-der-containerabfertigung.html>

railcargo.nl: Rotterdam maakt ophalen containers makkelijker (05/12)

De miljoenen containers die jaarlijks de Rotterdamse haven binnengaan, kunnen sinds begin december nog makkelijker het achterland in. De gehele douaneafhandeling kan voortaan vanaf kantoor. Dit is mogelijk via de Melding import documentatie, een nieuwe dienst van Portbase.

De service Melding import documentatie betekent één elektronische ingang voor het vooraf aan de terminals opgeven van de documentnummers van de douaneregelingen waaronder de containers verder reizen. Voor het ophalen van de containers op de terminals zijn nu geen papieren douanedocumenten nodig. In de meeste gevallen hoeft een vervoerder ook niet meer langs de douanepost.

De service Melding import documentatie is te gebruiken voor alle grote containerterminals in de Rotterdamse haven. De douaneregelingen die op deze manier kunnen worden gemeld, betreffen zowel invoer, doorvoer als opslag (IMA-nummers, T1, domproc DIN/DEN). De service is daarbij zowel beschikbaar via het web als door middel van een systeemkoppeling.

Dirk de Vries van Contargo Network Service Transport: "Jaarlijks moeten wij zo'n 15.000 documentnummers doorgeven. Eén centraal systeem is dan natuurlijk veel handiger dan elke keer bij iedere terminal opnieuw te moeten inloggen."

http://www.railcargo.nl/actueel/nieuws/nieuws_item/t/rotterdam_maakt_ophalen_containers_makkelijker

gouvernement.lu: Signature d'une convention pour la réalisation du projet logistique de CFL Multimodal sur le site Eurohub Sud (05/12)

En présence du ministre du Développement durable et des Infrastructures, Claude Wiseler, le ministre de l'Économie et du Commerce extérieur, Étienne Schneider, le président du Conseil d'administration du groupe CFL Multimodal, Alex Kremer, et son administrateur délégué, Fraenz Benoy, ont signé le 5 décembre 2012 une convention pour la réalisation d'un projet logistique d'envergure du groupe CFL Multimodal sur le site Eurohub Sud.

Avec plus de 30 ans d'expérience dans les activités multimodales au Luxembourg, le groupe CFL Multimodal offre de nombreuses solutions multimodales et logistiques à l'industrie, notamment pneumatique et chimique. À côté du projet du nouveau terminal, le groupe CFL Multimodal entend développer davantage ses activités logistiques à valeur ajoutée en les concentrant dans la zone d'activités économiques Eurohub Sud. Ces activités nécessiteront la construction d'un entrepôt logistique de près de 46.000 m² de surface utile. L'investissement financier projeté par CFL Multimodal pour la réalisation de ce projet est de l'ordre de 55 millions d'euros. La réussite de ce projet stratégique permettra de pérenniser les quelque 150 emplois existants dans ce segment d'activités du groupe CFL Multimodal ainsi que de créer environ 50 emplois supplémentaires.

Afin de faciliter la réalisation de ce projet, le ministère de l'Économie et du Commerce extérieur s'engage, à travers cette convention, à accorder à CFL Multimodal un droit de superficie sur un terrain de quelque 7,6 hectares dans ladite zone. Dans ce sens, Étienne Schneider a souligné que "ce projet contribue à renforcer le site Eurohub Sud comme plateforme logistique de premier choix en Europe tirant avantage du transport multimodal". En effet, si la zone d'activités économiques Eurohub Centre est déjà en activité depuis plusieurs années avec des opérateurs logistiques de renom qui y sont établis, la création du site Eurohub Sud offre un potentiel de développement intéressant pour le secteur logistique.

Claude Wiseler a précisé que: "L'objectif est d'assurer la connexion du Luxembourg par transport combiné aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée, ainsi qu'aux principaux centres industriels européens, dans l'intérêt de l'économie nationale et régionale. Ces ambitions de développement multimodales et logistiques reposent sur l'extension et le renforcement des liaisons ferroviaires existantes ainsi que sur la création de services vers de nouvelles destinations."

En centralisant l'ensemble de ses activités sur un seul et même site, CFL Multimodal souhaite bénéficier de toutes les synergies opérationnelles et de la proximité du terminal combiné de Bettembourg, pour développer ses activités logistiques à haute valeur ajoutée. CFL Multimodal a également pour objectif de renforcer son positionnement comme une plateforme de consolidation des flux régionaux, voire européens, et d'améliorer l'offre de services logistiques à l'attention des acteurs économiques nationaux et internationaux.

Enfin, en développant son offre logistique multimodale et en investissant dans des infrastructures modernes et performantes, CFL Multimodal réaffirme sa volonté de s'inscrire dans une logique de développement durable.

Par ailleurs, le potentiel de croissance de CFL Multimodal en tant que prestataire de services logistiques à l'échelle internationale, permettra le développement de nouvelles activités à haute valeur ajoutée et renforcera son caractère international.

Étienne Schneider et Claude Wiseler ont salué la décision du groupe CFL Multimodal.

À propos de CFL Multimodal

Premier opérateur multimodal au Grand-Duché de Luxembourg, CFL Multimodal propose une large palette de services en transport (rail, route, maritime), distribution, entreposage, messagerie et agence en douane. Les 350 collaborateurs du groupe partagent une culture de Qualité-Sécurité-Environnement qui contribue à faire de CFL Multimodal un acteur performant et responsable. Privilégié par le positionnement géographique idéal du terminal de Bettembourg au cœur de l'Europe, le groupe a connu un développement important suite à plusieurs acquisitions ces dernières années pour devenir l'acteur de référence du Grand-Duché de Luxembourg et de la Grande région par la qualité de ses services.

http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actua

DVZ: Audi wird Duisport-Großkunde

Duisport errichtet für Audi ein 25 Mio. EUR teures Logistikzentrum und sorgt für den Umschlag. Als Dienstleister fungiert zudem Schnellecke. Die Wolfsburger sind für die CKD-Logistik zuständig, verpacken die Autoteile für den Export, vor allem nach China und Indien. Audi hatte in China bereits im Oktober den Rekordabsatz aus dem gesamten Vorjahr übertroffen.

Hintergrund: Duisburger Hafen

Der an der Ruhrmündung in den Rhein gelegene Duisburger Hafen gilt als gelungenes Beispiel für den Strukturwandel im Revier: Wo früher Stahlwerke qualmten, werden heute mehr als 125 Mio. Tonnen Güter im Jahr umgeschlagen und zu den großen Seehäfen in den Niederlanden verschickt. Das schafft Arbeitsplätze und kompensiert teilweise die massiven Arbeitsplatzverluste durch die Bergbau- und Stahlkrise in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts.

Heute haben allein auf dem ehemaligen Gelände der Krupp-Hüttenwerke, das der Duisburger Hafen im Jahr 1998 erwarb und zum Logistikzentrum ausbaute, 4000 Menschen wieder einen Arbeitsplatz gefunden. Insgesamt arbeiten im größten Binnenhafen Europas rund 26.000 Menschen.

Über 300 Firmen sind nach Angaben des Hafenbetreibers auf dem 1350 Hektar großen Gelände angesiedelt. Mit seinen 21 Hafenbecken und über 180 Hektar Wasserfläche ist der Duisburger Hafen eine wichtige Waren-Drehscheibe in Europa und verknüpft das Hinterland mit den großen Seehäfen in den Niederlanden. Der Hafen gehört je zu einem Drittel dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Bund sowie der Stadt Duisburg. Betreiberin des Hafens ist die Duisburger Hafen AG. (dpa)

udi bringt laut Michael Hauf, Leiter der Markenlogistik, künftig 80.000 m³ Autoteile oder 16.000 Container im Jahr auf den Weg Richtung Asien. Das neue Logistikzentrum, in dem Schnellecke langfristig rund 500 Arbeitsplätze schaffen will, liegt auf dem direkt am Rhein gelegenen Logport II-Areal, der rechtsrheinisch gelegenen Erweiterung des Logistik-Geländes Logport I in Duisburg-Rheinhausen. Bereits ab Spätsommer 2013 sollen dort Fahrzeugteile für die Audi-Modelle A4, A6, Q3, Q5 und Q7 verpackt und in Containern verstaut werden.

Dass Duisport für Kunden Lagerhallen selbst baut und finanziert, sei bislang eher die Ausnahme gewesen, sagte CEO Erich Staake am Mittwoch auf einer Pressekonferenz. Das 106.500 m² große Grundstück liegt unmittelbar neben dem seit 2010 bestehenden trimodalen Containerterminal "Gateway West". In zwei Bauabschnitten entstehen 53.000 m² Hallenfläche. Erweiterungen sind möglich. Audi-Manager Hauf schließt nicht aus, "dass sich das tolle Angebot im Volkswagen-Konzern herumsprechen wird".

"Fördermittel sind nicht geflossen", sagte NRW-Wirtschaftsminister Garrelt Duin (SPD), der wie sein ebenfalls anwesender Kollege, NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD), neuerdings im Aufsichtsrat der Duisburger Hafen AG sitzt. Das Land ist laut Medienberichten auf gutem Weg, den zum Verkauf stehenden Bundesanteil von einem Drittel zu übernehmen und damit Mehrheitsgesellschafter zu werden.

Trimodaler Anschluss : Das Logistikzentrum ist trimodal angeschlossen und erhält einen Gleisanschluss für die Anlieferung konventionell verpackter Teile per Bahn. Über die benachbarten Leercontainerdepots wird die Versorgung mit Containern gesichert. Der Hafenbetreiber organisiert die Zustellung der Güter per Bahn, den angrenzenden Terminalbetrieb und den Transport zu den Seehäfen, schwerpunktmäßig nach Antwerpen. Der Transport per Binnenschiff entspricht 13.000 LKW-Bewegungen am Tag. Für die Anlieferung per LKW - gerechnet wird mit 120 Fahrzeugen am Tag - entwickeln die Beteiligten ein Konzept, das zum Beispiel Ausschilderungen auf Autobahnen vorsieht. Parkflächen sollen ebenfalls entstehen. (gra)

<http://www.dvz.de/rubriken/logistik-verlader/single-view/nachricht/audi-wird-duisport-grosskunde.html>

wk-transport-logistique.fr: Le parc logistique Logiparc 03 veut créer un nouveau faisceau ferroviaire dans l'Allier (10/12)

Un nouveau parc logistique doit s'implanter aux portes de Moulins (Allier). Cette plate-forme trimodale veut travailler en réseau avec d'autres installations pour développer ses acheminements par rail. Début des travaux en janvier 2013.

Situé au carrefour de l'autoroute A77 et de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), le nouveau parc logistique "Logiparc 03" sortira de terre à partir de janvier 2013. C'est à cette échéance que seront réalisés les premiers travaux de voirie de ce parc logistique de 184 ha.

Parallèlement sera lancé un appel d'offres pour la création d'un faisceau ferroviaire comportant trois voies de 650 mètres de long ainsi qu'une voie de desserte du chantier modal de 400 mètres.

Des convois de fret chargés à 22,5 t : Cette installation terminale embranchée (ITE) devrait être raccordée au Réseau Ferré National, en l'occurrence la ligne à voie unique Moulins/Paray-le-Monial, à l'été 2014. Cette ligne, qui donnera accès à Chalon-sur-Saône et Dijon au nord et Lyon au sud, a bénéficié d'une importante régénération lui permettant de faire transiter des convois de fret chargés à 22,5 tonnes à l'essieu.

C'est enfin son implantation à proximité immédiate de l'aérodrome de Moulins-Monbeugny qui apportera à Logiparc 03 sa spécificité trimodale. Cette plate-forme a fait l'objet d'un resurfaçage de sa piste de 1 300 m il y a trois ans lui permettant d'accueillir, de jour comme de nuit, des avions-cargo de type BAe 146 d'une capacité d'emport d'une dizaine de tonnes. Cet argument ne sera néanmoins sans doute pas décisif dans les velléités d'implantation.

Appel à candidature pour un OFP : Bien en amont de la circulation des premiers trains - deux trains complets hebdomadaires espérés au démarrage - Moulins Communauté se prépare à lancer un appel à candidature pour sélectionner son opérateur de fret de proximité (OFP).

La première mission de cet opérateur sera de gérer l'activité des manœuvres à l'intérieur de l'ITE et d'assurer, au besoin, les navettes jusqu'à la gare toute proche de Moulins. La seconde consistera à apporter éventuellement des trafics complémentaires, accélérant ainsi le développement de Logiparc 03.

La désignation de cet opérateur qui pourra, tout aussi bien, être une entreprise ferroviaire, devrait intervenir dès l'été 2013. La priorité devrait être donnée à une entreprise qui travaille déjà dans une logique de mise en réseau des plateformes. "Logiparc 03 n'aura pas la capacité au début de générer la mise en marche de trains complets à elle seule. Il faudra donc qu'elle s'intègre à d'autres plateformes logistiques, de l'Ouest de la France par exemple, pour consolider ses trafics", conclut Pascal Robat.

Accords déjà signés

Porté par Moulins Communauté, qui investit 32 millions d'euros dans l'opération, Logiparc 03 a déjà signé avec des entreprises. Ainsi, une convention de partenariat a été conclue au printemps 2011 entre l'Etablissement Public Régional Sète Port Sud de

France. "Elle vise à faciliter l'extension de l'hinterland du port de Sète au-delà du Massif Central", explique Pascal Robat, consultant logistique de Moulins Communauté.

De même, le groupe Gazeley a réservé 6 ha pour y implanter un bâtiment logistique de 24 000 m².

Enfin, 6,5 ha ont été réservés par le groupe Eiffage qui, aux côtés d'un prestataire logistique, va réaliser un entrepôt de 18 000 m² pour le stockage de produits de grande consommation soumis à réglementation, de type Seveso.

Afin d'éviter à ces entreprises de démultiplier leurs investissements, Moulins Communauté financera la création d'une "maison du parc" où elles pourront bénéficier de services comme la mise à disposition de salles de réunion.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60789/le-parc-logistique-logiparc-03-veut-creer-un-nouveau-faisceau-ferroviaire-dans-l-allier.html>

DB: DB Schenker baut Angebot an Lead Logistics aus (10/12)

Steuerung und Integration von Dienstleistern im Kundenauftrag • Team von Spezialisten seit 15 Jahren im Einsatz

(Essen/Berlin, 10. Dezember 2012) Ab sofort ergänzt DB Schenker Logistics das Angebot an maßgeschneiderten Transport- und Logistikdienstleistungen mit dem neuen Service DB SCHENKER^{leadlogistics}. Dabei übernimmt DB Schenker als sogenannter „Lead Logistics Provider“ oder „Fourth Party Logistics“-Dienstleister (4PL) im Kundenauftrag die Steuerung und Integration verschiedener Dienstleister in der Versorgungskette des Kunden, speziell von Frachtführern. Das Angebot umfasst die Verkehrsträger Lkw und Bahn sowie auch logistische Dienstleistungen.

„Wir sehen, dass die Nachfrage nach diesem speziellen Angebot europaweit steigt. Deshalb möchten wir unser Knowhow einem breiteren Kundenspektrum verfügbar machen“, sagt Karl Nutzinger, als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG verantwortlich für den Landverkehr von DB Schenker. „Wir bieten effiziente Kostenkontrolle und überwachen die gesamte Versorgungskette.“

Seit 15 Jahren ist DB Schenker in diesem Bereich mit der Schenker Dedicated Services AB in Schweden im Markt aktiv. Ein Team von rund 100 internationalen Spezialisten betreut Unternehmen wie ESAB, den Marktführer für Zusätze und Ausrüstungen für Schweiß- und Schneidprozesse, den Verpackungshersteller Tetra Laval und den Floatglasproduzenten NSG Pilkington.

Jeder Kunde bekommt seinen eigenen „Control Tower“, ähnlich einer ausgelagerten Speditionsabteilung. Dabei profitiert der Auftraggeber von geringerer Kapitalbindung, höherer Flexibilität, konsolidierten Kennzahlen und Rechnungsabwicklung über eine einzige Schnittstelle.

Für den weiteren Ausbau dieser Dienstleistung wird bei DB Schenker Logistics in Essen ein eigenes Expertenteam aufgestellt.

http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_tl/3181006/l20121210.html

wk-transport-logistique.fr: La région Rhône-Alpes lance un grand projet intermodal baptisé "Rhône médian" (11/12)

Avec "Rhône médian", la région Rhône-Alpes veut développer dans l'Isère une zone intermodale dont les équipements ferroviaires et fluviaux seraient développés. Les études pour ce grand projet seront lancées dès 2013.

La région Rhône-Alpes souhaite capitaliser encore plus sur son positionnement géographique stratégique en développant un projet d'aménagement et de développement durable du territoire s'étendant sur plus de 20 kilomètres autour de Salaise-sur-Sanne. C'est en effet sur cette commune de l'Isère qu'est implantée la zone industrielle et portuaire (ZIP) de Salaise-Sablons.

Pour l'heure, 70 de ses 300 hectares sont déjà occupés par des entreprises qui bénéficient d'un accès direct à l'autoroute A7, à la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille et au Rhône.

Priorité au fleuve et au rail : Le projet "Rhône médian" a donc notamment pour objectif de mettre en place un système d'écologie industrielle qui s'appuie sur le développement du transport de marchandises prioritairement par le fleuve et le rail.

Les équipements portuaires et ferroviaires vont donc être développés afin que la part de ces deux modes de transport représentent plus de la moitié des 800 000 à 900 000 tonnes acheminées par an, tous modes de transport confondus.

Une inscription au CPER : La signature du grand projet Rhône-Alpes "Rhône médian" interviendra d'ici au premier semestre 2013. Les promoteurs du projet, parmi lesquels figurent outre la région, cinq départements (Ardèche, Drôme, Isère, Loire, Rhône) ainsi que douze communautés de communes et trois syndicats mixtes, vont tenter d'obtenir l'inscription de cette opération dans le prochain contrat de projet État-région (CPER) débutant en 2014.

En attendant, ils peuvent déjà compter sur l'appui financier de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et des CCI du secteur (au travers de participations de gestion). D'autres partenaires pourraient les rejoindre comme Voies Navigables de France (VNF) et Réseau Ferré de France (RFF).

L'année 2013 sera mise à profit pour réaliser un certain nombre d'études techniques lourdes tandis que 2014 verra l'engagement des premiers investissements dont l'importance découlera des conclusions des études. La priorité donnée notamment au rail par ce projet pourrait rapidement favoriser l'intérêt d'opérateurs de fret de proximité (OFP) ou de grandes entreprises ferroviaires.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60806/la-region-rhone-alpes-lance-un-grand-projet-intermodal-baptise-rhone-median.html>

Verkehrs r undschau: Jade-Weser-Port zweispurig angebunden

Oldenburg/Rastede. Der Streckenausbau der Bahnlinie zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven ist vorerst abgeschlossen. Damit ist nach eineinhalbjähriger Bauzeit die zugesagte zweigleisige Anbindung des im September eröffneten Jade-Weser-Ports fertig. Dadurch sei ein leistungsfähiger und zügiger Transport von Waren und Gütern sichergestellt, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) am Montag bei der offiziellen Inbetriebnahme der Strecke. Von den rund 210 Millionen Euro Gesamtkosten steuerte der Bund nach Angaben des Ministeriums 190 Millionen Euro dazu.

Die Elektrifizierung der 52 Kilometer langen Strecke wird erst Ende 2014 fertig sein. Die Kosten des Gesamtprojekts betragen nach Angaben der Bahn 557 Millionen Euro, von denen der Bund 505 Millionen und die Bahn 52 Millionen Euro trägt.

Im einzigen deutschen Tiefwasserhafen sollen bei voller Auslastung bis zu 2,7 Millionen Standardcontainer (TEU) umgeschlagen werden. Derzeit sind nur 1000 der insgesamt 1700 Meter Kaje in Betrieb. Ein Großteil der Ladung soll mit der Bahn an- oder abtransportiert werden. (dpa) <http://www.verkehrs r undschau.de/jade-weser-port-zweispurig-angebunden-1186345.html>

Infrabel: New rail infrastructure in the Port of Zeebrugge (05/12)

The 1.7 km long Ter Doest Curve has since 5 November 2012 ensured a more consistent and uninterrupted circulation of freight traffic in the Port of Zeebrugge. Thanks to this new infrastructure, the capacity of traffic on the rail network has been increased. This represents an improvement that has greatly benefited the port's operations, the rail operators and also passenger traffic.

Capacity increase within and around the Port

The new single-track connection from the Ter Doest Curve, situated between Line 51A to Zeebrugge and Line 51B to Knokke, ensures a **direct connection between the rail installations in the western and eastern zones of the Port of Zeebrugge**. Today, to move from the one port district to the other, trains need no longer track in the direction of Brugge and back. The Ter Doest Curve thus **eliminates superfluous and unnecessary train movements**. Moreover, traffic on the line between the Dudzele and Brugge fork is being significantly lightened. Aside from marked **timesaving** that benefits port operations, there is also the added benefit of freeing up greater capacity to accommodate **passenger traffic** between Brugge and the coast.

Aside from the Ter Doest Curve, trains on their way from the coast towards Brugge have since **2 December** also been able to cross the reconstructed **Waggelwater Bridge**. When the third track between Brugge and the Dudzele fork will be laid, a third apron will also be constructed at this location.

In addition, Infrabel has laid a **new rail track connection between the bundles Pelikaan and Ramskapelle** within the Port of Zeebrugge. As of 9 December, this extension has allowed a **much smoother assembly of the freight trains**, without their having to rely on the use of the passenger line between the Dudzele and Knokke fork line.

Investing in intermodality and sustainability

As **partner of the Port of Zeebrugge**, Infrabel is today investing in a threefold construction project involving the new rail infrastructure for the Ter Doest Curve (9 million euros), the reconstructing of the Waggelwater Bridge (10 million euros), and the creation of the rail connection Pelikaan-Ramskapelle (3 million euros). It is by means of such investments that Infrabel wants to contribute to establishing **intermodal and sustainable railroad traffic**.

These and future infrastructure projects within and around the Port of Zeebrugge not only enhance the rail network's capacity but likewise anticipate the future growth of the port, while at the same time assuring the opening up of this important economic centre to expanded commercial traffic into the hinterland.

In this manner, rail is continuing its development towards the objective of becoming an **indispensable, sustainable, environmentally conscious and responsible, economically advantageous and profitable mode of transport**.

<http://www.infrabel.be/en/news-residents/news/new-rail-infrastructure-port-zeebrugge>

WATER

BRS: dry bulk (newsletter)

BRS BARRY ROGLIANO SALLES SHIP BROKERS SINCE 1856

DRYBULK NEWSLETTER

BRS Dry Bulk Newsletter is a summary for BRS clients of current market trends and developments.

N° 812 – December 10th, 2012

Capesize Pacific & Fronthaul Freight Rates

This week's value: \$17.95

Legend: Red line = Tubarao / Qingdao 172,000t; Blue line = Hedland / Qingdao 170,000t

Capesize Atlantic Freight Rates

This week's value: \$13.00

Legend: Purple line = Bolivar / East Med 150,000t; Black line = Tubaarao / Dunkirk (W+E) 160,000t

Panamax Coal Freight Rates

This week's value: \$13.24

Legend: Green line = Hampton Roads/ARA - 70,000t; Pink line = Richards Bay/Rotterdam - 70,000t

Trends

- Capesize Atlantic
- Capesize Pacific
- Panamax Atlantic
- Panamax Pacific
- HandyMax Pacific
- HandyMax Atlantic

Dry Bulk FFA Market Assessment
(as of December 7th 2012)

Period	Capesize FFA Assessment (\$/000/day)
Dec (12)	12
Jan (13)	10
Feb (13)	8
Q1 (13)	7
Q2 (13)	8
Q3 (13)	9
Q4 (13)	10
Q1 (14)	11

Period	Panamax FFA Assessment (\$/000/day)
Dec (12)	7.5
Jan (13)	6.5
Feb (13)	5.5
Q1 (13)	6.5
Q2 (13)	7.5
Q3 (13)	6.5
Q4 (13)	7.5
Q1 (14)	8.5

Period	Supramax FFA Assessment (\$/000/day)
Dec (12)	8.5
Jan (13)	7.5
Feb (13)	7.0
Q1 (13)	7.5
Q2 (13)	8.0
Q3 (13)	7.5
Q4 (13)	8.0
Q1 (14)	8.5

At a Glance ... DRY BULK Market ... At a Glance

Source: BRS Futures Limited
(44) 207 283 0786



Trends ... DRY BULK Market ... Trends

A softening Cape market resulted in the BCI dropping significantly to 1832 points (-20%) over the week. This caused the BDI to end at 966 points (-11.1%). The remaining sectors lost ground too, with the BPI stopping at 936 (-4.7%), the BSI dropping marginally to 760 (-0.8%) and the BHI standing still at 447 points.

Capesize

A drop in available cargos saw rates decline across the board this week, with both the Atlantic and Pacific recording double-digit declines. Tubarao-Qingdao slipped firmly below \$20 per ton to finish the week at around \$17.95 (-11%), with evidence more ballasters were on the way. Meanwhile Hedland-Qingdao was back to around \$7.50 by week end (-12%), though there were signs the miner companies were returning to the market in the latter half of the week to fix for the late December window. The 4TC fell to \$12,066 on Friday, a drop of \$3,800 or nearly 25% w-o-w, and again to \$11,209 on Monday, the lowest level for 8 weeks. The impact was felt in the paper market, with prices for January trading falling to \$7,650, and \$7,139 for Q1.

Panamax

Christmas is approaching in big leaps and most traders are trying to cover as much business as possible in order to take a breather. This has pushed the market down a bit for most of the routes, except for the Atlantic where the same factors have prompted a significant interest in longer, rather than shorter, durations. This is the reason why short trips like Baltic rounds are still looking for brave candidates to trade the vessels again when they reopen during the Christmas period. Hence the P1A rose \$522 w-o-w with constant daily progressions, while the FH lost \$400 w-o-w with constant daily regressions.

The Asia market, after a long period of stability, finally saw losses on the P3A (\$1,391 w-o-w), while P4A also declined (\$224 w-o-w). The P4TC average also posted losses (\$373.25 w-o-w) overall. The short period market remained active with more than 4 fixtures made around the \$8,250 level for delivery Pacific and redelivery worldwide.

remaining volumes which need to be shipped in 2012, but it is not happening. The market out of East Coast South America remained stable, with Supras getting paid about \$10-11,000 per day APS South Brazil redel Med.

The levels are a bit better out of the USG, with USG to the Med paying about \$12,000 while the trip out for redelivery Singapore/Japan is worth about \$17,500. From West Africa, Supras are getting fixed in the \$700 per day range direction Black Sea/Med while redelivery Far East is paying about \$11,000.

The Continent is showing the same weakness... Scrap is not really paying a premium as Supras are being fixed at about \$8-8,500 APS to the East Med. For smaller ships the market is not better - in the Black Sea and in the Med the market is dull, while out of ECSA the volume of orders is better than in other regions but the rates are not rising. Modern Handies are being paid in the \$7,000 range APS to Continent/Med.

Supramax/Handy

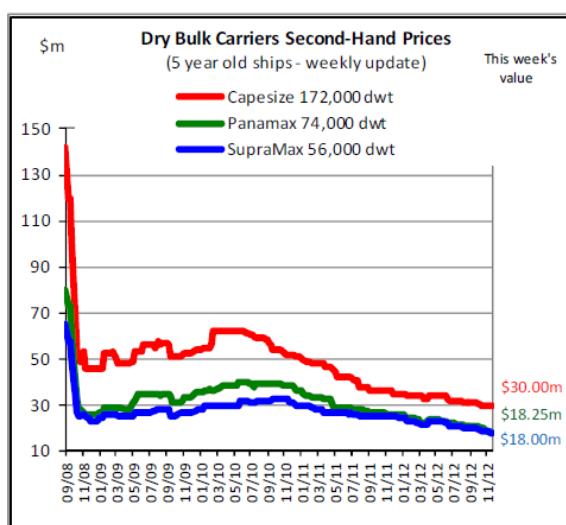
The Supramax market was quiet and stable last week. Some people were expecting, or hoping for, a rise given the

Trends ... Sale & Purchase ... Trends

There were relatively few deals to report this week: In the Cape segment, the "Bulk Asia" (170,000 dwt, built 2001 in Japan) went for about \$19.5m to Winning HK, while the "Bulk Europe" (170,000 dwt, built 2001 in Japan) also went for about \$19.5m to Zela Shipping.

In the Panamax segment, a Kamsarmax NB resale was reported ex Hyundai-Vinashin, Hull S056 (82,000 dwt, delivery Jan 2013) for about \$23m to South Korean buyers. Meanwhile the "Freia" (74,000 dwt, built 2003 in Japan) was sold for about \$13.75-\$14m (basis SS+DD freshly passed prior to delivery in Jan 2013) from K-Line/Japan to unknown buyers who we understand waived inspection.

Finally in the Supra/Handymax segment, there were no significant sales, and just one confirmed Handy: the "Kerkini" (35,000 dwt, built 2012 at SPP/Korea) for a very firm \$25.25m from Kristen Marine/Greece to Chilean buyers (sale and price levels to be reconfirmed).



BDB: BMVBS legt Projektliste für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II vor (10/12)

PRESSEINFORMATION



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
RA Jens Schwanen, Geschäftsführer
Tel. (02 03) 8 00 06-60
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: InfoBDB@Binnenschiff.de

7. Dezember 2012

BMVBS legt Projektliste für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II vor

Wirkungsvolle Maßnahmen an Mosel, Elbe-Seitenkanal, Rhein und Mittelweser helfen der verladenden Wirtschaft und dem Binnenschifffahrtsgewerbe

Für den Bereich der Bundeswasserstraßen hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Anfang November 2012 in seiner abschließenden Beratung des Haushalts 2013 zusätzliche 140 Mio. Euro für die Jahre 2013 und 2014 bewilligt. Nun sind vom Bundesverkehrsministerium die entsprechenden Listen vorgelegt worden, die all jene Infrastrukturprojekte beinhalten, die aus den zusätzlichen Mitteln finanziert werden sollen. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages wird voraussichtlich am Mittwoch kommender Woche hierüber beschließen.

Für die Beschleunigung bzw. den Neubeginn von Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen sind knapp 65 Mio. Euro vorgesehen; auf Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen entfallen weitere rund 75 Mio. Euro. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stimmt dem Maßnahmenkatalog uneingeschränkt zu.

BDB-Präsident Georg Hötte: „Besonders erfreulich ist, dass mit dem Bau der zweiten Schleusenkammer an der Mosel in Trier begonnen werden kann, die erforderlichen Mittel für die Planung einer neuen Schleuse in Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal zur Verfügung gestellt werden und die überfälligen Maßnahmen an der Mittelweser in Angriff genommen werden. Mit der weiteren Bereitstellung der Landinfrastruktur von AIS (Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffssdaten die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert) wird zudem ein wichtiger Beitrag zur Nutzung der Telematik für den Verkehrsträger Binnenschiff geleistet. Und mit dem Bau von zusätzlichen Liegestellen für die Binnenschiffe greift das Bundesverkehrsministerium eine zentrale Forderung des BDB aus dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik auf!“

In der Aufstellung der Bundeswasserstraßenvorhaben, die dem BDB vorliegt, listet das Bundesverkehrsministerium u.a. folgende für die Binnenschifffahrt wichtige Projekte auf:

1. Beschleunigung / Neubeginn:

- Mosel: Bau der zweiten Schleusenkammer in Trier
- Elbe-Seitenkanal: Planungsleistungen für den Neubau einer Schleuse in Scharnebeck
- Mittelweser: Uferrückverlegungen an der Stauhaltung Drakenburg
- Investitionen in die AiS-Landinfrastruktur an Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Mosel sowie am Wesel-Datteln-Kanal und Mittellandkanal
- Schiffsriegestellen am Rhein und am Elbe-Seitenkanal
- Havel-Oder-Wasserstraße: Ersatz von zwei Straßenbrücken

...

- 2 -

2. Erhaltung / Ersatzinvestitionen:

- Grundinstandsetzungen und Umrüstungen an Staustufen und Wehren des Mains, des Main-Donau-Kanals und der Donau
- Ersatzmaßnahmen an Dalben, Landgangstegen und Spundwänden im Kanalsystem (Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal)

„Das Bundesverkehrsministerium fördert an den Flüssen und Kanälen keine Luxus- oder Prestigeobjekte, sondern hat mit diesem Katalog eine sinnvolle Liste an geeigneten und notwendigen Baumaßnahmen an solchen Bundeswasserstraßen vorgelegt, die tatsächlich Baureife haben. Hier können die zusätzlich zur Verfügung gestellten Gelder effektiv genutzt werden“, so BDB-Präsident Georg Hötte. „Wir danken dem Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und den Abgeordneten im Deutschen Bundestag für dieses Beschleunigungsprogramm.“

http://www.binnenschiff.de/aktuell/2012/07-12-12_Wasserstrassenprojekte.pdf

CMA-CGM: CMA CGM revenue restoration program (03/12)

Please find below, the CMA CGM Group's surcharge program:

GENERAL RATE INCREASE

Effective January 1st, 2013:

From Asia to East Coast South America
+ USD 500 per TEU

From Asia to West Coast South America
+ USD 500 per TEU

From Asia to Mexico
+ USD 500 per TEU

From Asia to West coast Central America
+ USD 500 per TEU

From Asia to Caribbean
+ USD 700 per 20'
+ USD 1000 per 40'

<http://www.cma-cgm.com/AboutUs/PressRoom/PressReleaseDetail.aspx?Id=14366&>

multimodal.org.uk : £3m investment in automated steel terminal to transform Port of Liverpool's offering (05/12)

Peel Ports has announced it is investing £3 million to upgrade its existing steel terminal at the Port of Liverpool's Gladstone dock. The improved facility will benefit from the latest-generation CareGo warehouse optimisation and crane automation technology, revolutionising the efficiency of the steel supply chain and transforming the port's customer offering

The Liverpool Steel Terminal will feature a fully automated warehouse and interactive customer web portal, which mean customers will have round-the-clock instant access to the ordering process. Real time stock availability, precision coil selection and a vehicle booking system will give customers best value for money by minimising paperwork, handling, and haulier turn-around time.

The terminal will also include an automatic weighing facility, and instant customer reporting means that customers will be able to track their order real-time from ship to door.

Gary Hodgson, Managing Director of Peel Ports said:

"This is a particularly exciting investment for Peel Ports because it puts us at the leading edge of steel storage and distribution. No other port in the UK is currently able to offer a comparable service.

"Coupled with the Port of Liverpool's advantageous location in terms of its proximity to UK manufacturing, we are confident that we are making a very important investment that will ultimately offer our customers substantial cost benefits."

Coil capacity at the new terminal will be 350kt. Segregated storage and quarantine locations include the capacity for dehumidification and temperature controlled facilities. The Liverpool Steel Terminal will be open for business in April 2013.

<http://www.multimodal.org.uk/htm/n20121205.563849.htm>

Port of Antwerp : RADAR 43 - December 2012

Port of Antwerp wins Award for Best Belgian Sustainability Report

Broad consultation on port development

Changed procedure in APICS 2 for ordering river tugs

Port of Antwerp plays pioneering role in collection of ship's waste

European transport network still waiting for practical steps

Work starts on concrete structures for the Deurganck lock

Advance notice of containers arriving at DP World

Direct connection with San Pedro

Euroports and Compagnie Fruitière invest in refrigerated warehouse

Port Authority encourages environment-friendly energy

New publications

In focus

In brief

Meet us at

We are represented at

Antwerp Port Authority

facts & figures

<http://www.portofantwerp.com/en>

DVZ : Weniger Güter in Bayerns Binnenhäfen (05/12)

Die Binnenschifffahrt hat in den Häfen Bayerns in diesem Jahr bislang deutlich weniger Güter umgeschlagen. Zwischen Januar und September ging die Menge um fast 6 Prozent auf gut 6,1 Mio. Tonnen zurück, wie das Landesamt für Statistik am Mittwoch in München mitteilte.

Außer Behinderungen durch Eisgang oder Niedrigwasser ist vermutlich auch die schwächere Konjunktur ein Grund für den deutlichen Rückgang. Eine klare Hauptursache sei aber nicht zu erkennen, hieß es. Mit fast 3,7 Mio. Tonnen wurde der Großteil der Waren im Maingebiet umgeschlagen, in den Donauhäfen waren es nicht ganz 2,5 Mio. Tonnen. (dpa/lby)

<http://www.dvz.de/rubriken/binnenschifffahrt/single-view/nachricht/weniger-gueter-in-bayerns-binnenhaefen.html>

Xinhuanet : Brazil to invest heavily in ports (07/12)

RIO DE JANEIRO, Dec. 6 (Xinhua) -- The Brazilian government Thursday announced a plan to invest 54 billion reais (26 billion U.S. dollars) in ports across the country.

The move is part of the government's strategy to improve logistics structure and make the industrial sectors more effective and competitive.

Port Secretary Leonidas Cristina said that 31 billion reais will be invested by 2015 and another 23.2 billion reais by 2017.

"We need to stimulate private investments, modernize infrastructure and port management and we need more cargo movement with lower costs," said Cristina.

Most of the money will be channelled into ports in the southeastern region.

According to Cristino, two ports in Ilheus of Bahia state and Imbituba of Santa Catarina state will be transferred to private operators.

Three new ports, which are expected to cost some 4.3 billion reais, will be built in the towns of Manaus, Porto Sul and Aguas Profundas and later run by private operators as well.

The government said its investments in ports, roads and railways are expected to reduce transportation costs in the country by 20 percent. (1 U.S. dollar = 2.08 reais) http://news.xinhuanet.com/english/business/2012-12/07/c_132025833.htm

DVZ : Erste Zusagen für rumänisches Schiffsregister (10/12)

Die Romanian International Flag Administration (Rifa) hat die ersten vier Zusagen erhalten. Die Reedereien Leonhardt & Blumberg, Peter Döhle, Carsten Rehder sowie Hamburger Lloyd wollen Schiffe unter die Flagge Rumäniens bringen. Die Registrierung der Frachtschiffe beginnt am 17. Dezember.

Der rumänische Staatssekretär Valentin Preda hat auf einer Pressekonferenz am 5. Dezember die große Bedeutung des Projektes für die maritime Wirtschaft in Rumänien unterstrichen. Die Regierung wolle das Römänische Internationale Register innerhalb kürzester Zeit an die Spitze der weißen Listen der internationalen Hafenstaatskontrollen bringen.

Thomas Rehder (Carsten Rehder) begrüßt die Entwicklung der Rifa und betont: "Wir freuen uns, dass es ein weiteres vollwertiges EU-Register gibt, das unsere hohen Qualitätsansprüche erfüllt und den Service bieten wird, den die Deutschen Reeder von einem erstklassigen, internationalen Register erwarten." (sr) <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/erste-zusagen-fuer-rumaenisches-schiffsregister.html>

DVZ : Ausbau des Jade-Weser-Port geplant (11/12)

Drei Monate nach Betriebsbeginn des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven plant die Landesregierung in Hannover eine umfassende Vergrößerung durch einen zweiten Containerterminal.

Das Kabinett lässt dazu mit einer 2 Mio. EUR teuren Machbarkeitsstudie zunächst den Bedarf sowie die technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen einer Umsetzung prüfen, teilte die Regierung am Dienstag in Hannover mit. Bremen wird sich nach Angaben des niedersächsischen Ministerpräsidenten David McAllister (CDU) mit Blick auf die angespannte Haushaltsslage allerdings nicht an den Kosten beteiligen. Für die Studie wird es eine öffentliche Ausschreibung geben, teilte die Regierung mit. Bei einem positiven Bescheid wäre mit einem Baubeginn frühestens Mitte 2020 zu rechnen, erklärte Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP).

Nach seinen Worten ist die grundsätzliche Notwendigkeit einer Erweiterung unbestritten. McAllister meinte jedoch: "Wir stehen erst am Beginn eines Diskussionsprozesses." Bei einem positiven Bescheid stünde Anfang 2015 zunächst die Frage an, mit welchen Partnern so ein Hafenprojekt realisiert würde. Dann müsste auch über die Frage der Bahnbindung neu diskutiert werden. McAllister verwies auf Studien des Bremer Instituts für Seeverkehr und Logistik, wonach der Containerumschlag im Schnitt um vier Prozent jährlich zulegen würde.

Nach den bisherigen Erkenntnissen hat der Jade-Weser-Port in seinem aktuellen Zustand die Kapazitätsgrenze von jährlich 2,7 Mio. Teu in fünf Jahren erreicht. Aktuell laufen den am 21. September eröffneten Hafen drei Schiffe pro Woche an. Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Gruppen-Geschäftsführung des Terminalbetreibers Eurogate, nannte in einer Stellungnahme daher die internationale Etablierung des Hafens als vordringlichste Aufgabe: "Noch verfügt der Hafen nicht über ein eigenes Ladungsaufkommen", betonte er. (jpn) <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/ausbau-des-jade-weser-port-geplant.html>

wk-transport-logistique.fr : Deuxième carrefour du JMM : en Afrique, le maritime se joue sur la terre (11/12)

Pour développer le shipping en Afrique, il faut s'occuper du terrestre. C'est le constat qu'a fait le deuxième Carrefour du Journal de la Marine Marchande, qui s'est tenu le 29 novembre 2012, sur les concessions portuaires en Afrique de l'Ouest.

Le deuxième carrefour du Journal de la Marine Marchande était organisé le 29 novembre 2012 à Paris en partenariat avec [Soget](#), spécialiste mondial des guichets uniques portuaires et Haropa, le GIE commercial des ports de l'axe Seine (Le Havre-Rouen-Paris), concerné par l'Afrique du fait des relations historiques du port de Rouen avec ce continent.

Pour planter le décor, Yann Alix, le délégué général de Sefacil, a rappelé que l'Afrique se dote "d'interfaces de plus en plus modernes" mais a aussi constaté que les infrastructures de l'arrière-pays étaient souvent "catastrophiques". "Ainsi le Nigeria ne se développe pas à la vitesse où il devrait croître", a-t-il dit en soulignant qu'il faudrait prendre en compte l'ambition forte des Chinois "d'investir l'espace logistique" en Afrique.

La conteneurisation en retard : En attendant, la logistique conteneurisée reste modeste en Afrique. Le continent totalise 3 millions de boîtes (30% proviennent d'Asie), soit un mois de conteneurs traités à Shanghai ou un trimestre à Rotterdam ! [...]

Ceci étant posé, il ne faut pas se focaliser uniquement sur le conteneur, a-t-il observé. "Il y a en Afrique un énorme marché potentiel pour aller manutentionner correctement ce que l'on ne met pas dans une boîte." Serge Latschenko, de Conti-Lines, armateur de vracs d'Anvers, a confirmé qu'il ne faut pas oublier l'activité portuaire conventionnelle. "Les acteurs dans le conventionnel et le vrac sont toujours là. L'activité de ces armements est liée à la démographie, car très liée à l'agroalimentaire."

Les ratés de la chaîne logistique : Mais Serge Latschenko rejoint ces collègues du conteneur sur les ratés de la chaîne logistique : "Nous avons un navire qui charge à Abidjan ; le navire est bloqué faute de camions et les camions sont bloqués par des problèmes douaniers."

"Il n'y a aucune plate-forme logistique en Afrique", a affirmé Alain Cazorla, le directeur des lignes Afrique de MSC, appelant de ses vœux une "grande réflexion sur le terrestre" impliquant les armateurs. "Les armateurs vont devoir aller à terre. La mer, nous connaissons, mais que faire quand la marchandise est bloquée dans les ports ?".

Débat sur les prix de transport : "Les chargeurs ne maîtrisent pas les difficultés liées à la chaîne logistique", a observé pour sa part Damase Kakoudja, qui s'exprimait au nom de l'Union des conseils des chargeurs africains. En revanche, les chargeurs subissent ces difficultés. Damase Kakoudja a insisté sur le prix des transports qui a un "impact final important sur le panier de la ménagère" et indiqué que des discussions étaient en cours en vue d'une "réduction des coûts du fret".

Ce dernier point à naturellement fait bondir son voisin à la tribune, Alain Cazorla..

→ Lire l'intégralité dans le Journal de la Marine Marchande n°4852 du 7 décembre 2012 : [En Afrique, le maritime se joue sur la terre](#) (accès abonnés)

"Fluidity for your business", le nouveau slogan de Soget

"Je me réjouis des recommandations du conseil des chargeurs africains et de la promotion du guichet unique", a déclaré Pascal Ollivier, le directeur du développement de Soget, qui équipe 20 places portuaires en France et dans le monde de "guichets uniques portuaires", à commencer par les terminaux de l'axe Seine. [...]

Soget est en train de changer de braquet, car elle vient, avec Microsoft, de remporter un gros contrat avec les 151 ports d'Indonésie dont Jakarta, (5,3 MEVP) après avoir équipé Port-Louis à l'île Maurice (où elle a formé 5 000 personnes) et Cotonou au Bénin (où elle a formé 700 personnes). La PME havraise, qui est experte auprès du FMI et de l'Organisation mondiale des douanes, a l'ambition de s'attaquer aux ports des pays émergents non encore équipés de plates-formes portuaires dématérialisées. L'Afrique est sur la liste.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60877/deuxieme-carrefour-du-jmm-en-afrique-le-maritime-se-joue-sur-la-terre.html>

Xinhuanet : Dry port construction to begin at Nepal-China border: report (12/12)

KATHMANDU, Dec. 12 (Xinhua) -- Construction of the much-awaited Larcha dry port that would facilitate business between Nepal and China would begin on Dec. 21, officials said Wednesday.

The Ministry of Commerce and Supplies has resolved all issues with the locals and will begin the construction in the stipulated time.

Nepal and China in May this year signed an agreement on the construction of the dry port at Tatopani, the main customs point between the two countries.

The government of Nepal has assigned the Inter-modal Transport Development Board to facilitate all the construction work which will be done by China's Beijing Real Estate Group Company assigned by the Chinese government.

"Under the project, a border inspection building, cargo warehouse and litigation-warehouse will be constructed to ensure that customs clearance is smooth and fast," said Naindra Prasad Upadhyay, an official at the ministry.

The project will be accomplished with an estimated cost of 86.2 million yuan (about 13.8 million U.S. dollars). It also involves the construction of a parking lot with a capacity of accommodating at least 158 big containers and 33 cars.

The Government of Nepal has already acquired 4.2 hectares of land for the construction of the dry port, while a plan for upgrading road connectivity from the Chinese side to Larcha is in the offing.

Once it comes into operation, the dry port would significantly minimize the burden of the Tatopani customs point - the only effective trade point between Nepal and China at present. http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-12/12/c_132036091.htm

RAIL***BMVBS: Ramsauer nimmt Katzenbergtunnel in Betrieb (03/12)***

Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel kommt weiter voran

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer nimmt heute den Katzenbergtunnel feierlich in Betrieb. Der Tunnel ist mit 9,4 Kilometern Länge das größte Einzelbauwerk auf der 182 Kilometer langen Rheintalbahn Karlsruhe-Basel, Europas vielbefahrenster Schienengüterstrecke.

Ramsauer: "Mit der Fertigstellung des Katzenbergtunnels ist ein weiteres wichtiges Etappenziel beim Ausbau der Rheintalbahn erreicht. Die Züge können künftig 250 statt bisher 70 Stundenkilometer fahren. Es geht damit deutlich schneller voran auf der Rheintalbahn. Zudem wird es für die Anwohner deutlich leiser, wenn Güterzüge künftig durch den Tunnel statt durch die Ortschaften fahren können. Der Tunnel ist ein Beitrag für mehr Lärmschutz und eine Politik für die Menschen."

Der Katzenbergtunnel und seine Anbindung an die bestehende Rheintalbahn kürzen die alte Streckenführung über Rheinweiler, Kleinkems und Istein ("Isteiner Klotz") um rund 3,5 Kilometer ab. Auf der alten Strecke gilt wegen der vielen Kurven eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Insgesamt wurden 610 Millionen Euro für die auf Tempo 250 km/h neu gebaute Strecke investiert. Sie zweigt am Bahnhof Schliengen von der bestehenden Rheintalbahn ab und mündet im Bahnhof Haltingen wieder in diese ein. Der Katzenbergtunnel entspricht höchsten Sicherheitsstandards. Er verfügt über je eine Röhre pro Gleis. Die Gleise sind so montiert, dass sie von Rettungsfahrzeugen im gesamten Tunnelbereich befahren werden können. Mit dem Bau wurde 2003 begonnen. Am 17. September 2012 fuhr der erste ICE testweise durch den Tunnel, zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember geht er in den Regelbetrieb.

Die Rheintalbahn Karlsruhe-Basel ist von herausragender Bedeutung für den überregionalen und internationalen Schienengüterverkehr. Sie ist das Herzstück der europäischen Güterzugmagistrale zwischen Rotterdam und Genua. Die bestehende Schienenstrecke zwischen Karlsruhe und Basel Badischer Bahnhof (Grenze zur Schweiz) ist mehr als 150 Jahre alt. Mit täglich mehr als 250 Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs ist sie heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Durch den Ausbau und teilweisen Neubau sollen die Streckenkapazität deutlich erhöht und die Reise- und Transportzeiten verkürzt werden.

Gleichzeitig steigen die baulichen und finanziellen Anforderungen an Eisenbahn-Großprojekte, auch aufgrund von Forderungen der Anwohner nach besserem Lärmschutz. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat deshalb alle Beteiligten einschließlich der Vertreter der Kommunen und der Bürgerinitiativen in einem Projektbeirat an einen Tisch geholt, um noch vor dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss die vorgeschlagenen Varianten zu bewerten, mögliche alternative Lösungen zu erörtern und Verbesserungen, insbesondere beim Lärmschutz, in das Verfahren einfließen zu lassen. Um Forderungen des Projektbeirats zu erfüllen, wurden in diesem Abschnitt für über 10 Millionen Euro zusätzliche Signaltechnik und Lärmschutzmaßnahmen in Weil am Rhein realisiert.

Der Ausbau der Rheintalbahn geht weiter voran: Derzeit laufen die Bauarbeiten südlich des fertiggestellten Abschnitts bis zur Schweizer Grenze sowie für den Rastatter Tunnel ganz im Norden der Strecke. Insgesamt wird der Ausbau der Rheintalbahn über sechs Milliarden Euro kosten. http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/283-ramsauer-katzenbergtunnel.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D1%23id98586

lesechos.fr: Le Kazakhtsan noeud du fret ferroviaire sur l'axe Asie-Europe (04/12)

Dans la capitale kazakhe, Astana, sont déjà présents General Electric, Talgo et Siemens.

Vladimir Iakounine, président des chemins de fer russes, l'avait récemment confié aux « Echos » : Gefco, la filiale logistique de PSA, dont il vient de finaliser le rachat, « fera partie intégrante du nouveau couloir ferroviaire Asie-Europe qu'on va mettre en place ». Un projet mené en fait avec le Kazakhstan, le géant d'Asie centrale, idéalement placé entre Chine et Russie. « Les Français nous apporteront une base de clients mais, surtout, grâce à leur savoir-faire, les moyens d'étendre notre réseau », explique d'ailleurs Askar Mamine, président des chemins de fer kazakhs.

Le projet est ambitieux. Avec pour objectif de permettre des livraisons en moins de quatorze jours, depuis les nouveaux centres industriels de Chine de l'Ouest jusqu'aux marchés européens. Cet axe ferroviaire ne pourra concurrencer la voie maritime qu'à trois conditions : améliorer ponctualité et fiabilité, encore approximatives ; simplifier les lourdes procédures douanières ; et baisser des tarifs plombés par les prix du fret en Russie.

En attendant, Moscou et Astana, avec la Biélorussie, prévoient de créer une entreprise commune de logistique. Le Kazakhstan construit un nouveau centre de transit commercial sur sa frontière avec la Chine. Et il renouvelle sa flotte ferroviaire.

Ce n'est donc pas un hasard si Alstom a installé sa nouvelle usine à Astana (lire ci-dessus). Sont déjà présents ici General Electric et Talgo. Le premier y produit des locomotives diesel, le second y assemble des voitures de passagers. Plus modestement,

Siemens intervient sur les infrastructures électriques. « Le Kazakhstan est devenu l'une de nos priorités. Pour ouvrir leur marché, les autorités ont insisté pour une production locale », raconte José Carlos Miguel de Priego, chargé du développement à Talgo.

Chez ces nouveaux partenaires du Kazakhstan, on ne cache toutefois pas aussi les difficultés : trouver des composants locaux, convaincre les experts de s'expatrier à Astana et s'adapter au régime stable, mais peu transparent de Nursultan Nazarbaïev, l'autoritaire président kazakh depuis plus de vingt ans. Le projet de diversification ferroviaire, c'est lui...

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/0202425889054-le-kazakhtsan-noeud-du-fret-ferroviaire-sur-l-axe-asie-europe-516925.php>

Alstom: KTZ, Alstom and Transmashholding inaugurate their newly built locomotive plant in Astana, Kazakhstan (04/12)

The Kazakh railways (KTZ), Alstom and Transmashholding (TMH) inaugurated on 4 December their joint new plant for the production of electric locomotives in Astana (Kazakhstan). The ceremony was held in the presence of the President of Kazakhstan, Nursultan Nazarbaev, KTZ President Askar Mamin, TMH President Andrey Bokarev, Alstom Chairman and CEO Patrick Kron as well as Alstom Transport President Henri Poupart-Lafarge.

The plant is operated by EKZ, a joint venture held by KTZ (50% of the shares), Alstom and TMH (25% of the shares respectively). It represents an investment of around 50 million. In June 2010, Alstom and its partners had announced their decision to invest in a manufacturing unit to address the renewal of the railway fleet of Kazakhstan.

With a total surface area of 27,522 square metres and a capacity of up to 100 locomotives per year, the plant matches the best standards of the industry. The number of employees will grow from 47 employees today to 650 people by the end of 2016.

Production at EKZ will start in January 2013 with the €1.3 billion order placed by KTZ in 2010 for 200 freight locomotives (KZ8A) and 95 passenger locomotives (KZ4AT). EKZ ambition is to expand its activities to the railway transport markets in neighboring countries.

The 10 pre-series locomotives are being produced in Alstom's manufacturing facility in Belfort. As part of the program for transferring skills, EKZ employees will undergo a training program in Belfort and at TMH's production premises in Novocherkassk, Russia

“We have been closely following the industrial policy implemented in Kazakhstan”, said Andrey Bokarev. “We regard President Nazarbaev’s commitment to create a national industrial base as a wise strategic step. It’s an honor for TMH to be chosen by the Kazakhstan government as a technology partner. I would like to assure the government and the people of Kazakhstan that our specialists will do their best to help the Republic create its own local full-scale production of rolling stock”.

“With this plant, which is a tangible result of our recent partnership with KTZ, Alstom has established a strong footprint in Kazakhstan”, said Patrick Kron. “It is our first joint international project with TMH and I am positive that it is a milestone on the way to future development of the partnership and new projects in a promising dynamic market”.

The first KZ8A freight locomotive, manufactured at the Alstom Transport plant in Belfort, France, was delivered to the Astana plant for the ceremony. KZ8A is one of the most powerful freight locomotives in the world, capable of hauling up to 9,000 tons and running at 120 kph. It can operate in extreme weather conditions with temperatures ranging from -50°C to +50°C. This locomotive offers drivers comfort over long distances with its large cabin equipped with a microwave, refrigerator, floor heating, comfortable heated seats and foot rests. The KZ8A locomotive is now undergoing Russian certification and will enter into dynamic tests in Kazakhstan in January 2013.

Both the KZ8A and the KZ4A locomotives incorporate Alstom technology, such as the traction system, as well as number of other components manufactured by Alstom and TMH in Russia.

About Transmashholding : *Transmashholding (TMH) is the largest railway engineering company in CIS in terms of sales volume and one of the largest manufacturers in the world. In 2011 the company registered sales of 106.3 billion rubles (2.65 billion euro). TMH employs 56,000 people and offers a wide range of products and services, including production and repairs of subway cars, electric and diesel trains, passenger cars, locomotives, freight cars, diesel power plants, locomotive, marine and stationary diesel engines. The company's rolling stock is operated in all climatic zones.*

... <http://www.alstom.com/press-centre/2012/12/ktz-alstom-and-transmashholding-inaugurate-their-newly-built-locomotive-plant-in-astana-kazakhstan/>

siemens.com: Siemens strengthens core activities (28/11)

Acquisition of Invensys Rail - Divestment of baggage handling, postal and parcel sorting activities

Siemens has entered into an agreement to acquire Invensys Rail, the rail automation business of Invensys for approximately €2.2 billion (£1.742 billion). At the same time, the company plans to divest its baggage handling, postal and parcel sorting activities. Both planned transactions are part of the recently launched "Siemens 2014" company program, which amongst others, is aimed at strengthening the company's core activities. With revenues of approximately £800 million, Invensys Rail is a leading software

based rail signaling and control company. The acquisition will expand Siemens' presence in the growing global rail automation market. "Today's moves are important measures to focus our core activities. We are exiting a non-core business with limited synergy potential while strengthening a resilient and high return business by combining two organizations with similar cultures and attractive synergy potential. The combined business will ensure profitable growth opportunities worldwide for the Siemens Infrastructure & Cities Sector," said Roland Busch, CEO of Siemens Infrastructure & Cities. The transaction is subject to Invensys shareholder approval and regulatory clearances.

The planned divestment of the baggage handling, postal and parcel sorting activities will further focus the activities of the Siemens Infrastructure & Cities Sector. While the company is one of the leading players in postal automation, parcel and baggage handling systems with a global presence and an installed base around the world, there are few synergies with other Siemens Divisions due to the high mechanical content. It is a highly specialized niche business, dominated by mid-sized companies. The mid-single-digit profit margin business with revenue of approximately €900 million and around 3,600 employees shall be sold.

Invensys Rail shall be integrated into Siemens' Rail Automation business in the Mobility and Logistics Division of the Infrastructure & Cities Sector. "With the addition of Invensys Rail we are in an excellent position to offer best-in-class solutions and technology to rail operators worldwide. The combination of two excellent organizations will create a truly global player in the Rail Automation business," said Sami Atiya, CEO of Siemens' Mobility and Logistics Division.

Invensys Rail has a strong footprint and a well established reputation with customers in the UK, Spain, the U.S. and Australia which will extend Siemens' Rail Automation existing presence in countries such as Germany, Austria, Switzerland as well as China and India. In recent years, Invensys Rail has also successfully expanded its business into fast-growing emerging regions. The combined Invensys Rail and Siemens product portfolio will offer a full range of automation and optimization products, solutions and services, covering all customer segments.

The growth outlook of the global rail automation market is driven by increasing urbanization and the demand for enhanced mobility including new and extended mass transit and commuter systems. Overall the rail sector benefits also from trends such as energy efficiency, environmental factors, liberalization, deregulation and low-cost transportation requirements.

Significant synergy potential is expected from the combination of territories and technologies together with cost savings in procurement, portfolio, engineering and SG&A. Synergies of over €100 million are expected, to be fully achieved by 2018.

In its last fiscal year ending March 2012, Invensys Rail generated revenues of £775 million and operating profit before interest and taxes of £116 million, representing a 15% margin. Order intake (excluding framework agreements) was £991 million, including major awards in new countries such as Saudi Arabia and Turkey. As of March 2012, Invensys Rail's total order book was £1,202 million and it currently employs around 3,200 employees.

Siemens provides integrated mobility solutions and already has a significant and established rail automation business with revenues of €1.4 billion, employing around 6,500 employees. Invensys Rail shall be integrated into this business, which is headquartered in Berlin, Germany. Siemens and Invensys Rail managers will form the new management team and Invensys Rail's local expertise and relationships will be retained. The new constellation will combine the regional strengths of both organizations for the benefit of its customers.

The transaction is subject to Invensys shareholder approval which is expected to be voted on at a General Meeting planned for December 2012. Furthermore, consent by Invensys' lenders, the UK pension regulator and anti-trust authorities is required. Overall Siemens will not take on any significant pension liabilities with the transaction. Siemens expects the transaction to close in the second quarter of calendar year 2013. <http://www.siemens.com/press/en/pressrelease/index.php>

Xinhuanet: China's electric railway mileage exceeds 48,000 km

BEIJING, Dec. 4 (Xinhua) -- China's electric railway mileage has surpassed 48,000 kilometers, ranking first in the world, the China Railway Engineering Corporation Railway Electrification Bureau Group Co., Ltd. (EEB) said Tuesday.

It achieved the goal with the operation of a 921-kilometer electric railway line connecting the northeastern cities of Harbin and Dalian. The line is also the world's fastest rail line in regions with extremely low temperatures.

Wang Zuoxiang, head of the EEB technology department, said the country started to build electric railways in 1958, and in just over half a century, the mileage has exceeded that of Russia, the former country with the most electric railway mileage.

There are 68 countries and regions with electric railways. Behind China, the leading ones are Russia with 43,300 kilometers, Germany with 21,013 kilometers, India with 18,810 kilometers, Japan with 16,965 kilometers and France with 15,217 kilometers.

According to the 12th five-year plan for railway development, China will have around 120,000 kilometers of railway in operation -- 60 percent of which will be electric -- by the end of 2015.

http://news.xinhuanet.com/english/business/2012-12/04/c_132019195.htm

wk-transport-logistique: Un opérateur de fret ferroviaire régional voit le jour en Midi-Pyrénées (07/12)

Vingt-sixième opérateur ferroviaire français, Agénia débutera son exploitation dans les premiers mois de l'année 2013. Ce nouvel entrant offrira des prestations logistiques associées.

Longtemps attendu en Midi-Pyrénées, le nouvel opérateur de fret régional Agénia a finalement été présenté à Toulouse le 29 novembre 2012.

L'arrivée de cette société soeur d'Egenie, spécialisée dans les travaux ferroviaires, est bienvenue, d'autant que la région Midi-Pyrénées a perdu l'équivalent de 2 millions de tonnes de fret ferroviaire depuis l'année 2000.

Des trafics interrégionaux : Pourtant, les premiers trafics ne seront pas acheminés à l'intérieur des limites régionales au cours du premier trimestre 2013. Ils le seront, au contraire, à l'interrégional avec des premiers flux au départ du Grand Toulouse vers les régions Languedoc-Roussillon (Port-la-Nouvelle et Sète) et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Suivront des trafics vers la région Aquitaine pour desservir la zone portuaire de Bordeaux.

Au global, trois à quatre trains de 1 600 tonnes par semaine qui pourraient être ainsi acheminés en phase de démarrage. Les trains complets transporteront soit des produits industriels / granulats / céréales ou soit encore du bois. Ce service sera, à terme, élargi, aux grands corridors ferroviaires.

Une prestation logistique complète : Cette légère inflexion de la stratégie de déploiement découle du fait que "les trafics régionaux passés à la route ne l'étaient plus sur des bases régulières. Nous avons donc préféré concentrer notre offre de départ sur deux à trois axes de circulation relativement constants sur lesquels viendront se greffer ultérieurement les trafics régionaux", explique Michel Colombié, directeur des sociétés Agénia et Egenie.

À cette fin, Agénia a développé une offre logistique complète en s'appuyant sur la palette de services connexes de son partenaire, les Transports Terrancle. Cette société interviendra dans des domaines aussi divers que l'affrètement, la manutention, le levage des marchandises et l'organisation de l'expédition et du suivi des marchandises. Elle s'occupera également du chargement jusqu'à la livraison finale en intégrant, si besoin, des solutions multimodales.

"À refaire du ferroviaire, j'ai considéré qu'il fallait le faire différemment. J'ai donc souhaité y amener une autre notion, celle de services, une attente forte de la part des chargeurs. La logistique associée participe ainsi de cette volonté de rendre plus facile le report modal pour des sociétés qui, parfois, ont abandonné le rail depuis plusieurs années", poursuit Michel Colombié.

Une série d'investissements

Agénia travaille déjà sur le projet d'acquisition d'une locomotive bimode - électrique et Diesel - une première en France. Cet engin "last mile" pourrait être commandé dès 2014.

En attendant, la société devrait débuter son exploitation avec deux locomotives Diesel de la série BB 75000 louées auprès d'Akiem.

Ses besoins ultérieurs en personnel seront couverts par un nouveau centre de formation aux métiers du ferroviaire qui devrait ouvrir ses portes courant 2014. Il sera implanté à Saint-Sulpice (Tarn) où les sociétés Eugénie / Agénia font construire leur nouveau siège social, pour un investissement de 0,9 million d'euros.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60640/un-operateur-de-fret-ferroviaire-regional-voit-le-jour-en-midi-pyrenees.html>

Railway Gazette: CP seeks DM&E exit (05/12)

USA: Canadian Pacific announced on December 4 that it was inviting expressions of interest from prospective partners as it explored 'strategic options' for the future of 1 056 km of the former Dakota, Minnesota & Eastern Railroad. Running west from Tracy, Minnesota, to Rapid City, South Dakota, and including branches to Colony in Wyoming and Dakota Junction in Nebraska, the DM&E routes currently serve a number of grain, ethanol, clay and merchandise customers, according to CP.

'This portion of the CP network would be an attractive and highly viable opportunity for a low-cost operator', said CP President & Chief Executive Officer E Hunter Harrison. 'There is a strong long-term franchise here for an operator willing to maintain high-quality service and explore growth opportunities with existing and future customers'.

Separately, on December 3 CP had announced that it would be deferring 'indefinitely' plans to build a 416 km extension from the DM&E to serve the mines of the Powder River Basin in Wyoming, citing 'continued deterioration in the market for domestic thermal coal, including a sharp deterioration in 2012'. The extension option formed part of CP's acquisition of DM&E in 2007, and CP is now taking a pre-tax non-cash charge of \$180m in the fourth quarter in respect of engineering design, land, capitalised interest and other development costs. <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cp-seeks-dme-exit.html>

Railway Gazette: Katzenberg cut-off inaugurated

GERMANY: Federal Transport Minister Peter Ramsauer joined the celebrations at Efringen-Kirchen on December 4 to mark the formal opening of a 17·6 km cut-off at the southern end of Deutsche Bahn's Rhein Valley line in Baden-Württemberg.

He was accompanied by DB Chairman Rüdiger Grube, Baden-Württemberg's Transport Minister Winfried Hermann and other VIPs to watch an ICE and a freight train emerge in parallel from the twin-bore Katzenberg tunnel.

Completed at a cost of around €610m, the cut off marks another step in the long-running programme to quadruple and upgrade the Karlsruhe - Basel line, which forms a key section of pan-European Corridor 1 from Rotterdam to Genova.

With effect from the December 9 timetable change, inter-city services and heavy freight trains will no longer thread their way through the tortuous Rhein Gorge between Schliengen and Haltingen, where the line hugs the river to skirt the so-called Isteiner Rock. The many tight curves along this 21 km section limited speeds to just 100 km/h, and even 70 km/h in places.

The cut-off carrying the second pair of tracks between Bad Bellingen and Efringen-Kirchen slices directly through the vine-covered hills in a straight alignment, allowing ICEs to run at 250 km/h and cutting 10 min from the Freiburg - Basel journey times.

Built by a consortium of Züblin, Wayss & Freytag, Marti Tunnelbau and Jaeger, the 9 385 m long Katzenberg tunnel is the third longest rail tunnel in Germany. It has two single-track bores 26 m apart, connected by 19 cross passages at 500 m intervals. The tunnel is laid with ballastless slab track from Max Bögl, which has been modified to provide a level surface so that emergency road vehicles can access the two bores.

Following the completion of tracklaying earlier this year, the first diesel-hauled train ran over the cut-off at 20 km/h in July, and overhead line installation was completed by the end of August. Trial running began in early September, with DB's ICE-S test train reaching 275 km/h on October 5.

Following the opening of the cut-off, DB Netz is planning a blockade of the existing route between April and September 2014 to undertake extensive track renewals, strengthen the embankments and install noise barriers.

<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/katzenberg-cut-off-inaugurated.html#.UL9G5jp3WNA.email>

DB: 23 neue Elektroloks für DB Schenker Rail Polska

DB und Siemens unterzeichnen Vertrag über die Lieferung von Lokomotiven des Typs Vectron

(Berlin, 5. Dezember 2012) Die Deutsche Bahn AG hat mit der Siemens AG einen Vertrag über die Lieferung von 23 Elektrolokomotiven für den Güterverkehr abgeschlossen. Die Fahrzeuge sollen bei DB Schenker Rail Polska S.A. zum Einsatz kommen. Das Investitionsvolumen liegt in einem hohen zweistelligen Millionenbereich. Die DB setzt damit erstmals Lokomotiven des Typs Vectron von Siemens ein. Die Auslieferung soll Ende des Jahres 2012 beginnen und Anfang 2015 abgeschlossen sein. Der Vertrag beinhaltet außerdem eine Option zum Kauf weiterer 13 Fahrzeuge.

Die Lokomotiven können im polnischen Gleichstromnetz betrieben werden und sind mit der entsprechenden Zugsicherungseinrichtung ausgerüstet.

http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_tl/3156528/l20121205.html

IRJ: GE sets up Kazakhstan diesel engine joint venture (06/12)

AN agreement has been signed in the Kazakhstan capital Astana by GE Transportation, the Remlokomotiv subsidiary of Kazakhstan Railways (KTZ) and Transmashdiesel to set up a joint venture company to produce GE Evolution series engines.

The engines will be used to power locomotives, ships, and stationary installations and will be exported to the Commonwealth of Independent States (CIS) region.

The new joint venture will build a 9000m² factory in Astana at an estimated cost of \$US 90m with the capacity to build up to 400 engines a year. The factory is expected to become operational by the end of 2014. KTZ's subsidiary JSC Lokomotiv Kurastyru Zauyty already has a locomotive assembly plant in Astana which can produce up to 100 Evolution series locomotives a year.

<http://www.railjournal.com/index.php/locomotives/ge-sets-up-kazakhstan-diesel-engine-joint-venture.html?channel=542#.UMCf8Gd3ois>

Railway Gazette: Russian Railways to offer piggyback services next year (07/12)

RUSSIA: Russian Railways expects to obtain certification early next year for the operation of piggyback trains in Russia, the CIS and the European Union, RZD Senior Vice-President Valentin Gapanovich told the 1520 Strategic Partnership forum in Astana.

The first deployment is expected to be between Helsinki, St Petersburg and Moscow in the second half of 2013. This follows a series of experimental runs undertaken in 2011.

The feasibility of operating piggyback trains between Kazakhstan, Russia and Belarus is also to be investigated with support from the Eurasian Economic Community.

The potential market for piggyback traffic is estimated at 40 million tonnes per year, including food, consumer goods and industrial products. On international routes, it is hoped that rail would offer faster border crossing times than road transport.

In an effort to reduce the cost of investing in modern rolling stock and to improve the rail sector's environmental performance, a working group has been set up with the Federal Tariffs Service to explore the possibility of offering a 4% to 6% discount on freight rates for customers making use of 'innovative' wagons.

<http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/russian-railways-to-offer-piggyback-services-next-year.html>

IRJ: Dutch Hanze Line gets royal opening (06/12)

QUEEN Beatrix of the Netherlands officially inaugurated the 50km Hanze Line at Lelystad station today. The queen then boarded the royal train for Zwolle stopping en route at Dronten and Kampen South.

The €1.13m project has been completed on budget by Prorail, the Dutch infrastructure manager.

Commercial services will start on December 9 and this will enable a major reorganisation of services between The Hague, Amsterdam and the northern cities of Leeuwarden and Groningen, which will be routed via the new line. This will cut about 20 minutes off journey times.

The Hanze Line will be operated with two inter-city and two stopping trains per hour, plus one path per hour for freight. It is expected to carry 32,000 passengers each day, while annual freight traffic is forecast at 4.2 million tonnes.

The project took six years to complete and has 88 structures including a 790m-long twin-bore tunnel under the Drontermeer waterway. The line is designed for 200km/h operation although Netherlands Railways does not have any trains capable of this speed. Conventional signalling has been installed with provision for ETCS in the future.

<http://www.railjournal.com/index.php/main-line/dutch-hanze-line-gets-royal-opening.html?channel=542#.UMGbGmd3ojs>

Railway Gazette: Dual-voltage loco to serve the Seikan Tunnel (03/12)

JAPAN: The first of 20 dual-system electric locomotives being built by Toshiba for national rail freight operator JR Freight was unveiled at the manufacturer's Fuchu factory in Tokyo on November 27.

The Series EH800 Bo-Bo+Bo-Bo locomotives are intended to haul 1 067 mm gauge freight services between Honshu and Hokkaido through the Seikan Tunnel. At present, the world's longest undersea rail tunnel is electrified at 20 kV 50 Hz, but the voltage is due to be raised to 25 kV in 2014 ready for the introduction of Shinkansen services to Hakodate over the mixed-gauge track now being installed.

The twin-section Series EH800 locomotives are 25 m long and weigh 134.4 tonnes. Rated at 4 MW, they will have a maximum speed of 110 km/h. They will also be equipped with Digital ATC signalling equipment being installed in the tunnel to control Shinkansen operations, as well as the ATS-SF and ATC-L systems used on conventional lines.

The dual-system locos will operate between the freight terminals at Higashi-Aomori and Goryoku via the Kaikyo Line and the Seikan Tunnel, replacing the Class ED79 and EH500 locomotives currently used by JR Freight to haul freight and overnight sleeping car services on this route.

Following extensive testing of the prototype, series production is expected to begin in the fourth quarter of 2013 with deliveries running into 2014. Including new maintenance facilities, the total investment is put at around ¥19m.

<http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/dual-voltage-loco-to-serve-the-seikan-tunnel.html>

IRJ: Kyrgyzstan eyes transit corridor from China to the Gulf and Europe (07/12)

KYRGYZSTAN Railways' (KTZ) director general Mr Arghybek Malabaev says that the railway is aiming to complete a final comprehensive feasibility study by the end of 2013 for a new cross-country electrified line that will open up the country to transit traffic between China, the Persian Gulf and Europe.

Speaking to IRJ in Astana, Kazakhstan, this week, Malabaev said that he hopes that construction of the new line which is estimated to cut the distance by rail between China and Europe by 900km, can begin in 2014. Malabaev said that the plan is to offer an alternative to similar transit corridors through Kazakhstan and Russia.

"At the moment we are not a transit railway, all of our lines are dead ends," Malabaev said. "If you look at the map the Persian Gulf countries as well as Turkmenistan and Iran and are closer to us and we want to be another way into these important markets."

The project consists of 264km of new lines to expand the country's existing 467km network and was first initiated in 1996 after China decided to construct the South Xinjiang Railway from Korla to Kashgar.

The route for the new line starts in Kashgar and crosses the Kyrgyzstan border at Torugart, transcending the Tuzbel pass, through the Arpa River valley and Fergana range, and reaching Kara-Suu on the Uzbekistan border which is the railhead of the existing Uzbek network.

The line will pass through 48 tunnels with a total length of 48.9km, the longest being the Ferghana at 14.1km, and requires the construction of 95 bridges with a total length of 20.9km. In addition, due to the gauge differences between China and Kyrgyzstan, a bogie changing station will be built near the Tuz-Bel mountain pass where freight and containers will also be weighed and sorted.

By building the new line, KTZ's existing Balykchi - Kochkor and Karakeche - Arpa - Kara Suu lines will be connected for the first time, provide improved transport links across the country for both passenger and freight services.

The full feasibility study will provide an accurate figure of the exact cost of the project, although it is expected to be in the region of \$US 2bn while annual income levels from the line are projected to be \$US 210m. Malabaev said that the Uzbekistan government has given its approval for the project and discussions are continuing with China. He expects the railway to carry up to 5 million tonnes of freight during its first year of operation, and 15 million tonnes when it is fully operational.

Malabaev added that the railway expects to sign an agreement for the supply of three additional diesel locomotives to add to the two GE Evolution series diesel locomotives being built under license by the Kazakhstan Railways' subsidiary Lokomotiv Kurastyru Zauyty in Astana. He also revealed that the railway is aiming to electrify much of its existing network.

"We need to improve our infrastructure in order to meet the needs of these new locomotives," Malabaev said. "We also do not have an electrified railway at present, but we are aiming to do this by 2015."

<http://www.railjournal.com/index.php/freight/kyrgyzstan-eyes-transit-corridor-from-china-to-the-gulf-and-europe.html?channel=542#.UMIMLGd3ois>

OBB: Rail Cargo Austria: Kooperation mit Forst Holz Papier verlängert (07/12)

Umweltfreundliche Holztransporte durch langjährige Partnerschaft gesichert

Die Zusammenarbeit der Kooperationsplattform Forst Holz Papier (FHP) und Rail Cargo Austria (RCA) wird gemeinsam erfolgreich fortgesetzt. In partnerschaftlichen Gesprächen wurde eine Fortführung über die bis 31.12. 2012 geltende Regelung vereinbart. Die Blatt-Tarife werden bis Ende März unverändert verlängert, ab April 2013 wird es Anpassungen der Kurzstreckenpreise (Radius bis zu 80 km) geben und ab 1.Juli 2013 wird der Blatt-Tarif um 3,8 Prozent mit einer Laufzeit von 12 Monaten angehoben. So ist die Basis für die Holztransporte für die Jahre 2013 und 2014 auf der umweltfreundlichen Schiene gelegt.

Arbeitsplattform Holz- Bahn- Logistik : Die im Zuge der langjährigen Partnerschaft zwischen Forst Holz Papier und Rail Cargo Austria tätige Arbeitsplattform, die sich zum Ziel gesetzt hat, Holztransporte kosteneffizienter zu gestalten und umweltfreundliche Bahnverkehre langfristig und nachhaltig auf betriebswirtschaftlich sinnvoll darstellbare Weise abzusichern, wird sich intensiv mit der weiteren Optimierung des RCA Verladestellen-Netzwerks befassen. Rail Cargo Austria verfügt im europäischen Vergleich auch nach notwendigen Restrukturierungen, über das dichteste Bedienetz Europas. Um weiterhin eine größtmögliche Flächenbedienung zu bestmöglichen Konditionen und unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten anbieten zu können, wird die Bündelung und Optimierung der eingesetzten Ressourcen weiter im Fokus stehen. Die Zielsetzung der Arbeitsplattform ist eine offene und ehrliche Kommunikation sowie die Gestaltung stabiler längerfristigen Rahmenbedingungen für beide Partner.

ÖBB: Österreichs größter Mobilitätsdienstleister : Als umfassender Mobilitätsdienstleister sorgt der ÖBB-Konzern österreichweit für die umweltfreundliche Beförderung von Personen und Gütern. Die ÖBB gehören zu den pünktlichsten Bahnen Europas und bieten ihren Kunden die höchste Pünktlichkeit in der EU. Mit konzernweit rd. 40.800 MitarbeiterInnen bei Bahn und Bus (davon 37.050 in Österreich, 3.750 im Ausland, zusätzlich 1.850 Lehrlinge) und Gesamterträgen von rd. 6,25 Mrd. EUR ist der ÖBB-Konzern ein wirtschaftlicher Impulsgeber des Landes. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

FHP Forst-Holz-Papier : Die Kooperationsplattform Forst Holz Papier (FHP) ist ein europaweit einmaliger Zusammenschluss der Forstwirtschaft, Holz- und Papierindustrie. Ziel ist die Stärkung der Wertschöpfungskette Holz. Der Forst-Holz- und Papiersektor ist bei weitem der größte Investor im ländlichen Raum. Die Wertschöpfungskette Holz bietet rund 300.000 Menschen in Österreich ein Einkommen. In über 172.000 Betrieben erwirtschaften sie einen jährlichen Produktionswert von rund 12 Mrd. Euro und einen durchschnittlichen Exportüberschuss von 3,5 Mrd. EUR.

http://konzern.oebb.at/de/Presse/Presseinformationen/2012_12_07_Rail_Cargo_Austria_Kooperation_mit_Forst_Holz_Papier_verlaengert/index.jsp

Railway Gazette: News in Brief - December 2012 (08/12)

Under the Ifzone research project, Spanish infrastructure manager ADIF is testing measures to reduce the impact of **neutral sections** on train operations at the traction substation located at La Roda de Andalucía on the Córdoba - Málaga high speed line. These include energising neutral sections as a train approaches, as well as transmitting information on the status of neutral sections to the driver.

Iowa Pacific Holdings has acquired a controlling interest in Cape Rail Inc, owner of shortline Massachusetts Coastal Railroad and excursion train operator Cape Cod Central Railroad.

VIA Transhelvetica began testing **Modalohr** lorry-carrying wagons on the Gotthard route on October 24.

Danish national passenger operator DSB has chosen **PeopleGroup** to succeed Bates as its advertising agency.

DB Regio has called tenders for a 25-year concession to erect **solar panels** on a 5340 m² depot roof in Hannover.

Grand Port Maritime de La Rochelle has awarded **Europoorte** a three-year contract to manage its railway network.

Italian high speed open access operator **NTV** is to introduce additional services with the December 9 timetable change, including a 07.57 Roma - Napoli service and departures from Milano for Roma at 09.34, 13.34 and 18.34. There is also a new 10.45 Napoli - Roma service and departures from Roma for Milano at 12.40 and 18.40, bringing the total number of services to 44 per day. 14 trains each way will link Milano to Torino's Porta Susa station from the same date.

SNCF and investment companies Haselsteiner Familien-Privatstiftung and Augusta Holding are to acquire joint control of Rail Holding, the owner of Austrian open access operator **Westbahn**.

To handle sugar bound for the port of Santos, **Rumo Logística** has opened a terminal at Itirapina in the state of São Paulo in Brazil. This forms part of a programme to move 80% of sugar exports by rail by 2014, some 11 million tonnes a year, also involving the double-tracking of 180 km of ALL infrastructure.

<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/news-in-brief-december-2012-1.html>

lalibre.be: Le rail peut se contenter de 26 milliards (07/12)

EXCLUSIF Selon un document interne au groupe SNCB, le nouveau plan d'investissement est suffisant.

Tout compte fait, les sommes prévues pour le plan d'investissements ferroviaires 2013-2025 sont plus importantes qu'on l'imagine. En tout cas si l'on compare ces investissements aux derniers plans en date. En effet, selon des chiffres dévoilés ce vendredi lors d'une réunion stratégique rassemblant plus d'une centaine de cadres du groupe SNCB, les sommes injectées jusqu'en 2025 seront de 1,888 milliard d'euros par an en moyenne.

Alors que de 2005 à 2012, le montant moyen annuel était de 1,319 milliard d'euros. De 2001 à 2004, ce chiffre était de 1,071 milliard d'euros par an. Le tout calculé en euros à la valeur de 2012. Autrement dit, si les chemins de fer belges ne peuvent pas compter sur l'enveloppe de 40 milliards qu'ils espéraient pour 2013 à 2025, les 26 milliards prévus à l'heure actuelle consistent tout de même en une augmentation des investissements dans le rail.

Par rapport aux années encore plus antérieures, il n'y a pas photo En 2000, les investissements publics injectés dans le rail étaient de 764 millions d'euros. En 1999 : 539 millions; en 1998 : 515 millions; en 1997 : 477 millions et en 1996 : 411 millions.

Jackpot pour Infrabel

Autre information diffusée lors de cette grande réunion interne : la ventilation de l'enveloppe de 26 milliards du nouveau plan d'investissement entre les trois grandes branches du groupe SNCB : Infrabel (gestionnaire du réseau ferroviaire) touche le jackpot en captant 62 % de l'enveloppe consacrée aux investissements jusqu'en 2025. La SNCB "opérateur" (la société qui assure le transport des voyageurs) bénéficiera de 28 % des budgets. Et la SNCB Holding (structure qui chapeaute toute l'entreprise publique) touchera 10 %. Cette ventilation se fait évidemment à structure constante.

Pour rappel, en effet, la réforme du groupe SNCB (toujours en négociation avec les syndicats) concoctée par le ministre des Entreprises publiques, Paul Magnette (PS), devrait aboutir à la suppression de la SNCB Holding. Les budgets d'investissement dont elle bénéficie à l'heure actuelle sur le papier seront alors répartis entre Infrabel et SNCB.

Par ailleurs, pour Michel Bovy, le directeur général "Stratégie et Coordination" qui présentait toutes ces données aux cadres du groupe ferroviaire, le plan d'investissement 2013-2025 ne va pas ajouter à la dette énorme que le groupe SNCB doit affronter (bientôt près de 4 milliards d'euros). "Il permet même une réduction de plus de 1 milliard d'euros de la dette du groupe SNCB (remboursement emprunts et dettes de leasing, etc.)", note Michel Bovy dans le document projeté lors de la réunion en question.

Gares : seulement 3,3 %

Tiens, et les gares ? Les montants affectés aux gares - notamment à celles dites "de prestige" - par le groupe SNCB ont fait l'objet de critiques à de multiples reprises. Pourtant, toujours selon le responsable de la stratégie de l'entreprise publique, on

reste dans le raisonnable : "Malgré leur importance pour les villes, en particulier pour le développement de l'intermodalité, les grands projets de gares restent limités à 3,3 % du total (du plan d'investissement, NdlR)."

<http://www.lalibre.be/actu/belgique/article/782797/le-rail-peut-se-contenter-de-26-milliards.html>

Xinhuanet: China's railways transport 1.75 billion passengers in Jan.-Nov.(08/12)

BEIJING, Dec. 8 (Xinhua) -- China's railways transported 1.75 billion passengers from January to November, up 4.6 percent from the same period last year, according to latest statistics from the Ministry of Railways (MOR).

In the January-November period, the railways transported 3.56 billion tonnes of freights, the MOR said on its website.

The railways transported 2.06 billion tonnes of coal in the first eleven months, according to the MOR.

They handled 126.13 million tonnes of oil in the first eleven months, up 2 percent from the same period last year. Also, they dealt with about 93.61 million tonnes of grains, up 5.4 percent year on year.

China has been investing heavily on railways, especially high-speed railways.

It is aiming to create a high-speed railway network featuring four east-west lines and four north-south lines by the end of 2015, under a five-year transport plan approved by the State Council, or the cabinet.

http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-12/08/c_132027767.htm

Railway Gazette: Industry News in Brief (09/12)

The first annual meeting of the ISO/TC269 committee for rail industry standardisation was held in Berlin on October 30-31. TC269 is chaired by Yuji Nishie from Japan's Railway Technical Research Institute. The meeting agreed the scope of future work, which will focus on standardisation of rail-specific products and services including construction, equipment operation and maintenance, interfaces and rail specific environmental matters, excluding electrical products and services for railways within the scope of IEC/TC 9.

Systra has opened a new headquarters building in the Seine Ouest area of Paris, bringing together around 1500 employees. It has also opened a technical centre at Wrocław in Poland.

German telematics and ticketing technology supplier INIT has established INIT Asia-Pacific, a Singapore based subsidiary which will serve the Asia-Pacific market. <http://www.railwaygazette.com/news/industry-technology/single-view/view/industry-news-in-brief-80.html>

trends.levif.be: Infrabel premier bénéficiaire du plan d'investissements ferroviaires 2013-2025 (08/12)

(Belga) Infrabel se taille la part du lion dans le plan d'investissements ferroviaires 2013-2025 pour les trois grandes branches du groupe SNCB. Le gestionnaire du réseau devrait capter 62% de l'enveloppe de 26 milliards d'euros, rapportent La Libre Belgique et L'Avenir samedi.

La SNCB "opérateur" et la SNCB Holding percevront respectivement 28 et 10% des 26 milliards d'euros, selon les chiffres dévoilés vendredi lors d'une réunion stratégique rassemblant plus d'une centaine de cadres du groupe SNCB. Si la réforme du groupe SNCB devait aboutir à la suppression de la SNCB Holding, les budgets d'investissements dont elle bénéficie seraient alors répartis entre Infrabel et la SNCB. Le document présenté vendredi est provisoire. Sa version ne sera définitive qu'après approbation du ministre fédéral des Entreprises publiques, Paul Magnette. Le plan d'investissements 2013-2025 prévoit une injection de 1,888 milliard d'euros par an en moyenne dans le groupe SNCB. De 2005 à 2012, ce montant moyen annuel était de 1,319 milliard d'euros. De 2001 à 2004, il n'était que de 1,071 milliard d'euros. (Jonas Hamers / ImageGlobe) <http://trends.levif.be/economie/belga-economie/infrabel-premier-beneficiaire-du-plan-d-investissements-ferroviaires-2013-2025/article-4000219228096.htm>

Railway Gazette: Helping to spread the load

AXLE LOAD: Avery Weigh-Tronix has launched I-Line2, a browser-based software package for accessing, reporting and presenting data from its in-motion train weighing systems.

Information is presented using a configurable dashboard. The software can be used to control multiple weighing systems, and combined with RFID and other vehicle identification systems. Reports can be presented in tabular or graphical format, or exported for use in third-party applications. Measurements can be archived to cloud storage systems.

Tata Steel is using a Railweight in-motion weighing system in the UK to ensure the even loading of wagons carrying iron ore to its Scunthorpe steelworks. The equipment offers an accuracy of ±0.5%, with red lights to alert staff to any problems.

If an overloaded axle is detected the train is run over the transducers a second time, stopping for static weighing of the problem vehicle, which can then have its load redistributed. <http://www.railwaygazette.com/news/industry-technology/single-view/view/helping-to-spread-the-load.html>

IRJ: Barcelona - Figueres HS line to open January 7 (10/12)

SPAIN's national train operator Renfe is ready to launch commercial services on the country's newest high-speed line next month. Eight Madrid - Barcelona trains will be extended to Girona and Figueres near the French border from January 7, plus an additional Barcelona - Figueres service.

Two of the new services will be timed to allow passengers to transfer to TGV trains currently being operated by French National Railways (SNCF) between Figueres and Paris. It is planned to extend international services from France through to Barcelona in the spring.

While Renfe will only use class 103 AVE units on the domestic services to Figueres, seats in at least one coach of every train will be sold under its Avant regional high-speed brand rather than the higher-priced AVE brand. This will make commuting by high-speed train between the four main cities of Catalonia affordable.

The 130km Barcelona - Figueres line is the first line in Spain designed to allow freight and high-speed trains to share the same tracks. <http://www.railjournal.com/index.php/high-speed/barcelona-figueres-high-speed-rail-line-to-open-on-january-7.html?channel=542#.UMX7p6zupLw>

RZD : Russian Railways President Vladimir Yakunin sums up performance in Jan-Nov 2012 (10/12)

Vladimir Yakunin, President of Russian Railways, summarised the Company's performance from January to November 2012 during a conference call on 7 December 2012.

Yakunin announced that freight turnover, including empty wagon runs of private and rented cars, increased by 1.4% in November 2012. The average daily loading volume during the previous month was 3.54 million tons, 1.5% more than in November 2012. The target figures were met.

In January-November 2012, loading increased to more than 1.17 billion tons of freight, a rise of 3% compared to the same period last year, although last month, shipping volumes of several items came in below target: construction materials were 6%, timber 2.1%, cement nearly 4% and ferrous metal scrap 2.6 % respectively under the planned figure.

"The economic situation in the country had a significant impact on the lower loading volumes. Unfortunately, slower growth in industrial production, the financing difficulties in the construction industry and reduced demand for ferrous metals and scrap meant that shippers loaded less than they had previously announced," said Vladimir Yakunin.

As formerly, Russian Railways still carries out the scheduling and accepts all requests from shippers in accordance with existing legislation.

According to the Company President, passenger turnover on the infrastructure of Russian Railways increased by 1.6% in November 2012 and by 3.6% from January to November 2012. In November, passenger turnover on long-distance services increased by 0.2% and from January to November by 2.4%. Suburban passenger turnover was up 6.3% in November 2012 and 8.1% between January and November 2011.

http://eng.rzd.ru/newse/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=4185&layer_id=4839&refererPageId=704&refererLayerId=4537&id=106076

IRJ : Test running underway on Beijing - Zhengzhou HS line (10/12)

TEST running is now in full swing on the 681km high-speed line connecting the Chinese capital Beijing with Zhengzhou.

The Ministry of Railways plans to open the new line before the end of the year which will extend China's high-speed network to 9300km.

This is the final section of China's longest high-speed line, linking Beijing with Zhengzhou, Wuhan, Changsha, Zhuzhou, Guangzhou, and Shenzhen on the border with Hong Kong, which will cover a total distance of 2287km. A short section into Hong Kong is under construction.

This will be the fifth section of high-speed line to open in China this year. The 921km Harbin - Dalian line opened on December 1, Hefei - Bengbu on October 16, Zhengzhou - Wuhan on September 28 and Wuhan - Yichang on July 1.

<http://www.railjournal.com/index.php/high-speed/test-running-underway-on-beijing-zhengzhou-hs-line-in-china.html?channel=542>

BMVBS : Ramsauer: Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven jetzt durchgehend zweigleisig (11/12)

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, sein Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann, Vertreter des Landes Niedersachsen, der Gebietskörperschaften und der Eisenbahnen feiern heute die Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven Hbf.

Ramsauer: "Der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ist für den Güterverkehr von überragender Bedeutung. Die Strecke bindet den gerade neu eröffneten JadeWeserPort, Deutschlands einzigen tideunabhängigen Tiefwasserhafen, an das Hinterland an. Dadurch ist ein leistungsfähiger und zügiger Transport von Waren und Gütern sichergestellt. Dies ist ein wichtiges Signal für den Verkehrsträger Schiene und den kombinierten Verkehr. Der internationale Handel wird gestärkt - das ist gut für den Wirtschaftsstandort und die Exportnation Deutschland."

Von den rund 210 Millionen Euro Gesamtkosten steuerte der Bund rund 190 Millionen Euro bei. Die Bauarbeiten begannen im August 2011. Für die gesamte Strecke wird die Geschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h erhöht. Die zulässigen Radsatzlasten werden erhöht. Zudem wurden Überholgleise verlängert, neue Signaltechnik eingebaut, der Untergrund ertüchtigt sowie Gleise und Weichen erneuert. Für eine spätere Elektrifizierung sind vorbereitende Arbeiten aufgenommen worden.

Ramsauer: "Für die Anwohner ist besonders wichtig: Es muss nun mit Hochdruck daran gehen, die Maßnahmen zum Lärmschutz in den entsprechenden Abschnitten entlang der Strecke fertig zu stellen. Im kommenden Jahr 2013 sollen die Arbeiten beendet sein."

Im Anschluss an den zweigleisigen Ausbau ist der Abschluss einer weiteren Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG vorgesehen. Sie sieht die Elektrifizierung der Gesamtstrecke und den Lärmschutz in den übrigen Planfeststellungsabschnitten vor. Die entsprechenden Planungen werden zügig vorangetrieben.

http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/296-ramsauer-oldenburg-wilhelmshaven.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D1%23id98954

wk-transport-logistique.fr: RFF attribue un troisième contrat pour la gestion d'infrastructures en Bourgogne (12/12)

Un groupement de trois opérateurs se voit confier par Réseau Ferré de France l'entretien de 150 km de lignes à vocation fret en Bourgogne. Un 4ème contrat de prestataire gestionnaire d'infrastructure devrait suivre début janvier 2013.

La région Bourgogne est incontestablement en pointe pour le déploiement des prestataires gestionnaires d'infrastructure (PGI) en France. C'est en effet sur ce territoire qu'ont été attribués les trois premiers d'entre eux. Et le dernier en date, conclu le 6 décembre 2012, l'a été sur un territoire élargi puisqu'il concerne 150 kilomètres de lignes répartis sur trois sections : Avallon - Autun, Nevers - Arzembouy et Clamecy - Entrains.

C'est le groupement constitué de VFLI, une filiale du groupe SNCF, d'ATIF - Assistance Travaux et Ingénierie Ferroviaire - et de la Dijonnaise de Voies Ferrées (DVF) qui s'est vu confier la maintenance de ces lignes à voie unique pour une durée de trois ans. Ces deux dernières sociétés avaient déjà été désignées le 30 janvier 2012 pour effectuer l'entretien des lignes Nuits-sous-Ravières - Châtillon-sur-Seine - Brion-sur-Ource (50 km) et Les Laumes - Epoisses (35 km) pour le compte de RFF.

Les travaux en vue : Même si ce dossier a du retard, le projet de rénovation de la ligne Avallon-Autun est toujours à l'étude. Cette modernisation de l'infrastructure sera d'autant plus bienvenue que la cible de trafic à moyen terme est de l'ordre de 300 000 tonnes annuelles. D'intéressants potentiels ont été identifiés sur le bois notamment, un fret qui voyage peu par le rail pour l'instant.

Nevers - Arzembouy en est au même stade actuellement avec des prévisions de trafic futures d'environ 150 000 tonnes par an. Seule la section Clamecy - Entrains ne bénéficiera pas d'une rénovation, cette ligne de moins de 100 000 tonnes par an étant classée pour l'heure sous entretien renforcé.

Nouvel appel d'offres sur Cercy-la-Tour / Corbigny : Premier PGI français attribué en août 2010, la ligne entièrement rénovée à l'été 2009 de Cercy-la-Tour - Corbigny fera l'objet d'un nouvel appel d'offres début 2013. Les candidats devraient être au rendez-vous d'autant que cette ligne pourrait voir son trafic passer à 600 000 tonnes par an à moyen terme.

Pour Antoine Latouche, Chef de service commercial et gestion du réseau en Bourgogne - Franche-Comté, "le contrat passé avec CFR pour pérenniser et maintenir le niveau de performance de la ligne a été rempli". Et de mettre en avant, "les trois quarts de lignes exclusivement fret qui sont désormais entretenues sous contrat PGI en Bourgogne".

Un quatrième PGI bientôt dans le Sud-Ouest

C'est début janvier 2013 que devrait être attribué le quatrième contrat PGI en France. Pour une durée de six ans cette fois, il le sera sur la ligne Castelsarrasin - Beaumont-de-Lomagne dont la voie unique a été quasiment intégralement renouvelée pour un montant de 2,8 millions d'euros environ en septembre 2012. Pour l'heure, cette infrastructure de 26 km de longueur est uniquement parcourue par des convois de Fret SNCF à raison d'une centaine de circulations par an. L'objectif à moyen terme est

de faire passer ce trafic à deux ou trois trains par jour. D'autant qu'il existe un projet d'implantation d'une plateforme de chargement/déchargement à Beaumont-de-Lomagne. La ligne fréquentée actuellement par des convois transportant des céréales et de l'essence pour les armées pourrait aussi, à l'avenir, accueillir du trafic composé de sous-ensembles complets d'avions pour un grand constructeur aéronautique.

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/60927/rff-attribue-un-troisieme-contrat-pour-la-gestion-d-infrastructures-en-bourgogne.html>

newswire.ca : La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises : un important pas en avant (11/12)

OTTAWA, le 11 déc. 2012 /CNW/ - L'industrie canadienne des engrains est encouragée par la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, proposée par le gouvernement fédéral aujourd'hui. Ce projet de loi est une mesure importante pour assurer un équilibre commercial dans le réseau de transport entre les chemins de fer et leurs clients du fret.

Denis Lebel, ministre de Transports Canada, et Gerry Ritz, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, ont annoncé le projet de loi, qui s'attaque aux lacunes des services de transport ferroviaire des marchandises au Canada. Le projet de loi comprend des éléments clés de la solution de transport ferroviaire que préconise l'Institut canadien des engrais (ICE). Plus précisément, le projet de loi renforcera le processus commercial en offrant à la clientèle des services ferroviaires le droit à la négociation commerciale d'ententes sur les niveaux de service. Il produira en outre un mécanisme de règlement des différends afin de réaliser et d'exécuter ces ententes.

Bien que l'ICE appuie l'objet du projet de loi, nous devons en évaluer les détails. Nous croyons comprendre que le projet de loi vise tout le trafic ferroviaire, y compris le trafic destiné aux États-Unis. Nous encourageons le gouvernement à préciser que ce projet de loi vise tous les transports par rail à destination des États-Unis, qui constitue le principal marché des engrais canadiens. Notre industrie veut s'assurer que le projet de loi protégera les clients des services ferroviaires qui comptent sur les chemins de fer pour expédier leurs marchandises aux États-Unis, ainsi que ceux dont les expéditions se limitent au Canada.

« Le gouvernement fédéral a pris une mesure importante pour équilibrer les rapports commerciaux entre les chemins de fer et leurs clients du fret, a déclaré Roger Larson, président de l'ICE. Les entreprises d'engrais se sont engagées envers leurs clients non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis et partout dans le monde. Les services de transport ferroviaire ne peuvent pas demeurer le point faible du réseau d'exportation du Canada. »

L'industrie canadienne des engrais est compétitive sur la scène internationale, notre produit de haute qualité étant en demande partout dans le monde. En 2010-2011, les membres de l'ICE ont produit plus de 25 millions de tonnes métriques d'engrais et exporté 80 % de cette production à une soixantaine de pays dans le monde entier. Nos membres comptent sur une chaîne d'approvisionnement solide pour transporter des produits de nos usines de fabrication, principalement par le réseau de transport ferroviaire, jusqu'aux ports maritimes, aux États-Unis et partout dans le monde. Nous livrons des nutriments pour les végétaux à notre clientèle agricole, qui doit également faire concurrence aux marchés mondiaux et nourrir la population mondiale croissante. Que les clients soient dans l'Est du Canada ou en Asie orientale, notre produit doit être transporté rapidement et efficacement.

L'ICE se réjouit à l'idée de bâtir des partenariats plus solides avec les chemins de fer et le gouvernement, de manière à ce que les agriculteurs aient l'assurance d'obtenir l'engrais dont ils ont besoin à temps pour chaque saison de croissance. L'ICE joue un rôle actif dans le cadre de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises du gouvernement fédéral depuis 2008 et est un ardent défenseur du règlement des différends commerciaux comme méthode préconisée pour régler les différends relatifs aux tarifs et aux services entre les membres de l'ICE et les chemins de fer depuis 2006.

Pour plus d'information sur la charte de la clientèle des chemins de fer de l'ICE, qui garantirait les droits essentiels des expéditeurs, rendez-vous au www.cfi.ca

L'Institut canadien des engrais est une association industrielle qui représente les fabricants et les distributeurs en gros et au détail d'engrais à base d'azote, de phosphate, de potasse et de souffre. Notre mission consiste à être le seul porte-parole de l'industrie canadienne des engrais en favorisant la production, la distribution et l'utilisation responsables, durables et sécuritaires des engrais. Notre industrie emploie 12 000 Canadiens, et sa contribution annuelle à l'économie du Canada est de 12 milliards de dollars. Nos produits aident à fournir des aliments sains et nutritifs au Canada et partout dans le monde.

<http://www.newswire.ca/fr/story/1087571/la-loi-sur-les-services-equitables-de-transport-ferroviaire-des-marchandises-un-important-pas-en-avant>

Infrabel : PKP Cargo teams up with Infrabel (06/12)

On 11 October last, PKP Cargo S.A., a Polish freight transporter, received its Safety Certificate - Part B from the Belgian Rail Transport Authority, entitling the carrier to commence freight transport operations on the Belgian rail network within the foreseeable future. A mutual agreement to that effect was signed in November by both Infrabel and PKP Cargo.

PKP Cargo is a rail operator involved in international freight transport, including the combined transport of goods. This operator's Head Office is located in the Polish City of Warsaw. <http://www.infrabel.be/en/news/pkp-cargo-teams-infrabel>

Verkehrsrundschau : Rail Cargo Austria will Osteuropa-Verkehre forcieren (12/12)

Beim Europäischen Schienengipfel in Wien hat die Gütersparte der Österreichischen Bundesbahnen Wachstumspläne in den südosteuropäischen Ländern vorgestellt... <http://www.verkehrsrundschau.de/>

ROAD

FNTR : Répercussion de la taxe poids lourds (07/12)



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Paris, le 6 décembre 2012

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Un principe positif, des taux à reconSIDéRer

A l'occasion du 67ème congrès de la FNTR, le ministre délégué en charge des transports, Frédéric Cuvillier, officialisait qu'une loi mettrait en œuvre la répercussion simple, efficace et complète de la taxe poids lourds.

Depuis lors les travaux se sont poursuivis. Les grandes lignes du nouveau dispositif ont été présentées récemment à la Profession.

Un dispositif législatif de majoration forfaitaire des prix du transport routier sera mis en place. Ce dispositif instaurera un taux national pour les transports s'effectuant d'une région vers une autre région. Ce dispositif sera complété par des taux spécifiques à chaque région pour les trafics intrarégionaux.

Toutefois les taux évoqués, certes non définitifs, ne permettent pas d'atteindre l'objectif, voulu par le législateur, de neutralité de la taxe pour l'entreprise de transport.

La FNTR entend poursuivre les discussions avec les pouvoirs publics dans l'esprit de responsabilité et de dialogue constructif qui l'anime.

Jean-Christophe Pic, Président de la FNTR, a déclaré : "Les discussions entamées avec le nouveau gouvernement dès le mois de mai ont permis de déboucher sur un dispositif simple plus satisfaisant pour nos entreprises que l'usine à gaz prévue par le décret du 4 mai 2012. Les taux régionaux et le taux national doivent maintenant coller aux réalités du terrain".

A propos de la FNTR :

La FNTR est l'organisation leader du transport routier de marchandises. Elle rassemble, avec 12 500 entreprises, les 2/3 des entreprises de transport adhérentes à une organisation professionnelle. Elle accueille des entreprises de toutes tailles (groupes, PME, TPE) et de toutes spécialités, aux activités diversifiées.

Contacts Presse :

FNTR / Nicolas Paulissen
01 44 29 04 10
nicolas.paulissen@fntr.fr

Eté en Hiver / Morgane Gens
01 40 70 93 17 – 06 88 63 34 30
morgane.gens@eteenhiver.com

<http://intranet.fntr.fr/sites/default/files/cp-fntr-071212.pdf>

ASTAG : L'ASTAG salue la levée du contrôle obligatoire du système anti-pollution (30/11)

L'Association suisse des transports routiers ASTAG salue la décision du conseil fédéral de supprimer les contrôles obligatoires du système anti-pollution des camions et des autocars équipés d'un dispositif OBD. Grâce à la technologie de pointe, les dysfonctionnements et les défauts des systèmes anti-pollution sont aujourd'hui déjà détectés automatiquement. Un contrôle régulier obligatoire est donc inutile et ne fait qu'augmenter les coûts pour les détenteurs de véhicules. Avec la modification prévue, la Confédération répond à un souhait de longue date de la branche des transports. L'ASTAG avait en effet déjà demandé en 2009 que les véhicules munis de systèmes On-Board-Diagnose soient exemptés du contrôle obligatoire et ce dans le but de soulager la branche.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG prend note avec satisfaction que les dispositions relatives aux contrôles obligatoires des systèmes anti-pollution des poids lourds et des autocars équipés d'un dispositif OBD sont simplifiées. Les systèmes actuels On-Board-Diagnose annoncent aujourd'hui déjà automatiquement d'éventuels dysfonctionnements et défauts des éléments importants pour le contrôle anti-pollution par l'entremise de voyants lumineux. Ainsi, on a l'assurance que les dysfonctionnements sont reconnus et réparés à temps. Par ailleurs, et du fait de l'évolution technique, les véhicules utilitaires sont de moins en moins souvent sujets à des pannes. «C'est pourquoi le contrôle anti-pollution obligatoire devant être effectué tous les deux ans dans un atelier était désormais inutile», constate Michael Gehrken, directeur de l'ASTAG: «Cela ne ferait qu'augmenter les coûts pour les détenteurs de véhicules!» En effet, ce système de contrôle bisannuel n'est pertinent ni pour la sécurité ni pour l'environnement.

Un souhait de longue date de l'ASTAG est ainsi exaucé : Avec la levée du contrôle obligatoire pour les véhicules équipés d'un dispositif OBD, le Conseil fédéral répond à un souhait de longue date de la branche des transports. L'ASTAG avait en effet déjà demandé en 2009 que les dispositions et les contraintes inutiles comme les contrôles anti-pollution soient abolies et ce dans le but d'améliorer encore les conditions-cadre pour la branche : «C'est justement dans les temps difficiles qu'il faut tout mettre en œuvre pour diminuer les coûts établis», constate Michael Gehrken. «La simplification au niveau des contrôles anti-pollution est un pas dans la bonne direction.» <http://www.astag.ch/?rub=185&id=9529>

FTA : Breakthrough in gas powered HGVs requires incentives and infrastructure (04/12)

The Freight Transport Association has called upon the government to provide the necessary assurance to freight operators to embrace gas as a viable alternative to conventional diesel in its Gas Manifesto published today.

There is a wide range of decarbonisation measures to make moving goods by road more carbon efficient, however it is clear that in order to reduce reliance on conventional fossil fuels such as diesel, the UK must look to alternative fuels that offer further carbon savings including natural gas and ultimately biomethane. FTA's Gas Manifesto provides a vision for how this could be brought to fruition.

Natural gas can be used as a road fuel either as a liquefied natural gas (LNG) or a compressed natural gas (CNG), producing less harmful emissions than conventional fuel. However when biomethane produced from waste is used, carbon savings in excess of 60 per cent can be made when compared to an equivalent diesel vehicle.

FTA's Gas Manifesto supports the development of a national refuelling infrastructure on the main motorway networks. For smaller operators, public refuelling stations would give confidence to invest in gas-powered HGVs as part of planned vehicle replacement cycles as well as benefit larger companies. The Treasury also urgently needs to confirm at least a seven year rolling guarantee for road fuel gas duty rates to provide certainty to support vehicle and infrastructure investment.

Rachael Dillon, FTA Climate Change Policy Manager said:

"Gas is a credible option for industry to make serious reductions in carbon emissions whilst serving the needs of the economy in delivering goods and services. However, in order to significantly increase gas-powered HGVs on UK roads, government needs to support the development of a national refuelling infrastructure on main motorway routes to enable long-distance trunking for vehicle fleets. Working with a group of FTA members earlier this year, we identified 20 optimal locations for gas refuelling infrastructure. Government needs to give greater consideration to the requirements of the operator, and ultimate purchaser, of low carbon vehicles to shape policy that benefits rather than hinders investment."

John Lewis Partnership and UPS, both members of FTA's Logistics Carbon Reduction Scheme (LCRS), believe that biomethane represents a low carbon alternative to diesel.

Justin Laney, General Manager - Central Transport, John Lewis Partnership commented:

"John Lewis Partnership has a very ambitious target to reduce carbon emissions from its truck fleet. We believe that the best fuel to achieve that is biomethane gas. Biomethane is not only excellent for reducing emissions, it is also good for investment, jobs, and balance of payments.

"If the fuel duty differential between gas and diesel was fixed for a longer period, and Green Gas Certificates were allowed in transport carbon reporting, then two of the main barriers to adoption would be removed."

Peter Harris, Director of Sustainability, EMEA at UPS said:

"At UPS we are continuously evaluating the market for technologies and alternative fuels to reduce the carbon intensity of our ground transport operations. Different parts of our operation require different strategies and solutions. For our HGV fleet on long distance routes the use of liquefied biomethane has great promise in terms of both reducing our carbon footprint and being economically viable.

"A long term strategy securing the availability of liquefied biomethane for transport purposes and also committing to the fuel duty differential between natural gas (specifically liquefied biomethane) and diesel would provide us with both the means and the confidence in the economics for further investment and future deployment of additional gas fuelled vehicles."

FTA's Gas Manifesto builds on the report of the Department for Transport-led Task Force on Fuel Efficient, Low Emission HGV Technologies - Opportunities to overcome the barriers to uptake of low emission technologies for each commercial vehicle duty cycle, a principal conclusion of which is that a switch to gas can achieve the greatest potential for carbon reduction in HGVs.

FTA welcomes the report and its own Gas Manifesto shows how the development of national refuelling infrastructure on the main motorway networks can be achieved.

Notes for editors

The FTA Gas Manifesto highlights the need for the government to:

- Support the development of national refuelling infrastructure on the main motorway routes
- Provide stability in future duty rates for road gas fuel
- Allow derogations in vehicle weights and dimensions limits to allow for new tanks and equipment
- Work with vehicle operators to understand better the barriers to wider uptake and work collaboratively to remove them

The FTA Gas Manifesto can be downloaded from: http://fta.co.uk/policy_and_compliance/environment/

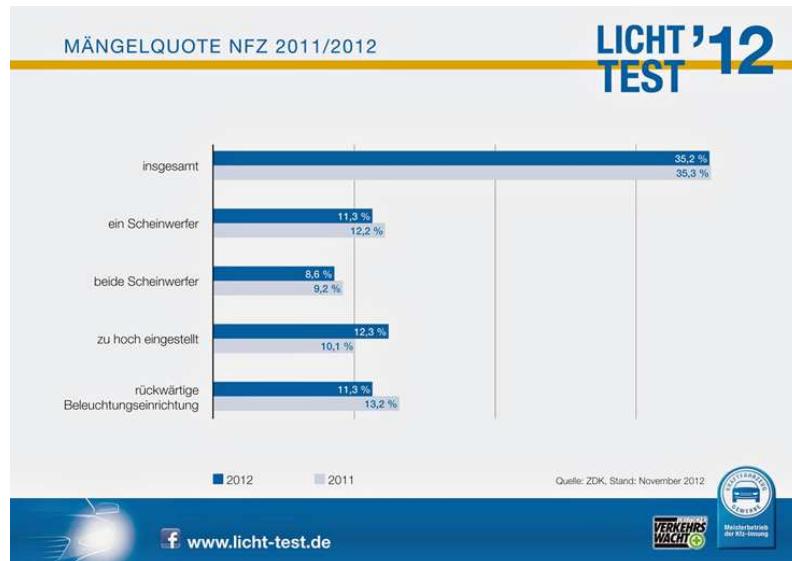
Task Force on Fuel Efficient, Low Emission HGV Technologies

The Task Force on Fuel Efficient, Low Emission HGV Technologies was formally announced in the Department for Transport's Logistics Growth Review. It is a joint industry/government initiative aimed at promoting the use of fuel efficient, low emission road freight technologies. Membership includes FTA, The Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT), the Low Carbon Vehicle Partnership (LowCVP), the Road Haulage Association (RHA), the Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), and the Transport Knowledge Transfer Network (TKN).

A copy of the report can be downloaded from http://bit.ly/HGV_report_Dec_2012

http://www.fta.co.uk/media_and_campaigns/press_releases/2012/20121204_breakthrough_in_gasPowered_hgvs_requires_incentives_and_infrastructure.html

DVZZ : Licht-Test 2012: Lkw mit dunklen Aussichten (05/12)



Rund 35,2 Prozent der Nutzfahrzeuge sind in der dunklen Jahreszeit mit mangelhaftem Fahrzeuglicht unterwegs. Das ergab die Bilanz des Lichttests 2012, die der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) jetzt veröffentlichten.

Damit bestätige die Mängelstatistik einmal mehr die alarmierenden Ergebnisse aus den Vorjahren: Die Mängelquote sei nach wie vor bedenklich hoch (2011: 35,3 Prozent) und liege mit einem Prozentpunkt sogar über der Quote für Pkw.

Die Bilanz zeigt, dass Defekte an einem oder auch beiden Scheinwerfern in der Mängelliste ganz vorne liegen: Das traf auf 19,9 Prozent der Nutzfahrzeuge zu (2011: 21,4 Prozent). In 12,3 Prozent der überprüften Fälle waren die Scheinwerfer zu hoch eingestellt und blendeten den Gegenverkehr (2011: 10,1 Prozent). Auch Mängel an der rückwärtigen Beleuchtung lagen mit 11,3 Prozent deutlich zu hoch (2011: 13,2 Prozent).

Seit 2006 bieten Nfz-Meisterbetriebe sowie speziell ausgerüstete Werkstätten der Prüforganisationen den kostenlosen Licht-Test auch für die größten Verkehrsteilnehmer an. Unterstützt wurde der Licht-Test 2012 durch den ADAC, AutoBild, Osram, den Zentralverband der Augenoptiker und Mazda Motors Deutschland. Die Aktion stand unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister <http://www.dvz.de/rubriken/test-technik/single-view/nachricht/licht-test-2012-lkw-mit-dunklen-aussichten.html>

corporate.renault-trucks.com : Une appli pour calculer les émissions de CO2 et de NOx (04/12)

A partir du 1er octobre 2013, les prestataires de transport seront dans l'obligation de communiquer à leurs clients les émissions de dioxyde de carbone (CO2) et d'oxyde d'azote (NOx) de leurs prestations. Pour leur faciliter la tâche et anticiper leurs besoins, Renault Trucks propose une application gratuite : EcoCalculator. Une fois les données techniques du véhicule entrées, EcoCalculator fournit le niveau des émissions de CO2 et de NOx en grammes par tonne et par kilomètre.

Renault Trucks lance une nouvelle application pour calculer les émissions de dioxyde de carbone (CO2) et d'oxyde d'azote (NOx). En effet, à partir du 1er octobre 2013, toutes les entreprises assurant une prestation de transport (transporteurs, déménageurs, taxis...) devront fournir à leurs clients le chiffre des émissions de dioxyde de carbone et d'oxyde d'azote pour chacune de leur mission.

L'application gratuite EcoCalculator permet de calculer ce chiffre. Cette application fournit immédiatement le niveau des émissions de CO2 et de NOx en grammes par tonne et par kilomètre pour un camion ou un véhicule utilitaire. L'utilisateur peut ensuite sauvegarder ces données ou les envoyer directement par mail. EcoCalculator est une application gratuite disponible sur l'AppStore (<http://bit.ly/ToBXJ2>) et sur Google play (<http://bit.ly/TIBUug>).

Comment ça marche ? Une fois l'application téléchargée, l'utilisateur entre certaines données : la norme du véhicule concerné (Euro I à V EEV), le type de carburant utilisé (Diesel ou gaz naturel), le poids transporté, le kilométrage du trajet, la consommation aux 100 kilomètres. Ensuite, l'application EcoCalculator livre instantanément le niveau d'émissions de dioxyde de carbone et d'oxyde d'azote en grammes par tonne et par kilomètre. Pour le chef d'entreprise, le gestionnaire de parc, le patron-chauffeur ou encore le conducteur à qui on demandera d'effectuer cette tâche, EcoCalculator est donc un outil malin et gratuit qui lui facilitera la vie.

Renault Trucks a été l'un des tout premiers constructeurs à développer des applications sur smartphones pour accompagner les conducteurs routiers et les professionnels du transport dans leur mission au quotidien. Aujourd'hui, le constructeur propose neuf applications sur l'AppStore et Google Play.

Les applications Renault Trucks disponibles :

- **EcoCalculator** (gratuit) : un calculette pour déterminer les taux de CO2 et de NOx d'un véhicule lors d'un trajet donné.
- **Truck Fuel Eco Driving** (gratuit) : un jeu pour s'entraîner à la conduite économique.
- **NavTruck** (payant) : le GPS spécial poids lourds qui guide et donne des conseils en direct pour réduire sa consommation de carburant.
- **Time Book** (gratuit) : le cahier de conduite du XXI^e siècle qui gère les temps de pause et de conduite.
- **DeliverEye** (gratuit) : l'application qui permet d'envoyer une photo avec la date, l'heure et le lieu en cas de retard ou de marchandise endommagée.
- **Réseau Renault Trucks** (gratuit) : pour retrouver en un clic tous les points de vente et de services.
- **Selected for you** (gratuit) : pour trouver et partager en quelques secondes les applications les plus utiles disponible sur : <https://mobile.renault-trucks.com/SelectedForYou> (à partir d'un téléphone portable).
- **Renault Trucks Racing** (gratuit) : le jeu de simulation de course de camions également disponible en haute définition sur iPad.
- **Album photos chauffeurs/ Truckers Gallery** (gratuit) : une galerie photo pour partager sa passion avec des photos de camions du monde entier. <http://corporate.renault-trucks.com/fr/les-communiques/2012-12-04-une-appli-pour-calculer-les-emissions-de-co2-et-de-nox.html>

FTA : FTA welcomes early Christmas present but wants more from Chancellor (05/12)

The Freight Transport Association has welcomed the Chancellor's decision to cancel January's 3p per litre fuel duty increase, but is disappointed that he did not go further and abandon all planned rises before the next election and move to reduce fuel duty by 3p a litre.

FTA has been at the heart of the FairFuelUK campaign to have the increase scrapped and lobbying will continue for a reduction in the current level.

James Hookham, FTA's Managing Director Policy & Communications said:

"This early Christmas present from the Chancellor is a good start, but we will not let this issue go. Spiralling fuel costs have a devastating impact on haulage businesses, their customers and ultimately everyone through the price of goods on the shelves, and the campaign for a fairer deal will continue.

"January's rise would have cost a 10 vehicle freight operator around £14,000 - which could be one employee's wages. While we are relieved that the immediate danger has passed, in order to get the UK back on the road to economic recovery it is vital that we have a cut in fuel duty and a long-term strategy to prevent future rises and uncertainty."

Research commissioned by FairFuel UK from the National Institute for Economic and Social Research (NIESR) has found that a 3 pence reduction in fuel duty could generate an additional 75 thousand jobs, grow the economy overall by 0.2% at a net cost to the Treasury of £3bn. It is FTA's contention that taken together these increases in disposable income for consumers and free cash for businesses would be spent or invested elsewhere in the economy, leading to the re-ignition of economic growth.

Notes for editors

Five things everybody needs to know about fuel duty and why it should be cut:

1. Petrol really costs about 60p per litre (excluding duty and VAT)
2. Fuel duty is over half the total price that is paid at the time of purchase
3. Fuel duty is a tax on work - it is paid straight out of cash flow or household expenditure, not profits of savings
4. Fuel duty is paid by everyone - businesses and hard working families
5. A 3p per litre rise in fuel duty costs a 10 vehicle freight operator approximately £14,000 - that could be a person's wages!

For further information contact the FTA press office on 01892 552255/01892 552253, out of office hours on 07818 450425, or email press.office@fta.co.uk

Fork : further information on the FairFuelUK Campaign go to <http://www.fairfueluk.com> or email campaign@fairfueluk.com

http://www.fta.co.uk/media_and_campaigns/press_releases/2012/20121205_fta_welcomes_early_christmas_present_but_wants_more_from_chancellor.html

Truck&Business : Renault Trucks propose l'ESC sur le Midlum (06/12)

La technologie de contrôle électronique de la stabilité (ESC) qui permet une meilleure tenue de route des véhicules est désormais disponible sur le Renault Midlum. Renault Trucks répond ainsi aux attentes de ses clients qui veulent anticiper la future réglementation. Celle-ci imposera en 2014 un ESC pour tous les véhicules Euro VI.

http://www.truck-business.com/renault_trucks_propose_l_esc_sur_le_midlum_54417-fr-158-186803.html

Verkehrsrundschau : Zeitungsbericht: Bund will auf Maut-Schadensersatz verzichten (07/12)

Berlin. Die Bundesregierung ist bereit, auf Einnahmen in Milliardenhöhe zu verzichten, um die Unternehmen des Maut-Betreiberkonsortiums zu schonen. Obwohl das Verkehrsministerium mit den Toll-Collect-Gesellschaftern Deutsche Telekom und Daimler seit acht Jahren vor Gericht um sieben Milliarden Euro Schadensersatz und Vertragsstrafe streitet, sucht der Bund derzeit Wege, die Firmen mit einer Zahlung von 2,5 Milliarden Euro davonkommen zu lassen. Das berichtet die Berliner Zeitung mit Berufung auf „Verhandlungskreise“. Dabei hätten sich im Verfahren Erfolgsaussichten für den Bund angedeutet. Die Regierung fordert darin einen Ausgleich dafür, dass sich der zunächst für August 2003 geplante Start des Mautsystems um zweieinhalb Jahre verzögert hatte.

Da die Konzerne aber selbst für den reduzierten Schadensersatz keinerlei Rückstellung gebildet haben, erwäge der Bund sogar, Teile der Summe auf Umwegen wieder an sie zurückfließen zu lassen. Diskutiert werde etwa eine höhere Vergütung für den Maut-Betrieb, Forschungsförderung oder zusätzliche Aufträge. Seit Wochen laufen darüber nach Informationen der Berliner Zeitung Geheimverhandlungen zwischen Ministerium, Telekom und Daimler - abseits des Schiedsverfahrens. Sie sollen am heutigen Freitag mit einem Verfahrensvorschlag enden, hieß es. Der werde aber für juristisch so heikel gehalten, dass die Verabredung bestehe, Schadenssumme und Details geheim zu behandeln.

Toll Collect bestreitet die Ansprüche des Bundes. „Darum haben wir auch keine Rückstellung gebildet“, zitiert die Zeitung einen Telekom-Sprecher. Zum Verfahren und möglichen Absprachen äußere sich die Telekom nicht. Auch das Verkehrsministerium kommentiert die Verhandlung nicht. Eine Sprecherin sagte nur, das Verfahren werde nach längerer Pause noch in diesem Jahr fortgesetzt. (diwi) <http://www.verkehrsrundschau.de/zeitungsbericht-bund-will-auf-maut-schadensersatz-verzichten-1185901.html>

Verkehrsrundschau : Österreich: LKW-Maut wird teurer (07/12)

Wien. Die Maut für LKW über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht wird in Österreich Anfang 2013 um drei Prozent angehoben. Gemäß Bundesstraßen-Mautgesetz sind der Grundkilometertarif sowie die Mautabschnittstarife jährlich auf Grundlage des

harmonisierten Verbraucherpreisindex anzupassen. Die Erhöhung basiert auf dieser gesetzlichen Grundlage, teilt der Schnellstraßen- und Autobahnerhalter Asfinag mit.

In Österreich hängt die Höhe der von LKW über 3,5 Tonnen zu bezahlenden Maut von der Anzahl der Achsen und von der Euro-Emissionsklasse des Kraftfahrzeuges ab sowie von der Anzahl der tatsächlich zurückgelegten Kilometer. An der aktuellen Zuordnung der Euro-Emissionsklassen zu den vier Tarifgruppen (A, B, C, D) wird sich im Kalenderjahr 2013 nichts ändern.

Seit Januar 2012 wird auf dem rund 75 Kilometer langen Streckenabschnitt der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Anschlussstelle Innsbruck-Amras (A 13) ein gesetzlich festgelegter Mautzuschlag auf den Grundkilometertarif eingehoben, der schrittweise von 2012 bis 2015 von zehn auf 25 Prozent erhöht wird. Dieser Mautzuschlag wird im Jahr 2013 von bisher zehn auf 15 Prozent angehoben, teilt die Asfinag mit. Der Erlös aus diesem Zuschlag ist zweckgebunden und wird zur Finanzierung des Brenner Basistunnels (Bahntunnel) verwendet. (mf) <http://www.verkehrsroundschau.de/oesterreich-lkw-maut-wird-teurer-1185921.html>

Verkehrsroundschau : Scania: Wachstum erst im zweiten Halbjahr 2013 (07/12)

Arnsberg. Der schwedische Lastwagenbauer Scania Deutschland rechnet erst in der zweiten Jahreshälfte 2013 mit einer Belebung des LKW-Marktes. „Im ersten Halbjahr werden wir noch vor uns hindümpeln, im zweiten Halbjahr geht es wieder aufwärts“, sagte Scania-Deutschland-Chef Alexander Vlaskamp am Donnerstag vor Journalisten in Arnsberg. Dafür sei nicht zuletzt ein hoher Ersatzbedarf in den Flotten der Kunden verantwortlich. Mit einem Abrutschen der Märkte wie 2008 rechnet Vlaskamp nicht. „Wegen der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen ist es eine Herausforderung zu sage, was genau passiert. Wir fahren daher momentan auf Sicht“, so Vlaskamp.

Für das laufende Jahr geht Scania Deutschland davon aus, den Marktanteil auf dem Niveau des Vorjahres - 8,8 Prozent bei den Neuzulassungen - halten zu können. Scania hat in den ersten elf Monaten 2012 in Deutschland 4543 LKW verkauft, das sind acht Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Für den deutschen LKW-Gesamtmarkt erwartet Mikael Lundqvist, Direktor Strategie und Kommunikation bei Scania Deutschland, ein Minus zwischen sieben und neun Prozent.

Neue Antriebe : In der zweiten Jahreshälfte soll es nicht nur wirtschaftlich bergauf gehen, auch technisch soll sich bei Scania etwas tun. Die Schweden haben die Euro-6-Version ihrer Achtzylindermotoren und Fahrzeuge mit LNG-Antrieb angekündigt. LNG steht für verflüssigtes Erdgas. (sv) <http://www.verkehrsroundschau.de/scania-wachstum-erst-im-zweiten-halbjahr-2013-1185918.html>

DVZ : Der Gas-Langstreckenläufer (10/12)

Lange Zeit galt: Wer LKW mit Gas betreibt, muss sich mit geringen Reichweiten abfinden. Wird aber der Auflieger als Trägerfahrzeug für Zusatztanks eingesetzt, kann ein Gasfahrzeug mit dem Diesel-LKW mithalten. Die DVZ-Redaktion war jetzt exklusiv mit einer CNG-Kombination aus Iveco Stralis und Kögel-Trailer unterwegs...

<http://www.dvz.de/rubriken/test-technik/single-view/nachricht/der-gas-langstreckenlaeufer.html>

Truck&Business : Truck & Business Barometer : sans volumes stables, point de salut (11/12)

Cette deuxième édition 2012 pour notre enquête de conjoncture voit, de manière surprenante, l'indice de confiance des transporteurs belges remonter légèrement. Mais ce chiffre est trompeur : une distinction s'impose entre transport national et international, et entre les 'volontaires' et les 'résignés' d'autre part...

http://www.truck-business.com/truck_business_barometer_sans_volumes_stables_point_de_salut_54455-fr-128-186863.html

BMVBS : Bundeskabinett verabschiedet Entwurf zur Neuregelung (12/12)

Ramsauer: Wichtiger Schritt zu einfacherem, transparentem und gerechtem Punktesystem

Das Bundeskabinett hat heute den von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer vorgelegten Entwurf zur Neuregelung des Punktesystems und des Verkehrszentralregisters in Flensburg beschlossen.

Ramsauer: "Das Ziel lautet: Mehr Verkehrssicherheit. Das Punktesystem in Flensburg soll einfacher, gerechter und transparenter werden. Mit dem Beschluss des Kabinetts hat die Bundesregierung einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einer bürgerfreundlichen Regelung getan."

Die wichtigsten Änderungen:

- Jeder Verstoß verjährt für sich. Die Tilgungshemmung (neuer Eintrag verlängert automatisch die Tilgungsfrist des alten) entfällt.

- Mit Punkten erfasst werden nur noch Verstöße, welche die Verkehrssicherheit gefährden.
- Verstöße, welche die Verkehrssicherheit nicht gefährden, werden nicht mehr erfasst. Sie werden rückwirkend gelöscht. Beispiel: Einfahren in eine Umweltzone.
- Klare Differenzierung: Nur noch 3 Punktekategorien (statt bisher 7).
- Klare Einstufung: Vormerkung (bis zu 3 Punkte), Ermahnung (4-5 Punkte), Verwarnung (6-7 Punkte), Entziehung (ab 8 Punkten).
- Neues, wirksames Fahreignungsseminar für besseres Fahrverhalten. Wird bei der Stufe "Verwarnung" angeordnet.
- Wegfall des Punkteabbaus. Verkehrsrowdys können ihr Punktekontos nicht mehr durch Absitzen von Aufbauseminaren bereinigen.
- Anhebung der Eintragungsgrenze. Punkteeintrag erst ab 60 € (bisher 40 €). Damit weniger Bürokratie. Dafür aber gleichzeitig höhere Bußgelder für besonders gefährliche Verstöße. Beispiel: Handytelefonieren ohne Freisprechanlage oder Fahren ohne Winterreifen.

Im Anschluss an den Kabinettsbeschluss folgt das parlamentarische Verfahren. Es ist beabsichtigt, die gesetzlichen Grundlagen für die Neuregelung noch in dieser Legislaturperiode zu schaffen.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat im Frühjahr 2012 die Eckpunkte für die Neuregelung vorgestellt. Damit sollte eine breite fachliche und gesellschaftliche Diskussion eingeleitet werden. Im Mai 2012 wurde zum Vorhaben eine breite Bürgerbeteiligung durchgeführt. Es gab rund 30.000 Beiträge. Zu den Hauptforderungen gehörte: Stärkere Differenzierung bei den Punkten (3 statt 2) und einige Bußgelder gezielt erhöhen - zum Beispiel Handytelefonieren ohne Freisprecheinrichtung. Diese Anregungen wurden in den Entwurf zur Neuregelung aufgenommen.

http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/298-ramsauer-punktesystem-neuregelung.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D1%23id99156

bfmtv : Exclusif : comment l'Etat va faire payer les sociétés d'autoroutes (05/12)

Face à la nouvelle hausse des tarifs, le 1er février 2013, le gouvernement va doubler la redevance domaniale des sociétés d'autoroutes dès janvier. Ces dernières devront s'acquitter de 180 millions d'euros supplémentaires.

En ces temps de crise, tout le monde doit y mettre du sien. C'était, en substance, le message du gouvernement lorsqu'il évoquait, en septembre dernier, une éventuelle contribution des sociétés d'autoroutes au nom de l' "intérêt général".

Selon nos informations, celle-ci aura bien lieu : l'Etat va augmenter la redevance domaniale sur les sociétés d'autoroutes (en clair leurs loyers), la faisant passer de 180 millions d'euros à 350 millions, soit un quasi-doublement.

Cette mesure pourrait être mise en place dès le mois de janvier, par décret. Un décret qui, "par un mécanisme législatif, ne sera pas répercutable sur les tarifs des autoroutes", a indiqué le ministère des Transports à Bfmbusiness.com.

Les revenus supplémentaires issus de cette augmentation seront reversés à l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afit), dont les moyens s'élèvent actuellement à 2,2 milliards d'euros.

La hausse des tarifs au 1er février confirmée

Cette hausse a également été décidée pour compenser en partie la nouvelle hausse des tarifs des autoroutes, confirmée à Bfmbusiness.com par le gouvernement, et qui entrera en vigueur le 1er février. Tous les chiffres sont détaillés sont d'ailleurs disponibles ci-dessous.

Agacées par cette contribution dont elles devront s'acquitter, les sociétés d'autoroutes, elles, négocient actuellement des contreparties avec le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier.

Leur principale revendication concerne un nouvel allongement de la durée de leurs concessions. Mais le gouvernement ne l'entend pas ainsi. Une source proche du ministre confie que les discussions se déroulent "sur un ton pas très sympathique", même si il est pour le moment "complètement exclu que l'une ou l'autre des parties claque la porte".

Les sociétés d'autoroutes, qui, en 2011, ont réalisé des bénéfices records (1,93 milliard selon Le Parisien), devraient donc passer, elles aussi, à la caisse. <http://www.bfmtv.com/economie/exclusif-letat-va-faire-payer-societes-dautoroutes-397690.html>

OTHERS

Eurostat: Volume of retail trade down by 1.2% in euro area (05/12)



173/2012 - 5 December 2012

October 2012 compared with September 2012

Volume of retail trade down by 1.2% in euro area

Down by 1.1% in EU27

In October 2012 compared with September 2012, the volume of retail trade¹ fell by 1.2% in the euro area² (EA17) and by 1.1% in the EU27², according to estimates from Eurostat, the statistical office of the European Union. In September³ retail trade decreased by 0.6% and 0.2% respectively.

In October 2012⁴, compared with October 2011, the retail sales index fell by 3.6% in the euro area and by 2.4% in the EU27.

...

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-05122012-AP/EN/4-05122012-AP-EN.PDF

DVZ : Industrie scheint wieder Tritt zu fassen (12/12)

Die deutsche Industrie hat im November ihre Talfahrt verlangsamt. Sowohl bei Produktion als auch bei Auftragseingang und Beschäftigung schwächen sich die seit Monaten anhaltenden Rückgänge ab. Das zeigt der saisonbereinigte Markit/BME-Einkaufsmanager-Index (EMI), der sich gegenüber Oktober um 0,8 Punkte auf 46,8 verbesserte. Dennoch liegt der wichtige Konjunktur-Frühindikator nun schon den neunten Monat in Folge unter der magischen Grenze von 50, ab der Wachstum signalisiert wird.

"Der aktuelle EMI weckt Hoffnungen, dass die deutsche Wirtschaft zum Jahresende wieder Tritt fasst. Dann könnte sich auch das Geschäftsklima in wichtigen Schlüsselmärkten weiter aufhellen", betonte allerdings Dr. Holger Hildebrandt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME).

Interessant: Die Fertigwarenlager wurden im November nicht nur zum vierten Mal hintereinander, sondern auch so zügig abgebaut wie seit Februar 2010 nicht mehr. Bei den Vormateriallagern kam es zum stärksten Abbau seit drei Jahren. (sr)

<http://www.dvz.de/rubriken/marke-konjunktur/single-view/nachricht/industrie-scheint-wieder-tritt-zu-fassen.html>

Xinhuanet: China incentivizes cross-border economic cooperation zone investors

KUNMING, Dec. 5 (Xinhua) -- Authorities have formulated 10 measures to shore up the development of cross-border economic cooperation zones in a bid to lift China's opening-up in border areas, a senior official said on Wednesday.

Wang Chao, vice minister of commerce, unveiled the package at a working conference in Kunming, in southwest China's Yunnan Province, on such zones.

The measures will provide loans with discounted interest for infrastructure construction in cross-border economic cooperation zones, a 15-percent tax discount for enterprises concerning prioritized industries in west China before the end of 2020, direct

administrative power to examine and verify foreign investment in industries concerning transportation, international freight forwarding and wholesaling.

Priorities will also be given on land management, customs supervision, labor service cooperation, project contracting and personnel exchanges, said Wang.

The measures were jointly formulated by the Ministry of Commerce, Ministry of Finance (MOC), Ministry of Land and Resources, Ministry of Housing and Urban-Rural Development, the General Administration of Customs, and the State Administration of Taxation.

Since 1992, China has set up 15 cross-border economic cooperation zones in border regions of areas including Yunnan Province, Inner Mongolia Autonomous Region, Liaoning Province and Xinjiang Uygur Autonomous Region, covering a total land area of 92 square km.

Wang noted that such zones have greatly promoted the economic and social development of local areas.

In 2011, cross-border economic cooperation zones nationwide achieved a total foreign trade volume of 14.3 billion U.S. dollars, utilizing foreign investment of 560 million U.S. dollars, according to MOC data.

In a report on China's economic and social development plan issued in March this year, the Chinese central government vowed to further promote development of cross-border economic cooperation zones and support infrastructure connectivity with neighboring countries. http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-12/05/c_132021478.htm

BusinessEurope : BUSINESSEUROPE Headlines - No. 2012-42

Dear reader,

We are pleased to send you the latest edition of BUSINESSEUROPE Headlines:

In this edition:

- European Council must act now to restore confidence and boost competitiveness
- President Thumann presents new Director General Markus Beyrer to the press
- Climate conference: BUSINESSEUROPE calls for rethinking EU climate and energy policy in absence of a level playing field
- Taiwan must be part of EUâ€¢â€¢s strategic approach to Asia
- BUSINESSEUROPE comments on 2013 annual growth survey
- A strong industrial base is vital for economic growth and prosperity
- New rules on financial instruments should foster access to finance
- There is no need for an EU policy on transnational company agreements
- Addressing the challenge of minerals originating from conflict-affected countries
- BUSINESSEUROPE stresses role of technology and IPRs protection at climate conference in Doha

<http://www.businesseurope.eu/content/default.asp?PageID=698&NewsletterID=223>

Xinhuanet : Special Report: China's continued reform a boon to the world (13/12)

BEIJING, Dec. 13 (Xinhua) -- More than three decades of sound economic growth have lifted hundreds of millions of Chinese out of poverty, but challenges and obstacles still await the world's second largest economy....

http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-12/13/c_132037511.htm

Eurostat: GDP down by 0.1% in the euro area and up by 0.1% in the EU27 (06/12)



174/2012 - 6 December 2012

Second estimates for the third quarter of 2012

GDP down by 0.1% in the euro area and up by 0.1% in the EU27

-0.6% and -0.4% respectively compared with the third quarter of 2011

GDP fell by 0.1% in the euro area¹ (EA17) and increased by 0.1% in the EU27¹ during the third quarter of 2012, compared with the previous quarter, according to second estimates published by Eurostat, the statistical office of the European Union. In the second quarter of 2012, growth rates were -0.2% in both zones.

Compared with the same quarter of the previous year, seasonally adjusted GDP fell by 0.6% in the euro area and by 0.4% in the EU27 in the third quarter of 2012, after -0.5% and -0.3% respectively in the previous quarter.

Variation in components of GDP

During the third quarter of 2012, household² final consumption expenditure remained stable in the euro area and increased by 0.1% in the EU27 (after -0.4% and -0.3% respectively in the previous quarter). Gross fixed capital formation fell by 0.7% in the euro area and by 0.6% in the EU27 (after -1.8% and -1.7%). Exports rose by 0.9% in both zones (after +1.6% and +1.2%), while imports increased by 0.2% in the euro area and by 0.1% in the EU27 (after +0.6% and +0.7%).

US and Japanese GDP

During the third quarter of 2012, GDP increased by 0.7% in the United States compared with the previous quarter (after +0.3% in the second quarter of 2012), but fell by 0.9% in Japan (after +0.1%).

Compared with the same quarter of the previous year, GDP rose by 2.5% in the United States (after +2.1% in the previous quarter) and by 0.2% in Japan (after +3.4%).

1. The euro area (EA17) includes Belgium, Germany, Estonia, Ireland, Greece, Spain, France, Italy, Cyprus, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Austria, Portugal, Slovenia, Slovakia and Finland.
The EU27 includes Belgium, Bulgaria, the Czech Republic, Denmark, Germany, Estonia, Ireland, Greece, Spain, France, Italy, Cyprus, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Hungary, Malta, the Netherlands, Austria, Poland, Portugal, Romania, Slovenia, Slovakia, Finland, Sweden and the United Kingdom.
2. NPISH (Non-profit institutions serving households) included.

Summary quality information:

European quarterly national accounts are compiled in accordance with the European System of Accounts 1995 (ESA 95). The second estimates of the third quarter of 2012 GDP growth presented in this release are based on Member States' data as available, covering 98% of euro area GDP (96% of EU27 GDP). These data are seasonally adjusted (and in most cases also corrected for working days) according to national adjustment procedures. Seasonally adjusted European aggregates are calculated from seasonally adjusted Member States' data (indirect seasonal adjustment).

A flash estimation of GDP growth was published in News Release 159/2012 issued on 15 November 2012. This was based on a more limited data set than the one used for the present News Release and, additionally, on flash estimates for some Member States, which have now been revised. The published GDP growth rates for the third quarter of 2012 compared with the previous quarter, which had been estimated at -0.1% for the euro area and +0.1% for the EU27, remain unchanged for both zones. Compared with the third quarter of 2011, GDP growth rates of -0.6% for the euro area and -0.4% for the EU27 are also unchanged.

With the second estimates, euro area and EU27 figures are subject to revision for all quarters for variables in this release. Other variables will be updated with the first release of quarterly employment, scheduled for 14 December 2012. Figures presented in this release may be further revised with the third estimate, scheduled for 9 January 2013. As already announced, this third estimate will only be updated in the Eurostat database and will incorporate additional country data. European legislation requires all EU Member States to send quarterly national accounts (main aggregates) within 70 days after the end of the quarter at the latest, which is between Eurostat's second and third quarterly releases.

More data on European quarterly national accounts are available on Eurostat's website ("Statistics Database" / "Database" / "Economy and Finance" / "National Accounts"). Also there, additional general information on European national accounts is given in the metadata files linked to the data tables.

Issued by: **Eurostat Press Office**

Tim ALLEN
Tel: +352-4301 33 444
eurostat-pressoffice@ec.europa.eu

Eurostat news releases on the internet:
<http://ec.europa.eu/eurostat>

For further information on data:

Luis BIEDMA
Tomas DUCHON
Tel: +352-4301-34 728
+352-4301-32 383
estat-gdp-query@ec.europa.eu

Selected Principal European Economic Indicators: <http://ec.europa.eu/eurostat/euroindicators>

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/2-06122012-AP/EN/2-06122012-AP-EN.PDF

Eurostat: EU27 current account surplus 28.4 bn euro (07/12)



175/2012 - 7 December 2012

First estimate for the third quarter of 2012

EU27 current account surplus 28.4 bn euro

40.9 bn euro surplus on trade in services

The EU27¹ external current account² recorded a surplus of 28.4 billion euro in the third quarter of 2012, compared with a deficit of 9.1 bn in the third quarter of 2011, according to first estimates³ from Eurostat, the statistical office of the European Union.

In the third quarter of 2012, compared with the third quarter of 2011, the deficit of the goods account strongly decreased (-10.1 bn euro compared with -34.4 bn), while the surplus of the services account reached a record level (+40.9 bn compared with +31.1 bn). The surplus of the income account also rose (+14.9 bn compared with +12.1 bn), while the deficit of the current transfers account fell slightly (-17.3 bn euro compared with -18.0 bn).

These data are not seasonally adjusted and are subject to revision.

... http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/2-07122012-AP/EN/2-07122012-AP-EN.PDF

Eurostat : Industrial production down by 1.4% in euro area (12/12)



178/2012 - 12 December 2012

October 2012 compared with September 2012

Industrial production down by 1.4% in euro area

Down by 1.0% in EU27

In October 2012 compared with September 2012, seasonally adjusted industrial production¹ fell by 1.4% in the euro area² (EA17) and by 1.0% in the EU27², according to estimates released by Eurostat, the statistical office of the European Union. In September³ production decreased by 2.3% and 2.1% respectively.

In October 2012 compared with October 2011, industrial production dropped by 3.6% in the euro area and by 3.1% in the EU27.

... http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/4-12122012-AP/EN/4-12122012-AP-EN.PDF

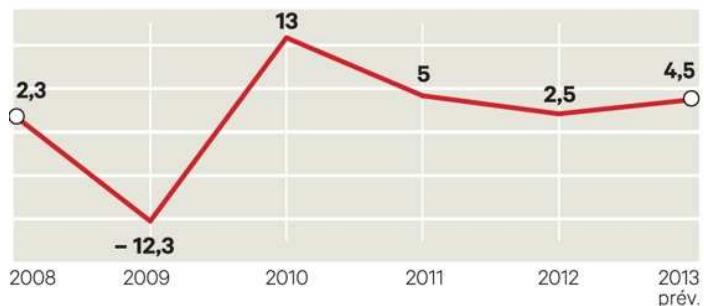
lesechos.fr: Le commerce entre l'Asie et l'Europe s'effondre (06/12)

Le trafic maritime entre la Chine et l'Europe a reculé de 17 à 28 %.
L'OMC abaisse à 2,5 % sa prévision de croissance du commerce pour 2012.

Un ralentissement du commerce mondial

La croissance du commerce des marchandises

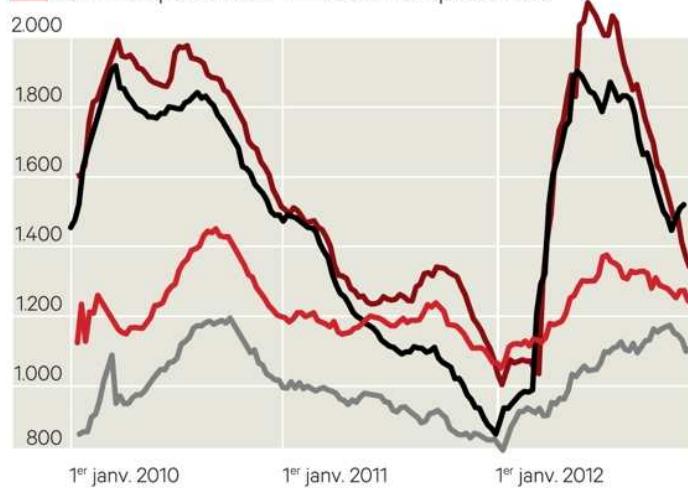
Variation annuelle, en %



Indices des taux de fret du commerce

Base 1.000, 1^{er} janvier 1998

■ Chine et Méditerranée ■ Chine et Europe du Nord
■ Chine et côte ouest ■ Chine et côte est
■ de l'Amérique du Nord ■ de l'Amérique du Nord



« LES ÉCHOS » / SOURCE : OMC, SHIPPING MACRO REPORT

La crise économique des pays européens ne fait pas les affaires du transport maritime. La récession de la zone euro, encore plus prononcée dans les pays périphériques, a pour conséquence un effondrement du fret maritime entre l'Europe et l'Asie. Ce que confirme Philippe Hoehlinger, consultant après avoir travaillé treize ans chez General Electric comme directeur stratégique : « *Le fret maritime entre l'Asie et l'Europe du Nord s'est replié de 17 % au cours des trois derniers mois. Si l'on regarde le trafic entre l'Asie et les pays méditerranéens, l'effondrement est encore plus prononcé puisqu'il s'élève à 28 % pour la même période. La situation ne devrait pas s'améliorer avant mars-avril 2013* », avance-t-il.

Seul le trafic maritime transpacifique semble résister. Entre la Chine et la côte Est des Etats-Unis, il ne s'est replié que de 6 % sur le trimestre. Une résistance due au fait que les contrats de transport maritime - à 90 % - sont conclus sur l'année autour du mois de mai de chaque année. Il faudra donc attendre le printemps prochain pour avoir des signes nets d'amélioration ou de détérioration. Résultat, pour l'année 2012, poursuit Philippe Hoehlinger, la croissance du trafic maritime devrait s'établir à 6 % avant de légèrement rebondir à 7,4 % l'an prochain si l'on se base sur les dernières perspectives de croissance économique du Fonds monétaire international. « *Nous sommes loin de la croissance de 10 % que nous avions enregistrée avant la crise de 2008* », observe-t-il.

Appel aux gouvernements : Dans un tel environnement, il n'est guère étonnant qu'hier, le directeur général de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Pascal Lamy, ait de nouveau tapé du poing sur la table. Dans le rapport de l'organisation sur l'évolution de l'environnement commercial international, publié hier, Pascal Lamy a estimé que « *le monde a besoin que tous les gouvernements prennent l'engagement [...] de relancer le système commercial multilatéral de façon à pouvoir restaurer la sécurité économique [...]. La volonté politique de résister aux politiques autocentrées semble faiblir dans certains pays, alors* ».

même que l'économie mondiale a besoin de davantage de commerce pour éloigner le danger de la récession ». Et pour cause, l'organisation a de nouveau revu à la baisse les perspectives de croissance du commerce qui ne devrait plus progresser que de 2,5 % cette année contre 3,7 % espérés encore en avril dernier. L'an prochain, la prévision d'une croissance de 4,5 % reste en dessous de la moyenne de ces vingt dernières années (5,4 %).

Ehfin, si l'OMC constate un ralentissement certain du nombre de mesures restreignant la liberté de commerce entre octobre 2011 et octobre 2012, l'organisation relève qu'elles viennent néanmoins s'ajouter à celles qui ont été mises en place dès la crise économique de 2008. En clair, les pays membres ont tendance à vouloir protéger leurs marchés domestiques en recourant à des mesures non tarifaires plutôt qu'à des droits de douanes. En dépit des engagements réitérés des chefs d'Etat et de gouvernement du [G20](http://www.lesechos.fr/economie-politique/monde/actu/0202431458940-le-commerce-entre-l-asie-et-l-europe-s-effondre-517852.php) de ne pas recourir au protectionnisme... <http://www.lesechos.fr/economie-politique/monde/actu/0202431458940-le-commerce-entre-l-asie-et-l-europe-s-effondre-517852.php>