

## Sommaire

■ <b>Actualités</b>	1
▶ Assemblée générale de l'ORT2L	1
▶ Les métiers du transport et de la logistique en Lorraine à l'horizon 2020	1
▶ La Lorraine secouée par la crise	2
▶ Charte CO <sub>2</sub>	3
■ <b>La conjoncture nationale et régionale</b>	4
■ <b>Les indices des prix de transport de fret</b>	4
■ <b>La démographie des entreprises en Lorraine : créations et défaillances</b>	5
■ <b>Le transport fluvial de marchandises en Lorraine</b>	5
▶ Chargements et déchargements	5
■ <b>Le Transport routier de marchandises en Lorraine</b>	6
▶ Les flux	6
▶ Les immatriculations	7
■ <b>Le transport ferroviaire</b>	7
■ <b>Flash</b>	8
■ <b>Contacts</b>	8

## Actualités

### Assemblée Générale de l'ORT2L le 2 décembre 2009

Le 2 décembre dernier s'est déroulée, au sein de l'Hôtel de Région à Metz, la troisième assemblée générale de l'ORT2L.

Le président, Frantz EHRLACHER, s'est félicité de cette première année d'existence, au cours de laquelle la plupart des objectifs fixés, en termes de productions, ont été réalisés. En effet, l'année 2009 a vu la publication de nombreuses données statistiques, au travers de la « Lettre d'information de l'ORT2L » et de la plaquette des chiffres clés 2008-2009. La première phase de l'« étude sur la logistique dans le Grand Est » présentée le 14 mai a été un franc succès. Le recensement des études transport et logistiques sur la région a été effectué. L'INSEE a terminé son étude sur « les mobilités professionnelles dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme » (voir ci-après). Enfin, le site internet de l'association a été mis en ligne ([www.ort2l.fr](http://www.ort2l.fr)).

L'année 2010 sera celle des propositions. L'ORT2L continuera à rassembler, puis publier, les statistiques dans le domaine des transports et de la logistique. L'association lancera également plusieurs projets nouveaux : le recensement des sites, équipement logistiques et plateformes en Lorraine, la réalisation de « flashes » d'information sur les systèmes de transport dans la région, une synthèse des études déjà réalisées dans le domaine du transport en Lorraine.

### Les métiers du transport et de la logistique en Lorraine à l'horizon 2020 : quelles ressources pour demain ?

En 2006, les métiers du transport et de la logistique emploient 63 000 personnes en Lorraine, soit 7,3 % de l'emploi régional. Les conducteurs de véhicules représentent près de 45 % des effectifs de la filière, les ouvriers de la manutention environ 40 %.

D'ici à 2020, un tiers des métiers du transport et de la logistique partiront en retraite. La filière devra alors attirer en Lorraine la main-d'œuvre et les compétences nécessaires à son développement futur.

Pour faire face à son expansion prévisible, elle aura à relever un certain nombre de défis : la féminisation de ses métiers, l'accompagnement et le maintien dans l'emploi du nombre croissant des séniors, la mise en place d'une politique salariale dynamique et d'une stratégie différenciée en fonction des différents métiers.

L'étude est disponible à l'adresse suivante :

[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=17&ref\\_id=15743](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=17&ref_id=15743).

## La Lorraine secouée par la crise : renforcer son identité au service de nouvelles dynamiques de développement

Le Conseil Économique et Social de Lorraine a adopté à l'unanimité le 24 novembre dernier son rapport annuel de Situation Économique, Sociale et Environnementale. Le but de ce document est d'enrichir un diagnostic régional et de proposer un éclairage à la construction de l'action publique en livrant le regard des socioprofessionnels lorrains.

### La Lorraine dans la crise.

La crise économique mondiale amorcée en 2008 n'a pas épargné la région. La Lorraine fait face à une très forte diminution de ses exportations, due notamment à sa spécialisation dans l'automobile et les biens intermédiaires. Conséquence, le chômage atteint 9,9% en juin 2009, son plus haut niveau historique. Il touche, en premier lieu et plus que dans les autres régions, les jeunes et en particuliers les jeunes hommes. Plus de 26 500 emplois ont été détruits en un an, ce qui ramène la Lorraine à un stock d'emploi équivalent à celui de 1999.

Autre phénomène à noter, le territoire lorrain est touché inégalement par la crise, les zones d'emploi frontalières du Luxembourg connaissant les plus fortes augmentations du nombre de demandeurs d'emplois.

### Les évolutions structurelles.

Malgré de bonnes performances dans la création d'entreprises et la capacité à attirer des investissements étrangers, la Lorraine semble poursuivre son décrochage des tendances nationales dans la plupart de ses grands indicateurs. La décroissance de la population débutera probablement dès 2011, la part de la Lorraine dans le PIB français continue de reculer, l'emploi industriel a décliné deux fois plus vite que la moyenne métropolitaine lors de la dernière décennie...

En outre, on observe une recomposition du territoire régional autour de plusieurs grands phénomènes. La population semble se redéployer autour du Sillon Lorrain et plus particulièrement son Nord, reflet d'une dynamique de métropolisation mais aussi du rôle majeur du Luxembourg. A l'opposé, l'Est mosellan, connaissant une forte baisse de l'activité industrielle, a perdu des habitants les dix dernières années.

### Cinq leviers pour avancer.

Au-delà de ces constats, le défi du développement de la Lorraine passe par une mise en avant de ses atouts spécifiques. Choisir l'option des différences est, pour le CESL, la clé de voute d'une nouvelle attractivité du territoire régional. La Lorraine doit pour cela s'appuyer sur cinq grands axes :

Développer la mise en réseau des villes du Sillon Lorrain afin de construire une métropole multipolaire originale ;  
Relever le défi du développement transfrontalier ;  
Réussir ses mutations économiques et notamment celles de son industrie ;

Construire une Université de Lorraine forte et visible ;  
Affirmer la performance intermodale de la logistique et des transports.

Force est de constater que les lignes commencent à bouger dans certains domaines, que la Lorraine n'est pas statique face à son avenir, ce qui laisse entrevoir des raisons d'espérer.



Le rapport de la **Situation Économique, Sociale et Environnementale 2008-2009**

est disponible en version électronique ou papier à l'adresse suivante :

<http://ces.lorraine.eu>.

Contact à votre disposition : Vincent Hein, [vincent.hein@lorraine.eu](mailto:vincent.hein@lorraine.eu)

## Charte CO<sub>2</sub>

Le 11 décembre, s'est tenu dans les locaux de l'AFT-IFTIM, une réunion d'information au sujet de la charte CO<sub>2</sub>, en présence de l'ADEME, de la DRE et des professionnels du transport. Celle-ci a été organisée par TLF, qui souhaitait provoquer une prise de conscience de la nécessité de trouver en commun une réponse aux demandes des entreprises de disposer d'un conseiller pour élaborer et suivre les tableaux de bord nécessaires à cet engagement. La réunion a donc débuté par une présentation du système actuellement en vigueur dans la région Nord-Pas-de-Calais, où un chargé de mission CO<sub>2</sub> a été embauché en avril 2009 en CDI à temps partiel, financé à 60 % par la région et l'ADEME et à 40 % par la profession, via l'AFT-IFTIM.

A l'heure actuelle, seules deux entreprises ont signé la charte d'engagements volontaires en Lorraine. Un comité de suivi de la charte a été mis en place regroupant l'ADEME, la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, résultant de la fusion DIRE-DIREN-DRE) et les fédérations de transporteurs pour promouvoir la charte et étudier les modalités de nature à favoriser sa mise en œuvre, en apportant un appui aux entreprises volontaires.

La « Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des transporteurs routiers de marchandises » est signée par l'entreprise de transport, l'ADEME et le Ministère en charge des Transports. Le but est évidemment de réduire les émissions de dioxyde de carbone d'un secteur particulièrement émissif. Mais la signature de cette charte apporte également des bénéfices aux entreprises signataires. Un bénéfice économique, tout d'abord, la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> étant induite par une baisse des consommations de carburants. Un bénéfice concurrentiel, ensuite, marquant l'image de marque d'une entreprise soucieuse de l'environnement. Un bénéfice managérial, enfin, fédérant toute l'entreprise autour d'un objectif commun.

La mise en place de cette charte dans une entreprise passe par **4 étapes** :

- **L'autoévaluation** : vérifier l'existence des conditions préalables ;
- **La réalisation du diagnostic CO<sub>2</sub>** : définir un état de référence et un plan d'actions ;
- **La signature de la charte** : s'engager solennellement ;
- **Le suivi annuel** : vérifier le respect des engagements.

**4 axes d'actions** ont été définis pour atteindre les objectifs fixés :

- Le véhicule** : utilisation d'équipements et solutions technologiques reconnus ;
- Le carburant** : gestion de la consommation ;
- Le conducteur** : promotion de l'écoconduite ;
- L'organisation des transports.**



**Les documents et outils méthodologiques sont à la disposition des transporteurs en téléchargement sur les sites :**

[www.transports.developpement-durable.gouv.fr](http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr)

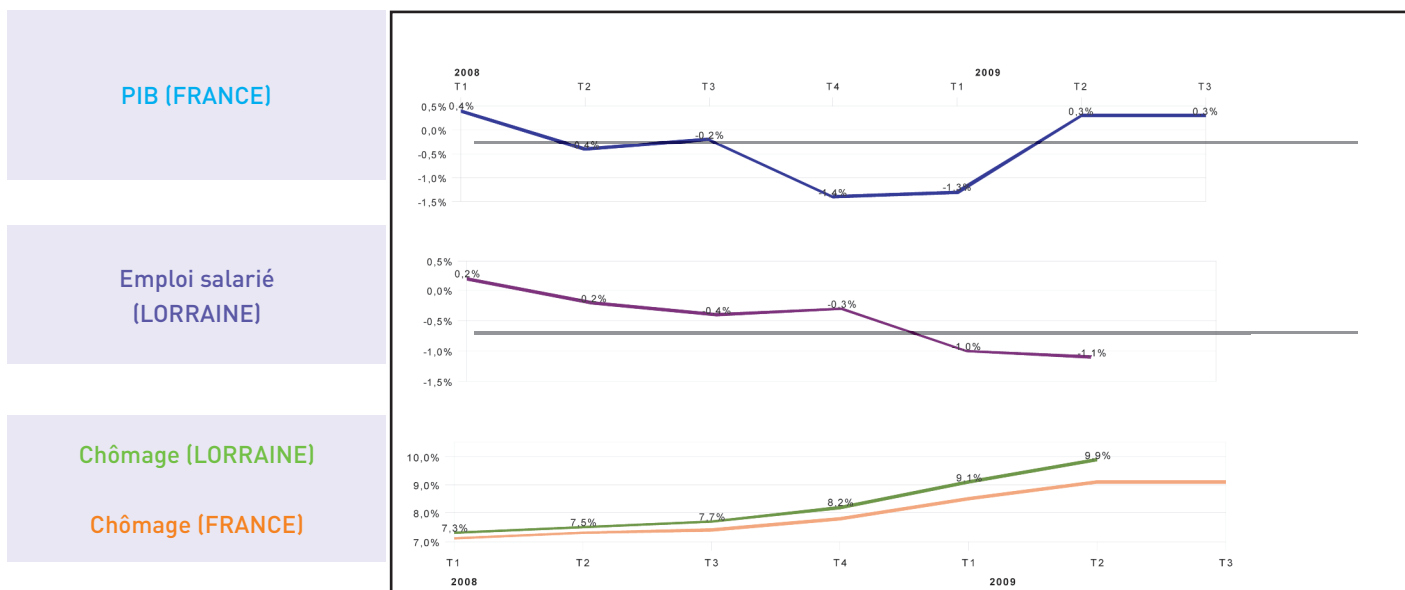
→ (rubrique : Marchandises / Transport routier et commission de transport / Développement durable)

[www.ademe.fr/transports](http://www.ademe.fr/transports)

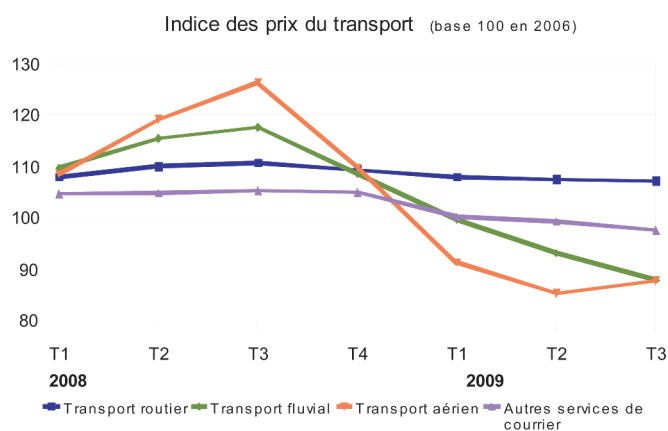
→ (rubrique : Transport de marchandises / Transport routier )



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



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



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Transport routier	107,9	110	110,7	109,3	108	107,5	107,2
Transport fluvial	109,7	115,5	117,6	108,6	99,7	93,1	87,9
Transport aérien	108,6	119,2	126,4	109,8	91,3	85,3	87,8
Autres services de courrier	104,7	104,9	105,3	105	100,3	99,3	97,6

Source : SoeS, INSEE

Les données du troisième trimestre 2009 sont fournies à titre provisoire.

Le troisième trimestre 2009 voit se confirmer la tendance de baisse des prix du transport de marchandises en France, à l'exception notable des prix du transport aérien.

La baisse la plus importante est, comme au deuxième trimestre 2009, celle des prix du transport fluvial (-5,6 % contre -6,6 % au second trimestre). La baisse des prix des autres services de poste et de courrier s'accroît (-1,7 % au troisième trimestre pour -1 % au trimestre précédent), tandis que la baisse des prix du transport routier se stabilise et que les prix du transport aérien repartent à la hausse (respectivement -0,3 % - -0,4 % au deuxième trimestre - et +3 % - après une chute de 6 % au trimestre précédent). Sur une année, la baisse atteint 30,5 % pour le transport aérien, 25,3 % pour le transport fluvial, 7,3 % pour les autres services de poste et de courrier et 3,1 % pour le transport routier.

Pour les transports routiers, ce sont les transports internationaux qui accusent la baisse la plus sensible (-1,5 %). Par contre, les prix des transports de proximité repartent légèrement à la hausse (+0,2 %). Au niveau des produits, ce sont les prix des transports de produits manufacturés qui régressent le plus (-0,7 %) et ceux de la location qui augmentent le plus (+0,3 %).

Pour le transport fluvial, ce sont encore les prix du transport vers l'international qui diminuent le plus fortement (-7,7 %) tandis que les prix du transport national diminuent de 3,7 %. Ce sont les prix du transport sur le bassin Grand-Est (Alsace-Lorraine et Saône-Rhône) qui en pâtissent le plus (-10,3 % sur un trimestre, -38,8 % sur un an).

En ce qui concerne le transport aérien, la hausse des prix constatées ce trimestre profite le plus aux transports vers le Moyen-Orient (+10,4 %), alors que les prix vers l'Amérique du Nord continuent de diminuer (-1,2 %, -46,3 % sur un an).

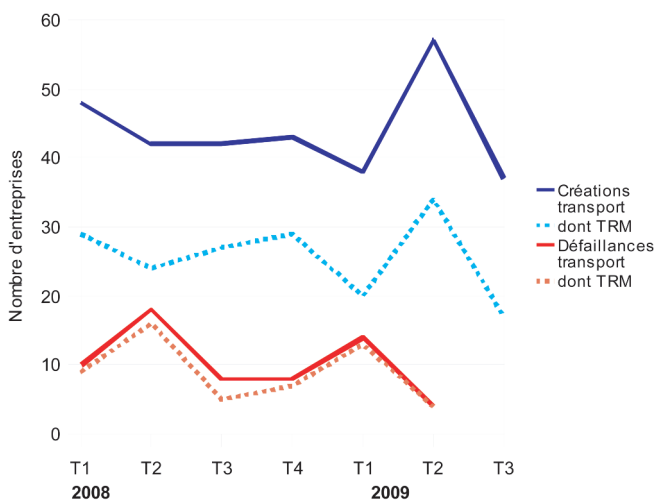
1- Source : INSEE

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret au troisième trimestre 2009. Chiffres et statistiques n°86, décembre 2009.

Disponible sur : [http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/CS\\_IPTF\\_86\\_cle796161.pdf](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/CS_IPTF_86_cle796161.pdf)



# La démographie des entreprises en Lorraine : créations et défaitances.



	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Créations</b>							
Tous secteurs (Lorraine)	2 370	2 166	1 998	1 735	3 578	4 194	3 735
Transport	48	42	42	43	38	57	37
dont TRM	29	24	27	29	20	34	17
Tous secteurs (France)	95 971	86 992	75 154	73 322	136 931	153 322	135 023
<b>Défaillances*</b>							
Tous secteurs (Lorraine)	447	462	362	455	465	357	-
Transport	10	18	8	8	16	6	-
dont TRM	9	16	5	7	13	4	-
Tous secteurs (France)	12 479	11 886	10 691	14 667	15 007	13 220	-

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

NB : Toutes les données fournies sont des données brutes, non corrigées des variations saisonnières  
 Les défaitances d'entreprises sont les données brutes à la date de jugement  
 Les données des 2 derniers trimestres sont provisoires pour les créations (3 derniers trimestres pour les défaitances)

Après la forte augmentation du deuxième trimestre, la création d'entreprises de transport marque le pas en Lorraine. En effet, 37 entreprises ont été créées dans ce secteur au troisième trimestre 2009, soit 5 de moins qu'au même trimestre de l'année précédente. Les créations d'entreprises de transport routier de marchandises (TRM)\* baissent également fortement : 17 entreprises créées au troisième trimestre 2009, contre 27 lors du troisième trimestre 2008. Ces baisses globales sont d'autant plus fortes que le nombre d'entreprises créées en Lorraine, tous secteurs confondus, double presque sur cette même période (+ 87 %).

Du quatrième trimestre 2008 au troisième trimestre 2009, 100 entreprises de TRM ont été créées sur les 175 créations d'entreprises de transport, ce qui représente 57 % des

créations en Lorraine. En moyenne, au cours de la dernière année, il s'est créé en Lorraine 44 entreprises de transport par trimestre, dont 25 de TRM.

Le deuxième trimestre 2009 a connu une baisse significative des défaitances d'entreprises de transport : 6 pour ce trimestre, contre 18 un an auparavant. Dans le même temps, les défaitances d'entreprises de TRM diminuent sur le même rythme (passant de 16 à 4). La Lorraine se porte un peu mieux que la moyenne française, les défaitances (tous secteurs) y diminuant légèrement sur un an (- 1,7 %), tandis que la situation de la France se dégrade (+10,7 %).

(\* ) 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.



# Le transport fluvial de marchandises en Lorraine.

## Les chargements et déchargements<sup>3</sup>

### Évolution des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine sur les 9 premiers mois 2009 / 9 premiers mois 2008

Voies navigables lorraines	Sections navigables	9 premiers mois 2009			9 premiers mois 2008			Variation 09/08 en %		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Neuves-Maisons à l'écluse frontière d'Apach	3 110 944	2 829 440	5 940 384	3 785 227	5 271 501	9 056 728	- 17,8	- 46,3	- 34,4
Canal de la Meuse	de Troussey à Pouilly-sur-Meuse	240	0	240	0	0	0	+	0,0	+
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	19 396	970	20 366	14 665	12 856	27 521	+ 32,3	- 92,5	- 26,0
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	206 216	204 741	410 957	248 946	248 946	497 892	- 17,2	- 17,8	- 17,5

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.

Les tonnes réalisées par le trafic local Thaon/Chavelot, sont comptabilisées dans les expéditions et les réceptions

Section navigable de Lutzelbourg à Réchicourt du CMR : gérée par le SN de Strasbourg. Autres sections navigables du CMR : gérées par le SN du Nord-Est

Le recul de l'activité fluviale continue au troisième trimestre 2009. Malgré un ralentissement de la baisse des expéditions sur la Moselle (-17,8 % sur les 9 premiers mois contre -22,6 % sur les 6 premiers mois, par rapport aux mêmes mois de l'année 2008), le déclin continu des réceptions (-46,3 % en tonnage) altère, de façon notable, le bilan global sur la rivière (-34,4 % de tonnages traités sur la Moselle pour les trois premiers trimestres de 2009 par

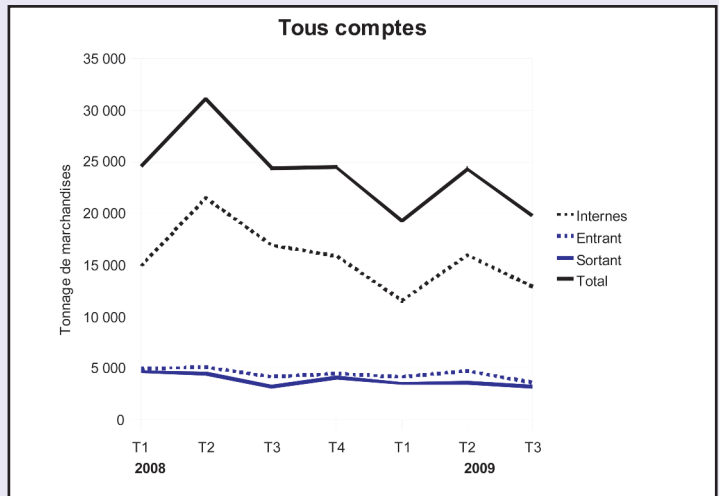
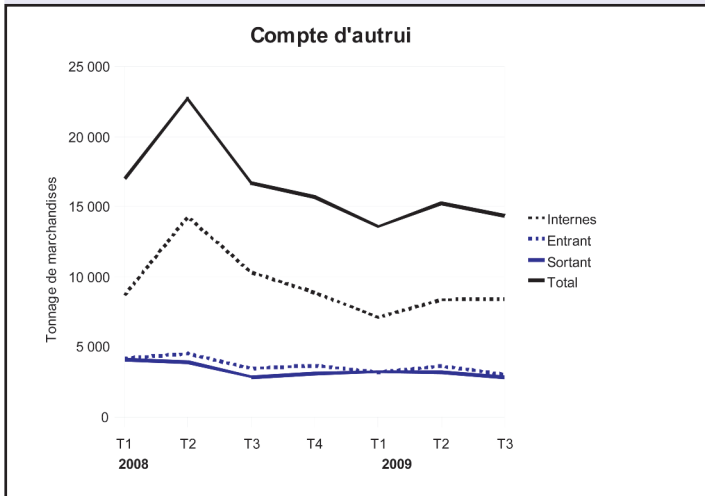
rapport aux trois premiers trimestres de 2008).

L'activité ralentit également, de manière plus contrastée, sur les autres voies fluviales de Lorraine. Si l'activité ralentit de 17,5 % sur le canal des Vosges et de 26 % sur le canal de la Marne au Rhin, les expéditions ont repris sur ce dernier (+32,3 %) tandis que les réceptions déclinent sensiblement (-92,5 %).



# Le transport routier de marchandises en Lorraine.

## Les flux



	Compte d'autrui						
	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Internes</b>	8 689	14 292	10 336	8 889	7 122	8 382	8 421
<b>Entrant</b>	4 210	4 533	3 483	3 690	3 220	3 651	3 052
<b>Sortant</b>	4 110	3 902	2 875	3 105	3 242	3 195	2 849
<b>Total</b>	17 009	22 727	16 694	15 684	13 584	15 228	14 322

Source : TRM conjoncture Unité : tonne

	Tous comptes						
	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Internes</b>	14 924	21 489	16 945	15 873	11 566	15 973	12 905
<b>Entrant</b>	4 981	5 119	4 187	4 498	4 164	4 760	3 622
<b>Sortant</b>	4 690	4 479	3 269	4 091	3 546	3 617	3 211
<b>Total</b>	24 595	31 087	24 401	24 462	19 276	24 350	19 738

Source : TRM conjoncture Unité : tonnes

### La conjoncture au deuxième trimestre 2009

La baisse des trafics de transport routier de marchandises observée au premier trimestre 2009 se confirme au second trimestre, par rapport aux mêmes trimestres de l'année 2008. Le transport routier pour compte d'autrui perd, en effet, 33 % en tonnage entre le second trimestre 2008 et le second trimestre 2009. Néanmoins, les évolutions sont assez contrastées en ce qui concerne le type de flux : les flux internes représentent la part la plus significative de la baisse constatée (-41 % entre les deuxièmes trimestres 2008 et 2009) tandis que le trafic interrégional se porte légèrement mieux (-18 % sur la même période).

Le transport routier de marchandises « tous comptes » connaît au second trimestre 2009 une baisse de 22 %, en tonnage, par rapport au second trimestre 2008. De la même manière que pour le transport pour compte d'autrui, ce sont les trafics internes qui pénalisent le plus le transport « tous comptes ». La baisse atteint en effet 26 % pour les trafics internes, alors que les flux sortants accusent une baisse de 19 % et de 7 % pour les flux entrants (entre le second trimestre 2008 et le second trimestre 2009).

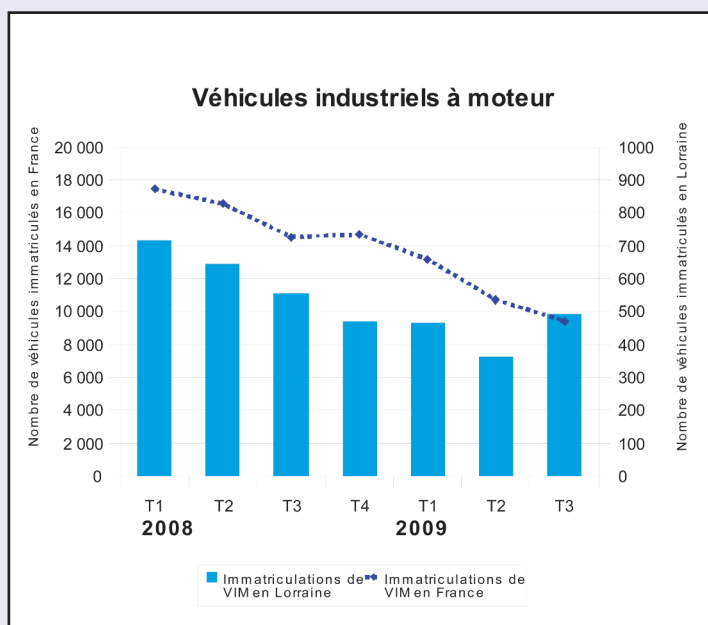
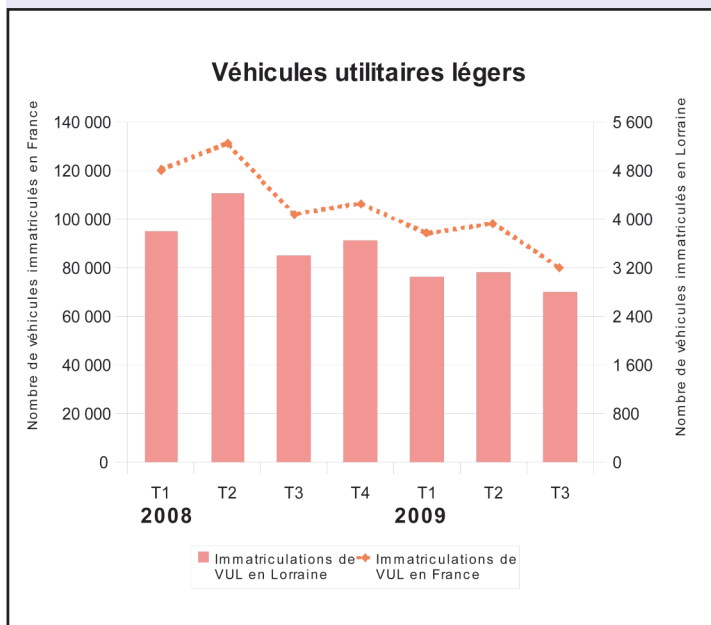
Les flux internes représentent 66 % de l'activité des transports routiers de marchandises « tous comptes », et 55 % des transports routiers pour compte d'autrui, au deuxième trimestre 2009.

### La conjoncture au troisième trimestre 2009

Le troisième trimestre 2009, quant à lui, voit un léger infléchissement de la baisse constatée au second trimestre. En effet, le transport pour compte d'autrui diminue de 14 % en tonnage au troisième trimestre 2009, par rapport au troisième trimestre 2008, après une baisse d'un tiers au second trimestre. De la même manière, ce sont les flux internes qui causent pour beaucoup cette perte (-19 % entre le troisième trimestre 2008 et le troisième trimestre 2009) et, dans une moindre mesure, les importations (-12 % pour les flux entrants sur cette même période). Les exportations restent stables, le tonnage de marchandises sortant de Lorraine diminuant de 1 % entre les troisièmes trimestres de 2008 et 2009. Le transport routier de marchandises « tous comptes » diminue également : -19 % en tonnage entre ce trimestre et le troisième trimestre 2008. De la même façon, les flux internes sont les plus pénalisés, diminuant de 24 % en un an. Les importations reculent de 13 % sur cette même période, tandis que les exportations restent stables, accusant une baisse de 2 %.

Les flux internes représentent 65 % des transports routiers de marchandises « tous comptes » en Lorraine, contre 59 % pour le compte d'autrui.

## Les immatriculations



	Véhicules utilitaires légers (VUL)						
	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Lorraine	3 799	4 421	3 394	3 634	3 032	3 120	2 793
France	120 150	131 023	101 839	106 290	93 925	98 172	79 634

Source : SoeS, fichier central des automobiles

	Véhicules industriels à moteur (VIM)						
	2008				2009		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Lorraine	716	644	553	470	467	362	494
France	17 417	16 540	14 522	14 681	13 168	10 691	9 427

Source : SoeS, fichier central des automobiles

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL)<sup>4</sup> ont connu une baisse de 18 % en Lorraine au troisième trimestre 2009 par rapport au troisième trimestre 2008. La baisse, concernant les VUL, est de 22 % au niveau national.

Les immatriculations de véhicules industriels à moteur (VIM)<sup>5</sup> ont connu une baisse plus faible, après un trimestre de recul important :

-11 % entre les troisièmes trimestres 2008 et 2009. La baisse constatée au niveau national est de 35 %.

Après un second trimestre 2009 particulièrement difficile, le marché des véhicules utilitaires et industriels semble se redresser en Lorraine, tandis que le marché français continue à diminuer de la même manière entre les second et troisième trimestres 2009, par rapport aux mêmes trimestres de l'année 2008.

## Le transport ferroviaire

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

4-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.

5- 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.



MARCO POLO



WWW.VIACOMBI.EU

La plateforme [www.viacombi.fr](http://www.viacombi.fr) s'europeanise

et devient [www.viacombi.eu](http://www.viacombi.eu).



Viacombi.eu est une plateforme d'information, de décision et de formation aux transports combinés en Europe. C'est désormais sur l'intermodalité dans quatorze pays européens (Allemagne, Autriche,

Belgique, Espagne, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni et Suisse) que les professionnels des transports et de la logistique peuvent se renseigner. Le site est maintenant disponible en trois langues : outre le français, les professionnels anglophones ou germanophones sont maintenant les bienvenus.

A l'origine de [viacombi.eu](http://viacombi.eu), un consortium de 11 partenaires européens, réunis dans le cadre du projet ITS-IT « Intermodal Transport Service-Information tools » (cofinancé par la Commission Européenne via le programme Marco Polo) qui a pour objectif de soutenir des actions dont la finalité est de réduire la congestion routière en proposant des alternatives au transport tout-route, c'est-à-dire des solutions rail-route, mer-route et fleuve-route.

Le site est articulé autour de trois axes :

- S'informer ;
- Décider ;
- Se former.

La première partie comprend un certain nombre de liens

utiles vers les aides et subventions accessibles dans les différents pays partenaires, les contacts utiles (opérateurs, associations, constructeurs, gestionnaires d'infrastructures, institutions, loueurs, ports, tractionnaires, transporteurs), la définition du transport combiné et la description des techniques et matériels du combiné.

La partie « Décider » permet aux utilisateurs de choisir leur terminal de transport combiné, parmi près de 650 terminaux répartis dans les 14 pays partenaires. Chaque terminal est accompagné d'une fiche descriptive détaillant les modes de transport, les marchandises acceptées, les services proposés et les liaisons régulières vers les autres terminaux. Un outil d'optimisation des itinéraires est à télécharger. Il propose l'identification des solutions intermodales, les détails des itinéraires, le calcul du temps de trajet ainsi qu'une comparaison des performances environnementales.



La dernière rubrique, « Se former », propose au téléchargement un guide des

bonnes pratiques dans le domaine. Par ailleurs, il est proposé un QCM afin de tester ses connaissances sur l'intermodalité et quelques études de cas, pour l'étude des chaînes de transport et la mise en place d'arbitrages entre les performances environnementales, économiques et la satisfaction du client.

Renseignements complémentaires : [viacombi.fr](http://viacombi.fr) : Valérie CASTAY 03 44 66 37 93  
[viacombi.eu](http://viacombi.eu) : Julie MURAT 03 44 66 37 66

## Contacts

**Dominique ESTIENNE**



03 87 31 76 92



[dominique.estienne](mailto:dominique.estienne)

[@developpement-durable.gouv.fr](mailto:@developpement-durable.gouv.fr)

**Jean-Paul ETIENNE**



03 83 15 83 87



[jetienne](mailto:jetienne)

[@aft-iftim.com](mailto:@aft-iftim.com)

**Fabrice DENIAU**



03 87 33 67 27



[fabrice.deniau](mailto:fabrice.deniau)

[@lorraine.eu](mailto:@lorraine.eu)

Adresse du siège de l'ORT2L :

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine  
11, place Saint-Martin - BP 95038 - 57071 METZ Cedex 3

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 1er juin 1924 dans le département de la Moselle.

Directeur de la publication : Frantz EHLRACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB  
Janvier 2010