



La lettre d'information de l'ORT2L

Sommaire

■ Actualités	1
▶ Création du site internet de l'ORT2L	1
▶ Trafic routier globalement stable en Lorraine	1
▶ Le nouveau statut douanier d'OEA	2
▶ Formation obligatoire de conducteur : nouvelle réglementation	2
▶ Un éco-calculateur compare le coût global des transports fluvial et routier	3
■ La conjoncture nationale et régionale	3
■ Les indices des prix de transport de fret	4
■ La démographie des entreprises en Lorraine : créations et défaillances	4
■ Le Transport routier de marchandises en Lorraine	5
▶ Les flux	5
▶ Les immatriculations	5
■ Le transport ferroviaire	6
■ Le transport fluvial de marchandises en Lorraine	7
▶ La carte	7
▶ Les déchargements	7
■ Contacts	8

Actualités

● Création du site internet ORT2L

L'ORT2L vous donne rendez-vous sur son site internet : <http://www.ort2l.fr>

Différentes rubriques sont mises à votre disposition afin de mieux connaître l'ORT2L : présentation, composition, statuts, etc.

Un espace dédié au téléchargement des publications de l'ORT2L vous permettra de prendre connaissance des chiffres clés annuels ou encore de la lettre d'information de l'ORT2L.

Un agenda vous offrira la possibilité de noter les grands rendez-vous de l'ORT2L.

Enfin, une série de contacts et de liens utiles faciliteront vos démarches auprès des membres de l'ORT2L et de ses partenaires.

● Trafic routier globalement stable en Lorraine.

Carrefour de passage entre plusieurs grands axes routiers, la Lorraine a connu une stabilisation générale du trafic en 2008 par rapport à 2007.

La Lorraine constitue un carrefour de passage important entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, mais aussi entre les pays d'Europe de l'Est et l'Atlantique. Début 2008, la région comptait 465 km d'autoroutes et 453 km de routes nationales, soit plus de 4 % du réseau national.

En 2008, le trafic routier est globalement stable par rapport à l'année précédente, sur l'ensemble du réseau des autoroutes et routes nationales. Premières conséquences de la crise économique, prise de conscience des usagers et comportements en faveur de l'environnement ? Il est encore prématuré de l'affirmer.

Ainsi, sur l'A31, axe le plus chargé surtout au nord de Metz avec plus de 93 000 véhicules par jour sur l'année, car s'y mêlent trafic local et transits national et international, les divers points de comptage font apparaître une stabilité du trafic, voire un tassement sur certaines portions au sud de l'agglomération messine. A l'inverse, au nord, on constate une légère progression sauf à la frontière luxembourgeoise, conséquence de la mise en place de navettes de bus urbains associés à un parking relais proche de la frontière. Sur l'ensemble de ce tronçon, le trafic poids-lourds représente entre 10 et 16 % selon les sections ; il est également stable par rapport à 2007.

Plus au sud, aux abords de l'agglomération de Nancy, où le trafic quotidien oscille entre 50 et 60 000 véhicules, puis jusqu'à Toul et au péage de Gye, la fréquentation routière affiche une légère baisse par rapport à l'année précédente.

Sur les autres portions autoroutières non concédées, la stabilité du trafic se vérifie également aussi bien sur A33 et A 330, qui assurent le contournement de Nancy en direction de Lunéville et d'Épinal, que sur A 320 entre Merlebach et Forbach. Le seul secteur où l'on constate une certaine augmentation de la circulation est celui à la hauteur d'Hayange sur l'A 30.

Le nouveau statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA)

AEO : *Authorised Economic Operator*



Mis en place le 1^{er} janvier 2008, ce nouveau dispositif doit permettre de « renforcer le niveau de protection offert par les contrôles douaniers, pour des marchandises entrant ou sortant du territoire de l'Union européenne ».

Proche d'un « label qualité », il est délivré par l'administration des douanes et des droits indirects et offre un accès facilité à des simplifications douanières. L'entreprise « labellisée » doit, en contrepartie, prouver sa fiabilité en termes de sécurité sur l'ensemble de sa chaîne de production, sa solvabilité financière, et l'absence d'antécédents en matière de respect de la réglementation.

Il existe trois types différents de certificats OEA :

- le certificat OEA « simplifications douanières » ;
- le certificat OEA « sécurité/sûreté » ;
- le certificat OEA « intégral », cumulant les caractéristiques des deux précédents certificats.

Les critères d'octroi et les modalités de délivrance sont consultables sur le site internet de l'administration des douanes et des droits indirects : <http://www.douane.gouv.fr>

L'Union européenne compte actuellement 1286 entreprises certifiées. 105 entreprises françaises ont, pour le moment, obtenu le statut d'« OEA ».

Pays	Certificats OEA			Total
	“simplifications douanières”	“ Sécurité/sûreté”	“intégral”	
France	20	5	80	105
Allemagne	37	6	307	350
Belgique	0	0	23	23
Luxembourg	0	1	4	5

Formation obligatoire de conducteur : nouvelle réglementation

Une directive du Parlement européen de 2003 a étendu les formations obligatoires de conducteurs routiers aux États-membres. Le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 a transposé cette directive en droit français applicable depuis le 11 septembre 2009.

Une directive du Parlement européen de 2003 a étendu les formations obligatoires de conducteurs routiers aux États-membres. Le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 a transposé cette directive en droit français applicable depuis le 11 septembre 2009.

Si cette réglementation, qui s'inspire largement des règles françaises, a apporté quelques modifications, les titulaires du permis poids-lourd avant cette date sont soit concernés par la réglementation française précédente, soit dispensés s'ils justifient d'une activité de conducteur avec une interruption de moins de 10 ans (attestation d'exercice d'activité de conduite professionnelle).

La nouvelle formation initiale de conducteurs routiers de marchandises (FIMO) d'une durée de 140 heures concerne les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes quel que soit leur statut (salariés ou non) pour une activité de compte propre ou de compte d'autrui ayant obtenu un permis de conduire depuis le 10 septembre 2009*.

Sont exclus les conducteurs des véhicules dont la vitesse est inférieure à 45 km/h, de l'armée, des pompiers, de la police, effectuant des tests, effectuant des cours de conduite, transportant des biens dans des buts privés, utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs, transportant du matériel utilisé dans l'exercice de son métier.

Après la qualification initiale, les conducteurs doivent effectuer tous les 5 ans un stage de formation continue obligatoire FCO (ex-FCOS) dont la durée est de 35 heures sur 5 jours consécutifs ou en deux parties (3 jours suivis de 2 jours) réalisée dans une période de 3 mois. Les conducteurs souhaitant passer du transport de voyageurs au transport de marchandises, ou inversement, et possédant déjà une qualification de conducteur devront suivre une formation complémentaire de 5 jours appelée « passerelle ».

Le document de contrôle sera la « carte de qualification du conducteur » (à titre transitoire, présentation d'une attestation en cours de validité).

Pour en savoir plus :

Directive européenne 2003-59/CE

Décret 2007-1340 du 11 septembre 2007

Un éco-calculateur compare le coût global des transports fluvial et routier

Voies Navigables de France (VNF) lance le premier éco-calculateur permettant de quantifier précisément le coût global des impacts du transport fluvial, en les mettant en perspective avec ceux du mode routier, pour démontrer ses attraits économique-écologiques. Au-delà de la réduction des émissions de CO2 et des économies de carburant réalisées au fil de l'eau, cet outil évalue donc les coûts de la pollution atmosphérique et sonore, de la congestion, des risques d'accidents ou de pollution. Il prend aussi en compte les modes de conditionnement (conteneurs, vrac, etc.) s'adaptant aux différents types de bateaux et intégrant un lien vers le site Mappy. L'utilisateur peut réaliser un calcul personnalisé en choisissant les caractéristiques de son transport, du type de conditionnement au volume de marchandises, en passant par le bassin de navigation et la distance parcourue.

Accès au calculateur : www.vnf.fr/eve/

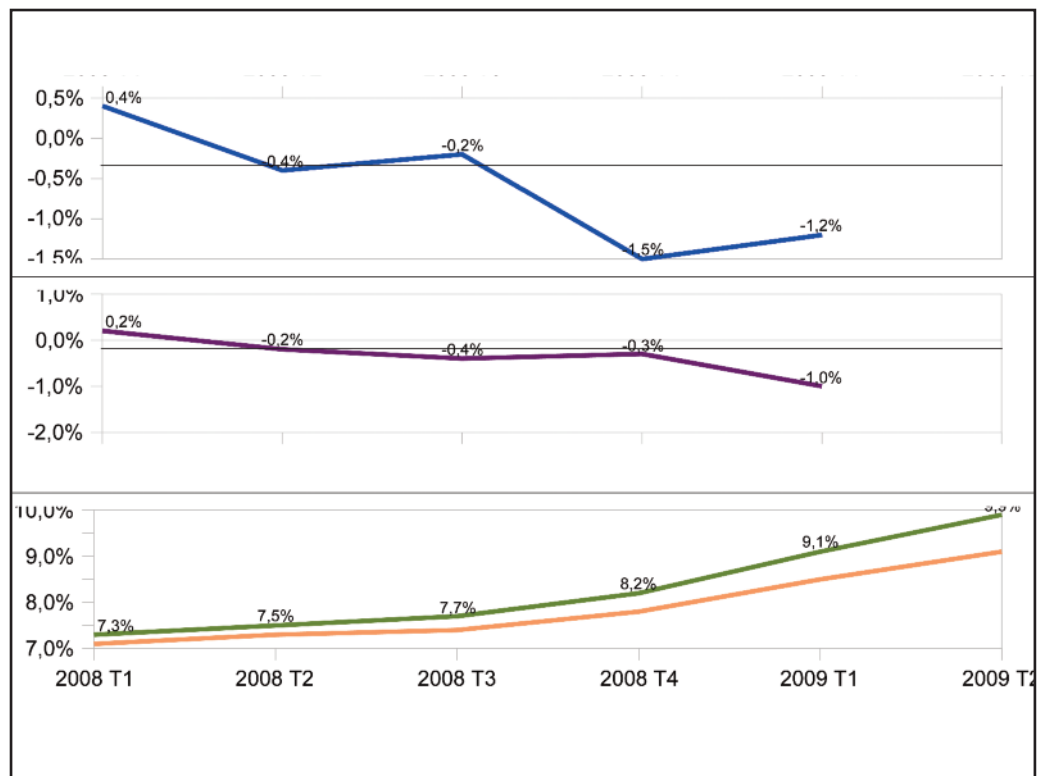
La conjoncture nationale et régionale¹.

PIB (FRANCE)

Emploi salarié
(LORRAINE)

Chômage (LORRAINE)

Chômage (FRANCE)

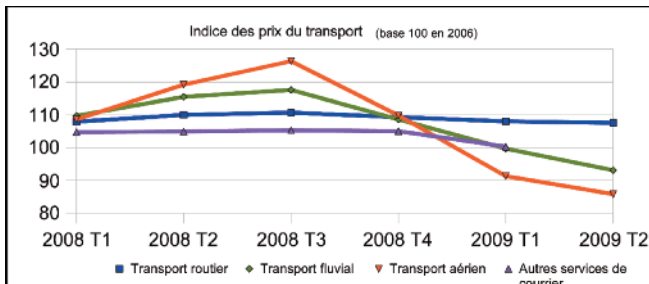


(* Les données du 2ème trimestre 2009 sont données à titre provisoire

1- INSEE Lorraine - www.insee.fr/lorraine



Les indices des prix de transport de fret²



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2008				2009	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport routier	107,9	110	110,7	109,3	108	107,6
Transport fluvial	109,7	115,5	117,6	108,6	99,7	93,1
Transport aérien	108,6	119,2	126,4	109,8	91,3	85,8
Autres services de courrier	104,7	104,9	105,3	105	100,3	-

Source : SoeS, INSEE
Les données pour les autres services de courrier relatives au 2^{ème} trimestre 2009 ne sont pas disponibles au moment de l'écriture

Pour le troisième trimestre consécutif, les prix du transport de marchandises sont en recul en France.

Ce sont les prix du transport fluvial qui accusent la baisse la plus importante (-6,6% contre -8,2% au premier trimestre), suivis de près par ceux du transport aérien (-6% contre -16,9% au premier trimestre).

La baisse des prix du transport routier semble, par contre, se stabiliser : -0,4% au deuxième trimestre (pour -1,2% au premier).

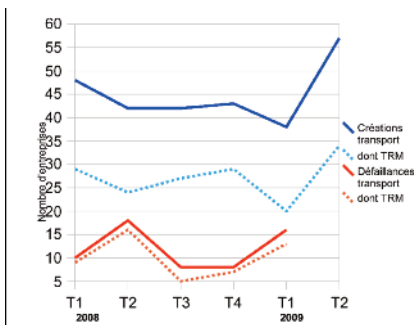
Pour le transport routier de marchandises, ce sont les transports interurbains qui accusent la baisse la plus sensible (-0,6%). Dans le même temps, les prix du transport des produits manufacturés baissent du même ordre de grandeur. En revanche, les prix des transports de proximité et ceux de la location restent stables pour ce deuxième trimestre.

En ce qui concerne le transport fluvial, les prix du transport international se réduisent de 10,4%, après une baisse importante au premier trimestre (-12,1%), tandis que ceux du transport national perdent 2,8%. Ce recul des prix constaté affecte surtout le bassin « Grand Est » (regroupant les bassins "Alsace-Lorraine" et "Saône-Rhône") ; l'indice des prix y est, en effet, en recul de 12,6%.

Quant au transport aérien, ce sont les prix du transport vers la zone « Amérique » qui reculent le plus fortement (-14,9% pour l'Amérique du Nord ; -9,9% pour l'Amérique du Sud et centrale), tandis que les prix du transport vers les zones « Afrique », « Asie-Pacifique » et « France - Outre-mer » diminuent respectivement de 1,8%, 3,3% et 3,7%.



La démographie des entreprises en Lorraine : créations et défaitances.



	2008				2009	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Créations						
Tous secteurs (Lorraine)	2 370	2 166	1 998	1 735	3 578	4 204*
Transport	48	42	42	43	38	57*
dont TRM	29	24	27	29	20	34*
Tous secteurs (France)	96 019	86 992	75 155	73 570	136 931	153 716*
Défaitances						
Tous secteurs (Lorraine)	447	462	362	454	459*	-
Transport	10	18	8	8	16*	-
dont TRM	9	16	5	7	13*	-
Tous secteurs (France)	12 479	11 883	10 687	14 637	14 981*	-

Sources : INSEE - Banque de données macro-économiques (*) Données provisoires

Nota : les défaitances d'entreprises sont maintenant comptabilisées sur la base de la NAF, révision 2, ce qui a induit le recalcul des données antérieures à 2009

Avec 57 nouvelles entreprises de transport, le deuxième trimestre 2009 a connu une hausse des créations par rapport au deuxième trimestre 2008, durant lequel on en dénombrait 42. Le rythme de la hausse est identique dans les TRM.

Du troisième trimestre 2008 au second trimestre 2009, 110 entreprises de transport routier de marchandises (TRM)** ont été créées sur les 180 créations d'entreprises de transport (tous modes), ce qui représente 60 % des créations en Lorraine. Ont été créées, en moyenne et par trimestre, 45 entreprises tous modes dont 28 entreprises de TRM en Lorraine.

Le début d'année 2009 a vu une augmentation importante des défaitances d'entreprises de transport en Lorraine (passant de 10 au premier trimestre 2008 à 16 au premier trimestre 2009). Les entreprises de TRM, dont les défaitances ont augmenté sur le même rythme durant cette même période, représentent 13 de ces 16 défaitances.

(**) Le transport routier de marchandises (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.

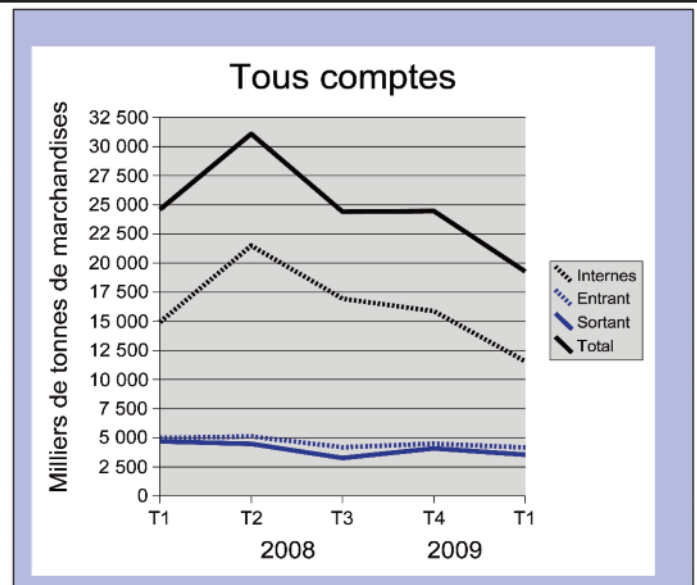
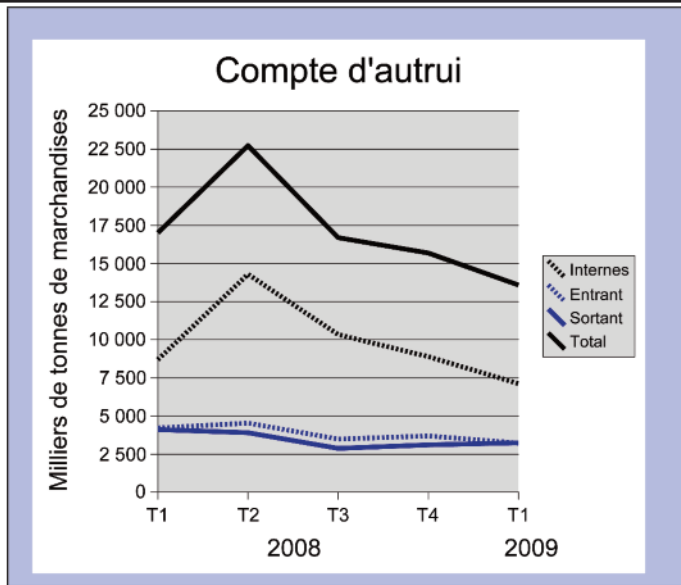
2-CGDD. Indices des prix du transport de fret au deuxième trimestre 2009. Chiffres et statistiques n°64, septembre 2009.

Disponible sur : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CS_IPTF_64_cle72bc65.pdf



Le transport routier de marchandises en Lorraine.

Les flux



	Compte d'autrui				2009
	2008				
	T1	T2	T3	T4	T1
Internes	8 689	14 292	10 336	8 889	7 122
Entrant	4 210	4 533	3 483	3 690	3 220
Sortant	4 110	3 902	2 875	3 105	3 242
Total	17 009	22 727	16 694	15 684	13 584

Source : TRM conjoncture

	Tous comptes				2009
	2008				
	T1	T2	T3	T4	T1
Internes	14 924	21 489	16 945	15 873	11 566
Entrant	4 981	5 119	4 187	4 498	4 164
Sortant	4 690	4 479	3 269	4 091	3 546
Total	24 595	31 087	24 401	24 462	19 276

Source : TRM conjoncture

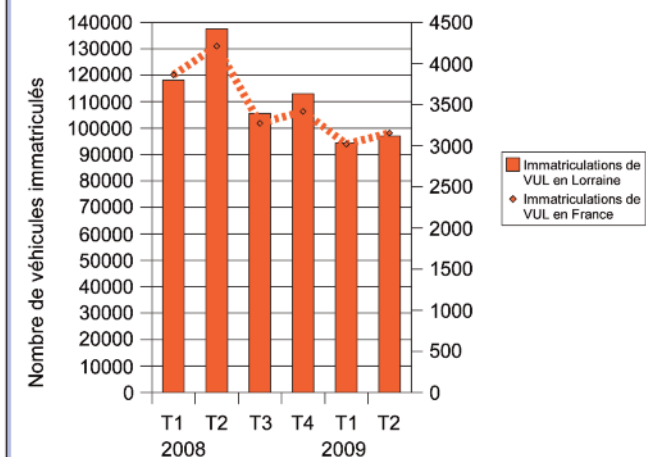
Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui connaît, au premier trimestre 2009, une baisse de 20% par rapport au premier trimestre 2008. Les trois catégories de flux connaissent des évolutions assez voisines, comprises entre - 18% pour les flux internes et -24% pour les flux entrants.

Le transport routier de marchandises « tous comptes » connaît, au premier trimestre 2009, une baisse de 22% par rapport au premier trimestre 2008. La tendance est à la baisse pour les 3 composantes. Si elle atteint seulement 17% pour les flux entrants, elle est plus importante pour les flux internes et sortants (respectivement -23% et -25%).

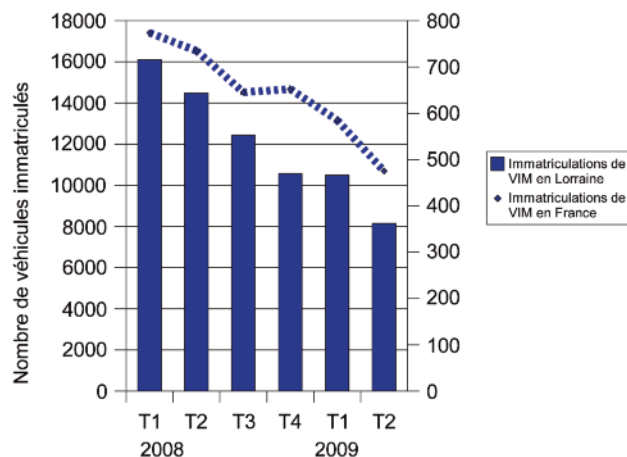
Les flux internes représentent 60% de l'activité des Transports Routiers de Marchandises « tous comptes » au 1^{er} trimestre 2009.

Les immatriculations

Véhicules utilitaires légers



Véhicules industriels à moteur



Véhicules utilitaires légers (VUL)

	2008				2009	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Lorraine	3 799	4 421	3 394	3 634	3 032	3 120
France	120 150	131 023	101 839	106 290	93 925	98 172

Source : SoeS, fichier central des automobiles

Véhicules industriels à moteur (VIM)

	2008				2009	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Lorraine	716	644	553	470	467	362
France	17 417	16 540	14 522	14 681	13 168	10 691

Source : SoeS, fichier central des automobiles

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers¹ ou VUL (PTAC inférieur à cinq tonnes) ont connu une baisse de 29% au deuxième trimestre 2009 en Lorraine par rapport au deuxième trimestre 2008 qui était toutefois particulièrement élevé.

La baisse est de 25% sur le plan national.

Les immatriculations de véhicules industriels à moteur² ou VIM (PTAC supérieur à cinq tonnes) ont connu une baisse plus forte encore, de 49% au deuxième trimestre 2009 en Lorraine par rapport au premier trimestre 2008. Sur le plan national, la baisse est de 35%.

Le marché des véhicules utilitaires et surtout industriels est donc particulièrement touché en Lorraine par rapport à la moyenne nationale.

Le transport ferroviaire

L'ORT2L ne dispose pas, à ce jour, de données fiables concernant le transport ferroviaire dans son ensemble en Lorraine.

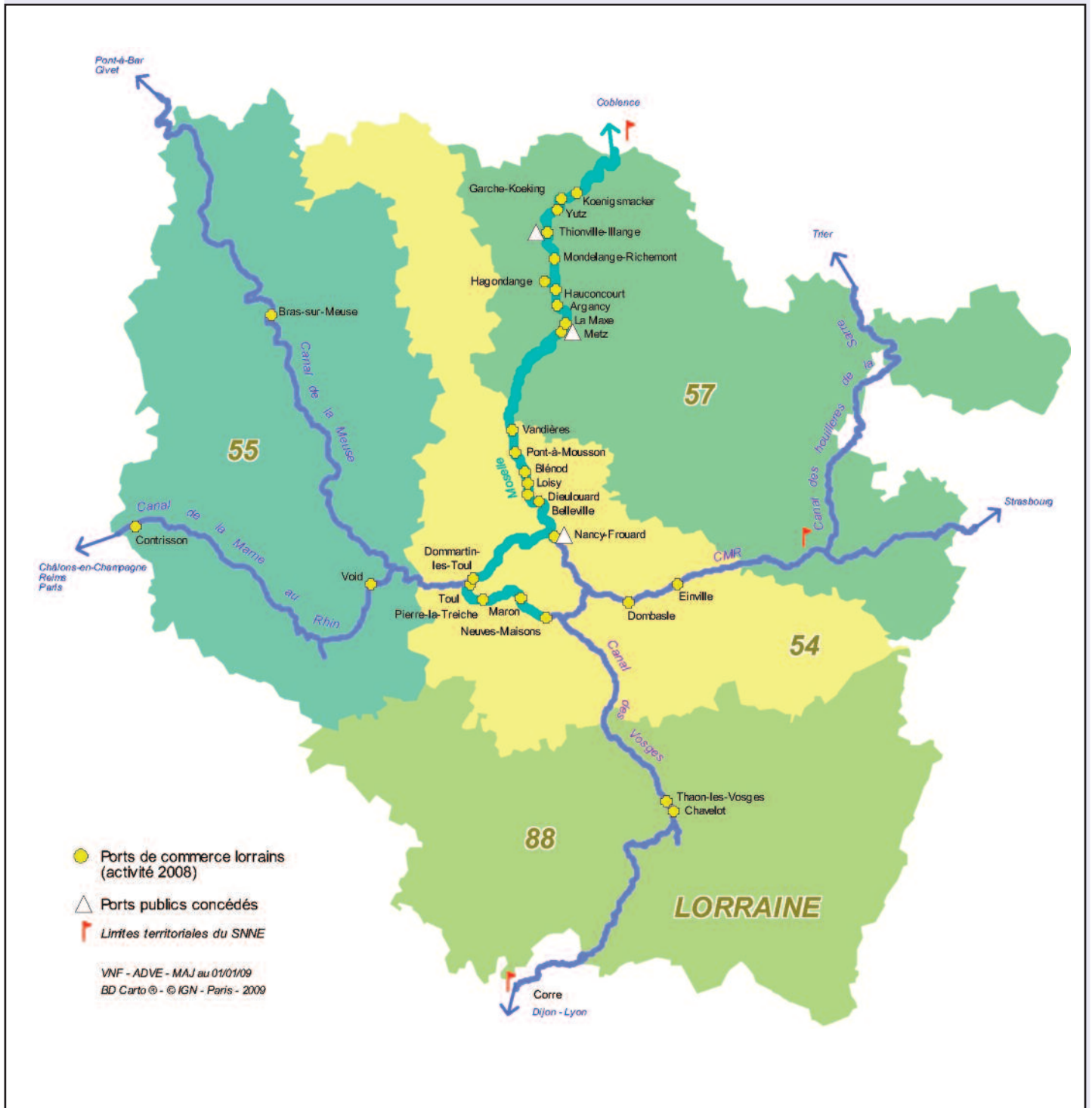
3-Véhicules utilitaires légers (VUL) : camionnettes, camions, véhicules automobiles spécialisés (ou d'un genre ancien correspondant) de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à cinq tonnes.

4- Véhicules industriels à moteur (VIM) : autobus et autocars, camions, véhicules automobiles spécialisés (ou d'un genre ancien correspondant), tracteurs routiers de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à cinq tonnes.



Le transport fluvial de marchandises en Lorraine.

La carte



Tonnages chargés et déchargés sur la Moselle canalisée, de Neuves-Maisons à l'écluse frontière d'Apach

N° dépt.	PORTS	1er semestre 2009			1er semestre 2008			Variation 09/08 en %		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
57	KOENIGSMACKER	79 465	0	79 465	111 475	0	111 475	- 28,7	0,0	- 28,7
57	GARCHE-KOEKING	57 566	0	57 566	242 512	0	242 512	- 76,3	0,0	- 76,3
57	YUTZ	0	57 566	57 566	0	242 512	242 512	0,0	- 76,3	- 76,3
57	THIONVILLE-ILLANGE	208 536	652 869	861 405	247 266	1 038 490	1 285 756	- 15,7	- 37,1	- 33,0
57	MONDELANGE-RICHEMONT	53 915	89 556	143 471	126 245	641 583	767 828	- 57,3	- 86,0	- 81,3
57	HAGONDANGE	1 432	0	1 432	2 318	0	2 318	- 38,2	0,0	- 38,2
57	ARGANCY	0	0	0	0	5 530	5 530	0,0	-	-
57	HAUCONCOURT	0	44 243	44 243	0	63 224	63 224	0,0	- 30,0	- 30,0
57	LA MAXE (EDF)	0	162 510	162 510	0	225 691	225 691	0,0	- 28,0	- 28,0
57	METZ	875 860	41 983	917 843	1 006 923	87 005	1 093 928	- 13,0	- 51,7	- 16,1
54	VANDIERES	0	32 285	32 285	0	73 060	73 060	0,0	- 55,8	- 55,8
54	PONT-A-MOUSSON	58 927	0	58 927	48 440	0	48 440	+ 21,6	0,0	+ 21,6
54	BLENOD-LES-PT A M	38 827	243 130	281 957	50 580	288 009	338 589	- 23,2	- 15,6	- 16,7
54	LOISY	0	0	0	4 910	0	4 910	-	0,0	-
54	DIEULOUARD	61 168	0	61 168	35 067	0	35 067	+ 74,4	0,0	+ 74,4
54	BELLEVILLE	218 407	0	218 407	231 624	3 000	234 624	- 5,7	-	- 6,9
54	FROUARD	289 473	247 825	537 298	305 328	282 942	588 270	- 5,2	- 12,4	- 8,7
54	DOMMARTIN-LES-TOUL	29 555	0	29 555	70 930	0	70 930	- 58,3	0,0	- 58,3
54	TOUL	985	5 120	6 105	500	6 709	7 209	+ 97,0	- 23,7	- 15,3
54	PIERRE-LA-TREICHE	0	29 555	29 555	2 040	70 560	72 600	-	- 58,1	- 59,3
54	MARON	0	0	0	2 450	0	2 450	-	0,0	-
54	NEUVES-MAISONS	93 714	182 131	275 845	183 953	283 638	467 591	- 49,1	- 35,8	- 41,0
TOTAL		2 067 830	1 788 773	3 856 603	2 672 561	3 311 953	5 984 514	- 22,6	- 46,0	- 35,6

Les tonnes réalisées par le trafic intra-moselan, les dragages et le trafic local à l'intérieur du réseau navigable lorrain, sont comptabilisées dans les expéditions et les réceptions

Le ralentissement constaté au premier trimestre se confirme. Le trafic sur la Moselle a diminué de 36% par rapport au premier semestre 2008. Ce sont les réceptions qui connaissent la plus forte baisse (46%), les expéditions perdant 23%.

L'activité ralentit de la même façon sur les autres voies navigables lorraines : -57% sur le canal de la Marne au Rhin et -28% sur le canal des Vosges.

Les tonnes réalisées par le trafic intra-moselan, les dragages et le trafic local à l'intérieur du réseau navigable lorrain, sont comptabilisées dans les expéditions et les réceptions

Contacts

Dominique ESTIENNE



03 87 31 76 92



dominique.estienne

@developpement-durable.gouv.fr

Jean-Paul ETIENNE



03 83 15 83 87



jetienne

@aft-iftim.com

Fabrice DENIAU



03 87 33 67 27



fabrice.deniau

@lorraine.eu

Adresse du siège de l'ORT2L :

Direction Régionale de l'Equipement de Lorraine - 11, place Saint-Martin - BP 71021 - 57036 METZ Cedex 01