

# La Lettre d'information

N° 10 - décembre 2011

## Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
Assemblée générale de l'ORT2L le 13 septembre	3
Les indices des prix de transport de fret	4

## Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine	
<i>Créations et défaillances</i>	5
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	6

## Transport routier

La paquet routier	7
Le transport routier de marchandises en Lorraine :	
<i>Les flux</i>	8

## Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :	
<i>Les chargements et déchargements</i>	9

## Flash

Les assises du ferroviaire	12
----------------------------	----

## Contacts

10

## Agenda

23/01/2012

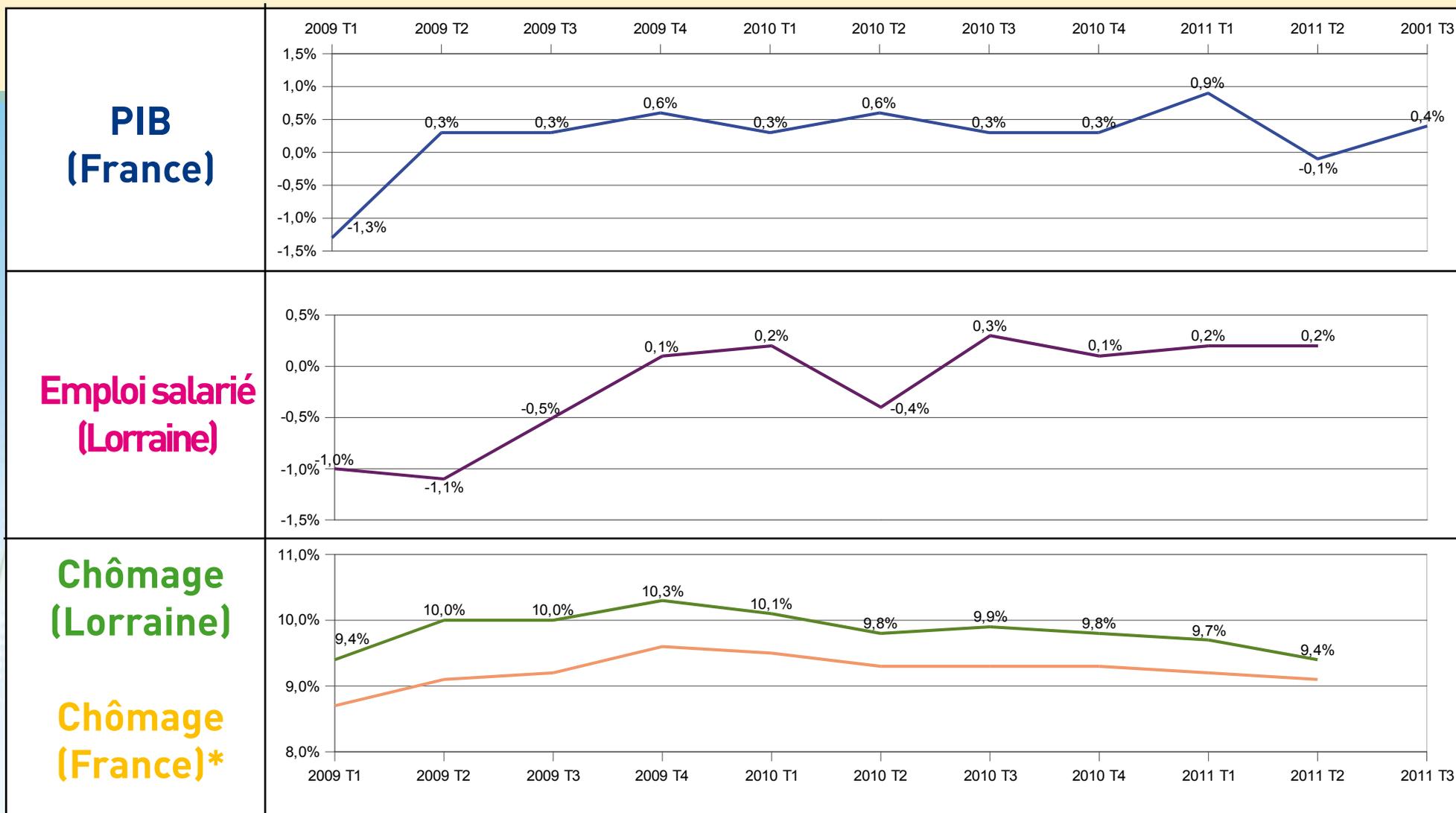
Bureau de l'ORT2L

07/02/2012

Assemblée générale de l'ORT2L



## La conjoncture nationale et régionale<sup>1</sup>



\* Données provisoires pour le dernier trimestre

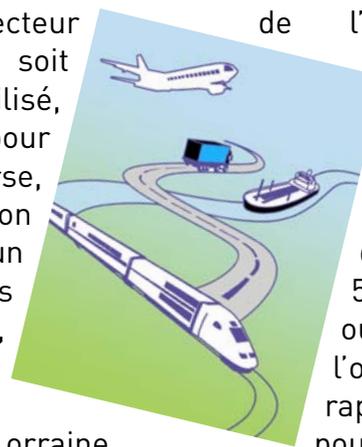
<sup>1</sup>- INSEE Lorraine - [www.insee.fr/lorraine](http://www.insee.fr/lorraine)

## Assemblée générale de l'ORT2L le 13 septembre

L'ORT2L a réuni son assemblée générale le 13 septembre 2011. Celle-ci a été l'occasion de reconduire l'association dans ses missions pour une nouvelle période de trois ans, comme le prévoit ses statuts. Les membres présents ont également pu faire évoluer ces statuts, au cours d'une assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue au préalable. Après trois années de fonctionnement, le bureau avait en effet décidé de les reprendre afin de tenir mieux compte de la réalité du fonctionnement de l'observatoire. Les membres de l'observatoire ont en outre validé les comptes et le bilan d'activités 2010. L'ORT2L a ainsi agi en 2010, entre autres sur les points suivants :

- Publication de 4 lettres d'informations
  - Réalisation des flashs d'information à partir de janvier 2010
  - Publication des Chiffres clés des transports en Lorraine, édition 2009-2010
  - Réalisation de l'étude Logistique et transfert modal en région Lorraine
  - Poursuite du travail dans le domaine du développement durable avec l'ADEME
  - Alimentation et mise à jour du site Internet
- Cette assemblée générale a été poursuivie par deux présentations.

La DREAL a présenté le fascicule des Chiffres clés des transports, édition 2010-2011. Ce document s'organise suivant trois dominantes : les données économiques générales – le transport de marchandises – le transport de voyageurs, puis par mode de transport. Il apparaît ainsi que, d'une manière générale, l'année 2009 a été assez néfaste pour le secteur du transport, quel que soit le mode de transport utilisé, pour les voyageurs ou pour les marchandises. A l'inverse, l'on peut noter une inversion de tendance en 2010 et un retour à des chiffres plus flatteurs. A titre d'exemple, le transport intérieur de marchandises par voie routière concernant la Lorraine diminue de 17 % entre 2008 et 2009 (en tonnes\*kilomètres) et progresse de 8 % entre 2009 et 2010.



Air Lorraine a ensuite assuré sa présentation, dans le cadre du partenariat que les deux associations réfléchissent à mettre en place. Air Lorraine est l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région, issue du rapprochement d'AtmoLor et d'AirLor. Leurs missions sont de mesurer les taux de polluants de l'atmosphère, d'informer et de sensibiliser le public quant à ces problématiques de pollutions. Les transports émettant une grande partie des polluants (en France, 53 % des oxydes d'azote ou 15 % du benzène...), l'observatoire s'est rapproché de l'association pour déterminer la place des transports dans les émissions Lorraine. Une prestation annuelle serait ainsi réalisée, déterminant les évolutions et le zonage des émissions des principaux polluants et gaz à effet de serre en région Lorraine.

Les présentations de cette journée sont disponibles à l'adresse suivante : [www.ort2l.fr/index.php?id=6&news=59&lang=fr](http://www.ort2l.fr/index.php?id=6&news=59&lang=fr)

Pour plus d'informations sur les activités d'Air Lorraine, vous pouvez consulter les sites suivants : [www.atmolor.org](http://www.atmolor.org) et [www.climagir.org](http://www.climagir.org)

## Les indices des prix de transport de fret<sup>2\*</sup>

Le second trimestre de 2011 a connu une hausse du prix de tous les modes de transports de fret, le fret aérien connaît la plus forte variation.

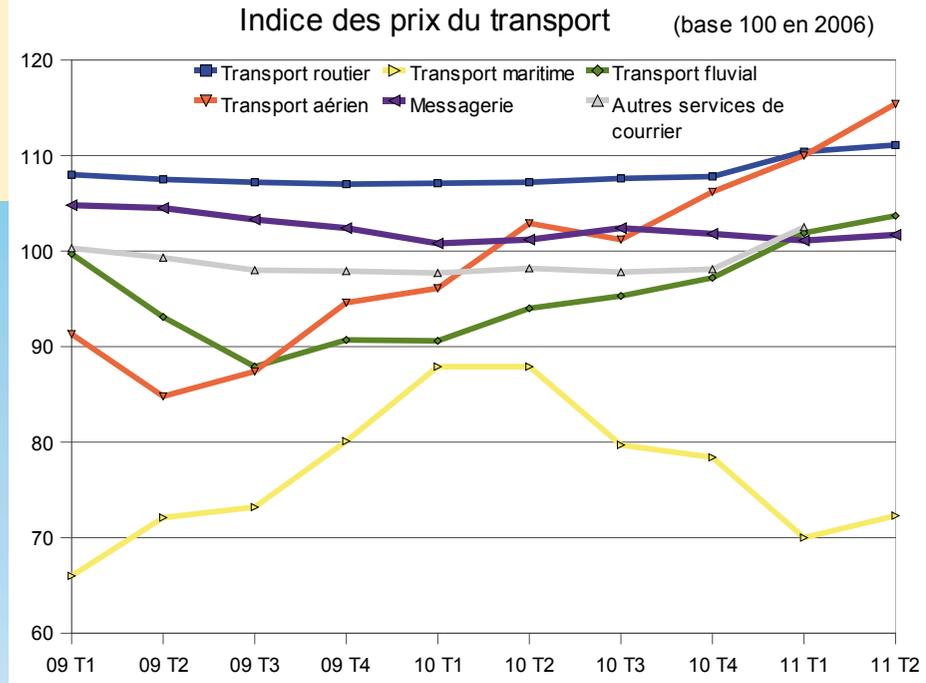
Lors de ce trimestre, les prix du transport de fret aérien se sont ainsi renchéri de 4,9 %\*. En deux ans, le transport de marchandises par voie aérienne a même gagné un tiers (plus bas niveau atteint, depuis la mise en place de l'indicateur en 2006, au second trimestre 2009). Toutes les destinations connaissent un rebond de leurs prix ; en particulier, les destinations les plus lointaines voient leurs prix de transport gagner plus de 5 % (Amériques, Asie-Pacifique, Outre-Mer).

Enrayant la baisse constatée depuis un an, l'indice des prix du transport maritime repart à la hausse (+3,2 %). Celui-ci reste néanmoins inférieur de 18 % au niveau atteint un an auparavant et équivalent au niveau du second trimestre 2009.

Bien que moins importante qu'au trimestre précédent, la hausse des prix du transport de fluvial continue à +1,8 %. Les prix du transport de marchandises national s'enrichissent de 1 % alors que ceux de l'international augmentent de 2,5 %. Les prix pratiqués dans le bassin « Grand-Est » (regroupant Alsace-Lorraine et Rhône-Saône) sont ceux qui augmentent le plus vite : +3,6 %, réduisant l'écart de prix pratiqués dans les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais de trois points.

De la même manière le transport routier de marchandises devient également plus onéreux ce trimestre : +0,7 %, quels que soient la distance d'acheminement ou les produits transportés. Ainsi, les transports de proximité voient leurs prix augmenter de 1 %, les transports interurbains de 0,5 % et les transports internationaux de 0,7 %. Les produits agro-alimentaires sont ceux qui connaissent l'évolution de prix la plus rapide (+1,6 %), tandis que le prix du transport des produits manufacturés augmente de 0,4 %.

\* Sauf indication contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent.



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport routier	107,1	107,2	107,6	107,8	110,4	111,1		
Transport maritime	87,9	87,9	79,7	78,4	70	72,3		
Transport fluvial	90,6	94	95,3	97,2	101,9	103,7		
Transport aérien	96,1	102,9	101,2	106,2	110	115,4		
Messagerie, fret express	100,8	101,2	102,4	101,8	101,1	101,7		
Autres services de courrier	97,7	98,2	97,8	98,1	102,5			

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au deuxième trimestre 2011. Chiffres et statistiques n°247, septembre 2011. Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/resultats-denquetes/479.html>

## La démographie des entreprises en Lorraine

### Créations et défaillances

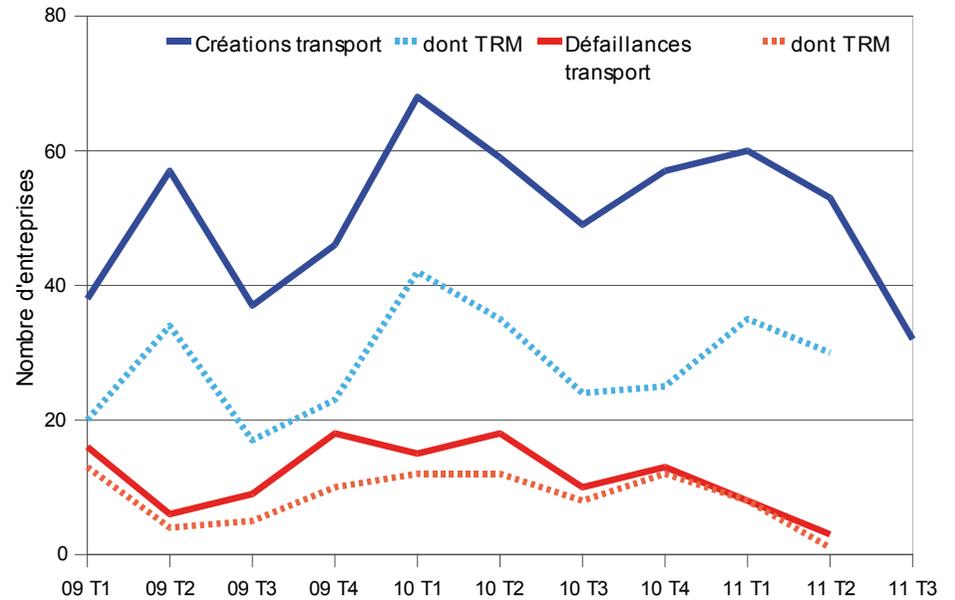
Le troisième trimestre 2011, qui connaît un brusque ralentissement des créations d'entreprises, confirme la tendance initiée au premier semestre.

Ce trimestre, le nombre de créations d'entreprises, au niveau national ou régional, recule de 8 % tous secteurs confondus, par rapport au troisième trimestre 2011. Sur la même période de temps, le secteur du transport en Lorraine a en revanche connu une baisse bien plus sensible : un tiers de création d'entreprises en moins, passant de 49 à 32. Sur les neuf premiers mois de l'année, la baisse dans ce secteur atteint ainsi 18 %, contre 13 % tous secteurs confondus en Lorraine (par rapport aux neuf premiers mois 2010), soit 58 % des créations d'entreprises de transport.

La tendance des trimestres précédents se confirme également sur les défaillances d'entreprises au second trimestre 2011. Tandis que ce nombre stagne au niveau national (par rapport au deuxième trimestre 2011), la Lor-

raine connaît une nouvelle diminution de ses défaillances d'entreprises (-10 % sur la même période). Et cette embellie profite notamment au secteur du transport. 3 entreprises de transport ont ainsi déposé le bilan au deuxième trimestre 2011, dont 1 était une entreprise de TRM. Elles étaient 18, dont 12 du TRM, à être dans ce cas une année auparavant. Sur les quatre derniers trimestres, ce sont donc 3 entreprises de transport, dont 2 de TRM, qui ont fermé en moyenne par mois. Au final, le solde création - défaillance s'améliore un peu : en moyenne par trimestre, il était de +44 entreprises de transport en 2010 (+21 pour le TRM) ; et +51 entreprises de transport au premier semestre 2011 (+28 pour le TRM).

\* Le TRM comprend les transports routiers de fret de proximité, les transports routiers de fret interurbains, la location de camions avec chauffeur et les services de messagerie/fret express.



	2010				2011		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Créations</b>							
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	4 860	4 059	3 849	3 777	3 841	3 691	3 523
<b>Créations transport</b>	68	59	49	57	60	53	32
<b>dont TRM</b>	42	35	24	25	35	30	
<b>Tous secteurs (France)</b>	181 999	156 007	135 466	148 567	149 721	138 989	124 270
<b>Défaillances</b>							
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	390	430	358	408	412	388	
<b>Défaillances transport</b>	15	18	10	13	8	3	
<b>dont TRM</b>	12	12	8	12	8	1	
<b>Tous secteurs (France)</b>	14 544	12 772	10 776	12 748	14 412	12 772	

Sources : INSEE - Banque de données macro-économiques / SIRENE conjoncture

NB : Toutes les données fournies sont des données brutes, non corrigées des variations saisonnières

Les défaillances d'entreprises sont les données brutes à la date de jugement

Les données des 2 derniers trimestres sont données à titre provisoires pour les créations

Les données des 3 derniers trimestres sont données à titre provisoires pour les défaillances

## La démographie des entreprises en Lorraine

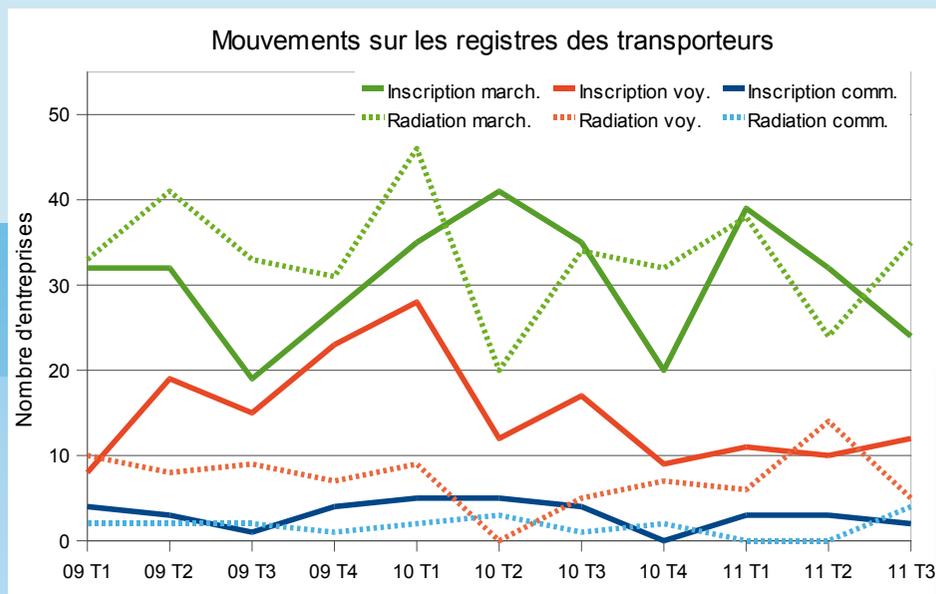
### Inscriptions et radiations des registres

A l'instar des créations et défaillances d'entreprises, les mouvements sur les registres des transporteurs souffrent de la conjoncture économique, au troisième trimestre 2011, confirmant les craintes des trimestres précédents.

Le nombre d'inscriptions nouvelles aux trois registres des transporteurs (marchandises, voyageurs, commissionnaires) diminue ce trimestre d'un tiers (par rapport au troisième trimestre 2010). Cette baisse est constatée uniformément sur chacun des registres, mais c'est le registre des transporteurs de marchandises qui semble le plus pâtir de l'évolution économique, enregistrant 11 inscriptions nouvelles de moins qu'au troisième trimestre 2010. Le nombre d'inscriptions nouvelles au registre des transporteurs de voyageurs diminue de 5 sur cette même période et le registre des commissionnaires enregistre 2 inscriptions ce trimestre, contre 4 un an auparavant.

Dans le même temps, le nombre de radiations repart légèrement à la hausse. Stables sur les registres marchandises et voyageurs (respectivement une de plus et autant ce trimestre qu'au troisième trimestre 2010), ce nombre évolue brutalement sur le registre des commissionnaires. 4 entreprises ont ainsi été radiées au troisième trimestre 2011, alors qu'il n'y en avait eu aucune un an auparavant.

Le bilan est ainsi négatif sur l'évolution du nombre d'entreprises inscrites aux registres (le solde inscriptions - radiations). Le registre marchandises perd ainsi 11 entreprises ce trimestre (alors qu'il en gagnait une lors de l'avant-dernier trimestre 2010) et le registre des commissionnaires en perd 2 (pour un gain de 3 il y a un an). Malgré la baisse du nombre d'inscriptions, le registre voyageurs gagne à nouveau des entreprises (+7, contre +12 l'année passée), après une perte de 4 entreprises au trimestre précédent.



Registres	2010				2011		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Nouvelles inscriptions</b>							
Marchandises	35	41	35	20	40	32	24
Voyageurs	28	12	17	9	11	10	12
Commissionnaires	5	5	4	0	3	3	2
<b>Radiations</b>							
Marchandises	46	20	34	32	38	24	35
Voyageurs	9	0	5	7	6	14	5
Commissionnaires	2	3	1	2	0	0	4

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

## Le paquet routier

Les directives européennes relatives au Paquet routier du 21 octobre 2009 sont applicables en France depuis le 4 décembre 2011. Ces directives introduisent trois nouveautés principales pour les transporteurs routiers de marchandises.

### Conditions d'exercice de la profession

Trois conditions étaient jusqu'à présent nécessaires afin de pouvoir exercer une activité de transport : l'honorabilité professionnelle, la capacité financière et la capacité professionnelle. Depuis le début du mois, s'ajoute à ces trois conditions, l'exigence d'établissement en France. Les entreprises doivent à présent justifier de la présence de locaux sur le territoire français, abritant leurs documents administratifs, leurs équipements et centres d'exploitation. Cette nouvelle condition est soumise à vérification par les agents chargés du contrôle.

Si ses quatre conditions sont remplies, l'entreprise demande alors une autorisation d'exercer auprès de la Préfecture de région. Cette demande s'effectue via un document CERFA (disponible par Internet) que remplit le représentant légal de l'entreprise.

Les entreprises inscrites avant le 4 décembre 2011 sont réputées en règle au regard de cette autorisation. Elles devront néanmoins fournir la preuve relative à l'exigence d'établissement dans les 6 mois, soit jusqu'au 3 juin 2012.

### Capacité et bilan financiers

La capacité financière de l'entreprise est assurée si elle démontre qu'elle dispose de capitaux et réserves d'un montant au moins égal aux chiffres suivants :

Marchandises			Voyageurs		
Moins de 3,5 tonnes	1 <sup>er</sup> véhicule	1 800 €	Moins de 9 places	Tous véhicules	1 500 €
	Véhicules suivants	900 €			
Plus de 3,5 tonnes	1 <sup>er</sup> véhicule	9 000 €	Plus de 9 places	1 <sup>er</sup> véhicule	9 000 €
	Véhicules suivants	5 000 €		Véhicules suivants	5 000 €

Toutes les entreprises de transport (y compris de voyageurs) sont désormais tenues d'adresser la liasse fiscale des comptes annuels à la DREAL. Toutefois, cette obligation est assouplie à partir du 31 décembre 2011 : la Direction Générale des Finances Publiques peut pourvoir à cette obligation dès lors que l'entreprise signale son inscription à l'un des registres lors de sa déclaration d'impôts.

### Accès à la profession

La principale voie d'accès à la profession est désormais l'examen.

L'accès par reconnaissance de l'expérience professionnelle ne concernera plus qu'une minorité de responsables légaux d'entreprises de transport, ayant 10 ans d'expérience au 4 décembre 2009. L'accès par équivalence de diplôme autorisant l'obtention du certificat de capacité professionnelle est restreint à une liste fixée par arrêté du Ministère en charge des Transports.

### Autres dispositions

L'attestataire de capacité est remplacé par le gestionnaire de transport, personne physique dirigeant effectivement et en permanence les activités de transport, résidant dans l'Union Européenne et satisfaisant aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelles.

La garantie bancaire des entreprises de transport de voyageurs ne peut couvrir que la moitié de la capacité financière exigible.

Les entreprises inscrites sur l'un des différents registres le 4 décembre 2011 ont 6 mois (jusqu'au 3 juin 2012) pour se mettre en conformité avec cette nouvelle réglementation. Corollaire : aucune commission régionale des sanctions administratives ne se tiendra durant cette période de mise en conformité.

Les candidats à l'accès à la profession par reconnaissance professionnelle ayant déposé leur dossier avant le 4 décembre 2011 ont jusqu'au 30 juin 2012 pour régulariser leur inscription.

### **A consulter :**

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement a mis en ligne une foire aux questions :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

(Rubrique : Transports > Secteur routier > Transport de marchandises > Paquet routier et FAQ)

Les textes des règlements européens relatifs au paquet routier sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-3-reglements-europeens-paquet.html>

## Le transport routier de marchandises en Lorraine

### Les flux

Malgré une quasi-stagnation du volume de marchandises transportées pour compte d'autrui par voie routière\*, les tonnages transportés en Lorraine sont en régression de 5 % au deuxième trimestre 2011.

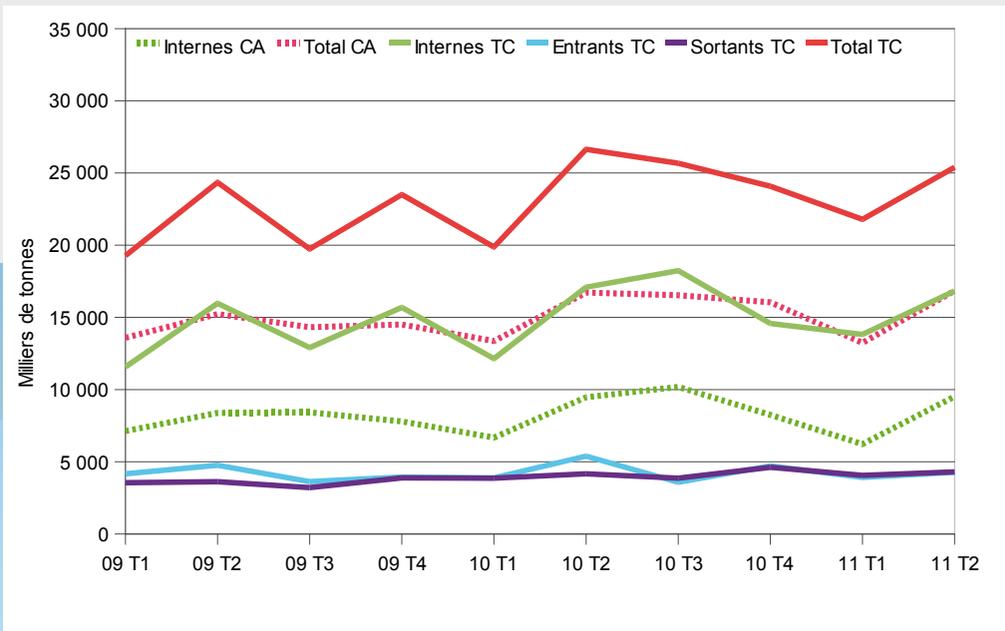
Les flux nationaux<sup>3</sup> du second trimestre 2011 concernant la Lorraine sont ainsi en régression de 1,25 millions de tonnes. Pour l'essentiel, cette baisse provient de l'affaiblissement des réceptions (-21 % soit -1,1 Mt) et, dans une moindre mesure, d'une diminution des flux internes à la région (-2 % soit 260 kt). A l'inverse, les expéditions repartent à la hausse (+3 % soit 130 kt), rééquilibrant l'écart entre flux entrants et flux sortants. Cette différence atteint ainsi 30 kt en faveur des expéditions, contre 1,2 Mt d'excédents de réceptions un an auparavant.

Malgré ce déclin, les chiffres du transport pour compte d'autrui sont restés stables ce trimestre (+1 % en tonnages). Les flux internes suivent la même tendance (+1 %). En revanche, les flux interrégionaux se déséquilibrent : les volumes de marchandises réceptionnés sont en progression de 6 %, alors que les expéditions reculent de 4 %.

\* Sauf indication contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le second trimestre 2010).

3- Transport national en Lorraine : total des flux en provenance ou à destination de Lorraine ne franchissant pas les frontières nationales (y compris les flux internes).

Le transport routier de marchandises pour compte propre explique finalement cette différence. Les volumes transportés en propre sont ainsi en recul de 14 %, s'établissant à 8,5 Mt contre 9,9 Mt un an auparavant. Les trois-quarts de cette baisse sont imputables aux échanges avec les autres régions françaises, et même aux réceptions qui perdent 77 % en volume, alors que les expéditions augmentent de moitié. Les flux internes, qui représentent 85 % des échanges pour compte propre, sont en déclin de 4 % pour atteindre les 7,3 Mt.



Flux	2010				2011	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Compte d'autrui</b>						
Internes	6 674	9 464	10 182	8 245	6 223	9 518
Entrants	3 433	3 640	3 016	3 770	3 376	3 872
Sortants	3 257	3 610	3 336	4 030	3 635	3 453
Total	13 364	16 714	16 534	16 045	13 234	16 843
<b>Tous comptes</b>						
Internes	12 139	17 090	18 236	14 758	13 819	16 827
Entrants	3 877	5 386	3 579	4 710	3 913	4 269
Sortants	3 860	4 166	3 862	4 615	4 057	4 298
Total	19 876	26 642	25 677	24 083	21 789	25 394

Source : TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes

Les termes « Entrants » et « Sortants » font référence aux marchandises échangées avec les autres régions françaises

Les chiffres du dernier trimestre sont donnés à titre provisoire

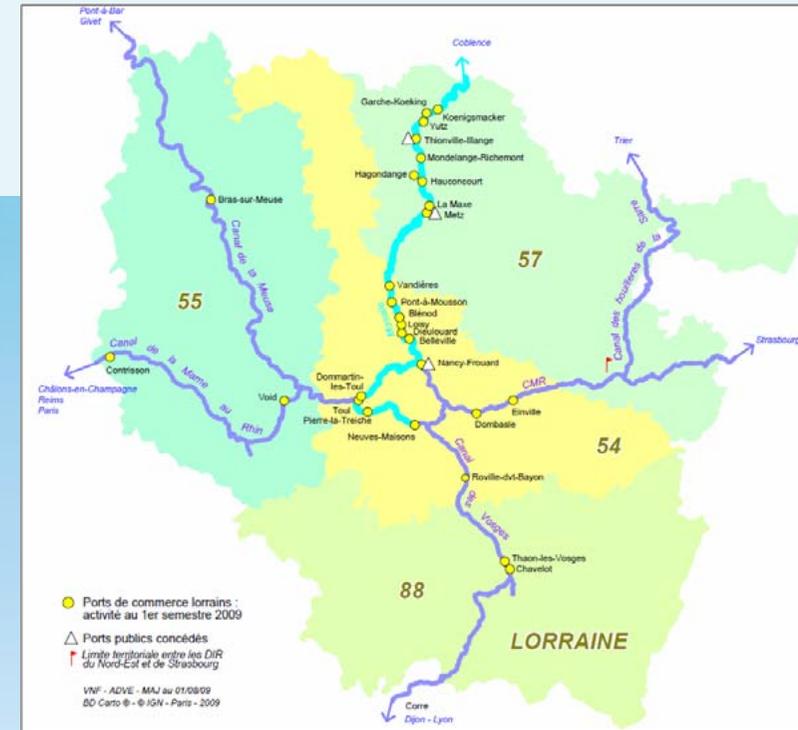
## Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

### Les chargements et déchargements<sup>4</sup>

Le troisième trimestre 2011 vient compenser une partie de la baisse d'activité constatée au second trimestre (activité mesurée en tonnes, par rapport au même trimestre de l'année précédente).

Ainsi, alors que le premier semestre accusait un recul de 11 % sur la Moselle canalisée (en tonnages, par rapport au premier semestre 2010), le troisième trimestre voit son activité augmenter de 10 %, par rapport au troisième trimestre 2010. La baisse de l'activité mosellane, au cours des neuf premiers mois de l'année 2011, s'infléchit donc à -3,5 % par rapport à la même période de l'année 2010. Cette évolution est pour beaucoup due aux réceptions, dont le volume augmente de 3,2 % durant ces neuf mois, par rapport aux trois premiers trimestres de 2010, alors que, dans le même temps, les expéditions ne reprennent que difficilement (-11,2 % sur les neuf premiers mois, par rapport aux neuf premiers mois 2010 ; mais +2,9 % au troisième trimestre 2011, par rapport au troisième trimestre 2010).

L'activité diminue fortement sur le canal de la Marne au Rhin, perdant la moitié des volumes lors de ces neuf premiers mois (mesurés en tonnages, par rapport aux mêmes mois en 2010), à cause d'une baisse sensible des expéditions. De même, la croissance de l'activité fluviale sur le canal des Vosges – de moitié au premier semestre, par rapport au premier semestre 2010 – s'infléchit nettement lors du trimestre suivant : -18 % au troisième trimestre 2011 par rapport au troisième trimestre 2010, mais son évolution demeure positive sur les 9 premiers mois 2010 (+19,6 % par rapport à la même période en 2010).



### Évolution au cours des neuf premiers mois 2011 par rapport au neuf premiers mois 2010 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2011			2010			Variation 2011/2010		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	1 927 263	2 937 700	4 864 963	2 182 426	2 654 317	4 836 743	- 11,7 %	+ 10,7 %	+ 0,6 %
	de Frouard à Metz	984 103	912 403	1 896 506	1 093 604	1 044 754	2 138 358	- 10 %	- 12,7 %	- 11,3 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	60 310	0	60 310	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	263 487	449 710	713 197	240 826	468 744	709 570	+ 9,4 %	- 4,1 %	+ 0,5 %
	<b>TOTAL :</b>	<b>3 174 853</b>	<b>4 299 813</b>	<b>7 474 666</b>	<b>3 577 166</b>	<b>4 167 815</b>	<b>7 744 981</b>	<b>- 11,2 %</b>	<b>+ 3,2 %</b>	<b>- 3,5 %</b>
Canal de la Meuse	de Troussey à Pouilly-sur-Meuse	240	0	240	0	0	0	-	-	-
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	10 706	3 914	14 620	30 880	231	31 111	- 65,3 %	+ 1594,4 %	- 53 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	289 799	287 578	577 377	243 659	239 049	482 708	+ 18,9 %	+ 20,3 %	+ 19,6 %

Unité : tonnes

Les tonnes réalisées par le trafic intra-mosellan, les dragages et le trafic local à l'intérieur du réseau navigable lorrain, sont comptabilisées dans les expéditions et les réceptions. La section navigable de Lutzelbourg à Réchicourt du CMR est gérée par le SN de Strasbourg. Les autres sections navigables du CMR sont gérées par le SN du Nord-Est.

<sup>4</sup> - Source : VNF - ADVE Nancy

# Les Assises du Ferroviaire

Lors de l'inauguration du premier tronçon de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône, le 8 septembre 2011, le Président de la République a annoncé la mise en débat du modèle ferroviaire français et de ses perspectives.

Les Assises du Ferroviaire se sont ainsi ouvertes le 15 septembre afin d'établir les faiblesses du fer français et de proposer des solutions concrètes à son développement. Les réflexions sont engagées autour de quatre thématiques, organisées en autant de commissions :

- La ferroviaire français au cœur de l'Europe
  - ⇒ ouverture du marché français et conséquences en termes de régulation
- La gouvernance du système ferroviaire
  - ⇒ évolution possible des relations entre les acteurs du ferroviaire (notamment RFF et SNCF) ; gestion des infrastructures (voies et gares)
- L'économie du ferroviaire
  - ⇒ manière de rationaliser les coûts du système ferroviaire en préservant la qualité de service
- La filière ferroviaire française
  - ⇒ scénarios d'évolution de la filière du ferroviaire français ; moyens de renforcer sa compétitivité.

La clôture de ces Assises est intervenue le 15 décembre, après deux assemblées plénières par commission les 18 octobre et 15 ou 22 novembre. Les conclusions de l'ensemble des commissions seront remises aux ministères concernés dans le courant du mois de janvier 2012.

## Les dirigeants d'entreprises et le fret ferroviaire

Lors de l'assemblée plénière intermédiaire du 18 octobre ont été présentés les résultats d'un sondage mené par l'IFOP : « *Les dirigeants d'entreprise et le fret ferroviaire* ».

Les principaux enseignements de ce sondage sont les suivants :

- Une très faible utilisation du mode ferroviaire pour le transport de marchandises ; le mode routier est très largement plébiscité.
- Les principaux freins identifiés au recours du ferroviaire sont la mauvaise desserte du territoire (pas d'accès au réseau à l'origine ou à la destination des frets), le manque de souplesse ou la non adaptation aux marchandises transportées.
- La satisfaction de ce mode de transport n'est pas assurée (53% des chefs d'entreprises se déclarent satisfaits de son utilisation).
- Les avantages mis en avant pour le fret ferroviaire sont de niveaux environnemental (moins de pollution) et sécuritaire (moins de camion, donc moins d'insécurité routière).
- Les principaux inconvénients signalés sont le manque de réactivité et de fiabilité.
- Sept dirigeants d'entreprises sur dix souhaitent, à l'avenir, comme nouveau système économique, une offre de transport définie à l'avance permettant des prix optimisés.

### **A consulter :**

Les Assises du ferroviaire sur le site du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Assises-du-ferroviaire-.html>

Les résultats du sondage IFOP sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Assises-du-ferroviaire-Seance.html>



### Adresse du siège et postale de l'ORT2L

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine  
Service Transports, Infrastructures et Déplacements

DREAL Lorraine/STID  
2, rue Augustin Fresnel  
BP 95038  
57071 METZ Cedex 3

### Contacts

DREAL Lorraine  
☎ 03 87 62 83 73  
✉ ort2l.dreal-lorraine  
@developpement-durable.gouv.fr

GIATEL  
☎ 03 83 15 83 87  
✉ giatel.lorraine@gmail.com

Conseil Régional  
Pôle de la mobilité  
☎ 03 87 33 60 00

Publication réalisée par l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine, association régie par les articles 21 à 79-III du code civil local, maintenu en vigueur par la loi du 1<sup>er</sup> juin 1924 dans le département de la Moselle.

Directeur de la publication : Frantz EHRLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB  
décembre 2011