



# La lettre d'information de l'ORT2L

## Sommaire

### Actualités

- ▶ Assemblée Générale de l'ORT2L le 23 juin
- ▶ Accueil des contrôleurs européens à la DREAL Lorraine
- ▶ Présentation de l'étude "optimisation de la logistique dans le Grand-Est de la France"
- ▶ Accueil du Grand Port Maritime de Dunkerque par le GIATEL

### La conjoncture nationale et régionale

#### Les indices des prix de transport de fret

#### La démographie des entreprises en Lorraine :

- ▶ Créations et défaillances
- ▶ Inscriptions et radiation des registres

#### Le Transport routier de marchandises en Lorraine

- ▶ Les flux

#### Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

- ▶ Chargements et déchargements

#### Flash : le transport de marchandises en Pologne

#### Contacts

## Actualités

### Assemblée Générale de l'ORT2L le 23 juin 2010

- 1
- 2
- 3
- 4
- 4
- 5
- 6
- 6
- 7
- 8
- 8
- 9
- 9
- 10
- 12

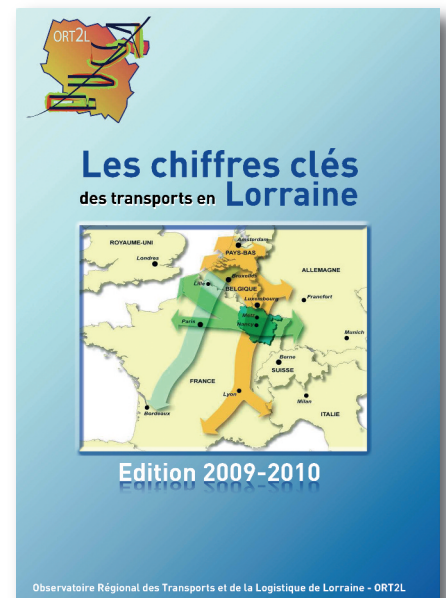
Le 23 juin s'est tenue, à l'Abbaye des Prémontrés à Pont-à-Mousson, l'Assemblée Générale de l'association.

Le Président, Frantz EHLACHER, a pu constater que les objectifs fixés en fin d'année passée étaient bien respectés. Une étude a par ailleurs été lancée : Synthèse des études transport et logistique existantes et récentes en Lorraine, pour laquelle a été retenu le cabinet SAMARCANDE Transport Logistique Territoire.

L'objet de cette étude est la quantification du potentiel conteneurisable en Lorraine et la formulation de propositions d'actions pour promouvoir le report modal.

Cette assemblée a aussi été l'occasion de présenter la dernière publication de l'ORT2L : l'édition 2009-2010 des Chiffres clés des transports en Lorraine, disponible sur le site de l'observatoire [www.ort2l.fr](http://www.ort2l.fr) (Rubrique Publications > Les chiffres clés de l'ORT2L).

Les bilans financier et d'activités 2009 ont été validés par ses membres. Le travail d'observation continue, avec la publication régulière des lettres d'information de l'ORT2L, qui s'enrichit de plusieurs rubriques, notamment des flashes sur des sujets plus pointus (le transport de marchandises en Pologne pour la présente lettre). Le site internet sera prochainement remanié, afin de mieux répondre aux attentes de ses utilisateurs.



**F**in juin 2010 et pour la quatrième année consécutive, la DREAL Lorraine a organisé une semaine de coopération-échanges entre contrôleurs des transports européens dans le cadre du dispositif européen Euro contrôle Route (ECR). 17 stagiaires, représentant 9 États européens, membres ou observateurs de ECR – Belgique, Espagne, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Slovénie – se sont rencontrés autour de deux thèmes : la méthode d'organisation des contrôles sur route et le contrôle du cabotage (transport temporaire intérieur dans un pays autre que celui d'origine). Il s'agissait de confronter les expériences et les pratiques de chacun et de recenser les similitudes éventuelles pour la mise en œuvre de la réglementation européenne commune à tous les États représentés. Les stagiaires ont travaillé en salle et en sous-groupes sur des contrôles fictifs et échangé sur les méthodes et les outils de contrôle respectifs. Ils ont ensuite réalisé ensemble des contrôles sur route au péage de Saint-Avold et sur l'aire de Pouilly, qui ont notamment porté sur le

respect de la réglementation européenne sur le temps de repos et de conduite des conducteurs et sur le cabotage illégal.

L'occasion leur a été donnée de découvrir le système de pesée en marche installé sur l'A4 : les véhicules sont pesés automatiquement lors de leur passage au niveau de la borne de détection. Ce dispositif de pesée en marche a l'avantage d'éviter d'immobiliser l'ensemble des véhicules puisque seuls les poids lourds détectés en surcharge sont ensuite arrêtés au péage situé en aval, où leur poids est vérifié par les contrôleurs de la DREAL.

La semaine de coopération s'est achevée en présence de représentants d'ECR. Lors de leur séjour, les stagiaires ont pu également apprécier le charme de la Lorraine et de la ville de Metz en effectuant une visite guidée de la ville en petit train. La coopération devrait se poursuivre à présent sur le terrain grâce au réseau de correspondants européens ainsi mis en place entre les contrôleurs des transports terrestres européens.







A l'issue de l'Assemblée Générale de l'ORT2L, le 23 juin, M. Philippe DUONG a présenté les conclusions de l'étude réalisée pour le SGAR de Lorraine : Optimisation de la logistique dans le Grand-Est de la France.

Cette étude fait suite à celle qui a analysé les différentes composantes du « système logistique du Grand-Est », essentiellement d'un point de vue territorial, et qui a été présentée à la suite de l'Assemblée Générale de l'ORT2L en juin 2009. Elle part de l'idée que la première composante d'un système logistique territorial est constituée par les activités de production (industrielle et agricole) et de consommation (distribution, services) de l'espace concerné (la logistique endogène), et que le Grand-Est est à cet égard un territoire privilégié. Cela a amené à analyser neuf « filières » industrielle et agricoles, ainsi que des activités de distribution et d'en mesurer les enjeux logistiques et leur rôle d'entraînement sur le développement économique et territorial. Fonction stratégique dans un contexte global de grands bouleversements, il apparaît bien que la logistique est en effet un facteur clé de pérennisation et de développement des filières à l'échelle du territoire. Cela confirme que les acteurs territoriaux ont un rôle essentiel à jouer en contribuant à l'amélioration de l'offre logistique, non seulement au niveau du « hard » et des infrastructures, mais aussi du « soft » et des fonctions immatérielles (services, emploi, formation, coordination et partenariats, dynamisation, gouvernance,...).

Ce qui est vrai pour la logistique des activités et filières existantes l'est aussi pour les activités de l'économie des échanges en devenir ou futures et pour les fonctions logistiques exogènes (par exemple, la logistique européenne ou euro-régionale), qui peuvent bénéficier dans le Grand-Est, et notamment sur le territoire lorrain, d'excellentes conditions d'implantation et de développement, mais pour lesquelles les espoirs n'ont pas toujours été comblés.

#### Esquisse d'un schéma logistique pour le Grand-Est

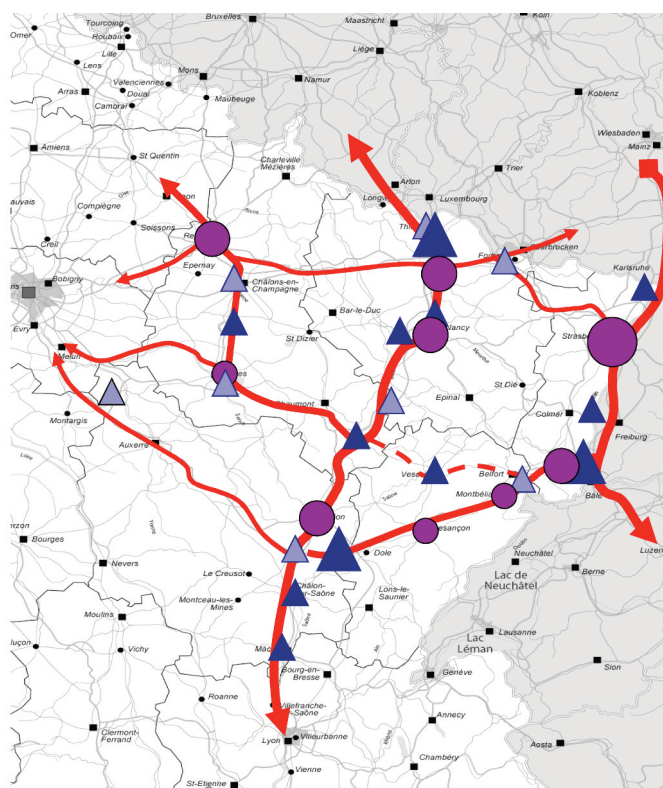
-  Pôle logistique métropolitain
-  Pôle logistique exogène multimodal prioritaire
-  Pôle logistique exogène multimodal
-  Pôle logistique exogène monomodal

Au final, l'étude met en perspective les nouveaux enjeux de la logistique pour le Grand-Est (par exemple, le caractère indissociable de la logistique et de l'industrie ou l'évolution des pratiques logistiques), pointe les principales opportunités (l'économie des échanges, le renchérissement futur du prix de l'énergie, la restructuration des transports ferroviaires,...) et aboutit à des pistes de réflexion pour le développement des activités logistiques (essor de nouvelles activités, besoin de mutualisation, prise en compte du développement durable,...).

Elle identifie les handicaps à corriger (culture mono-industrielle, dispersion des flux, perte de vitesse des modes massifiés,...),

les outils à construire pour développer les activités de l'économie des échanges et propose de mettre en place une stratégie globale, articulant la stratégie logistique et le schéma logistique d'aménagement proposé par la première étude.

Le rapport de l'étude, sa synthèse, ainsi que le support de présentation de M. DUONG ont été publiés sur le site internet de l'ORT2L : [www.ort2l.fr](http://www.ort2l.fr) (Rubrique Publications > Études), avec l'autorisation du SGAR, propriétaire de cette étude.



## Accueil du Grand Port Maritime de Dunkerque par le GIATEL

A l'initiative du GIATEL (Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport et de la Logistique de Lorraine) en collaboration avec le GCL (Groupement des Chargeurs de Lorraine) et l'APADIL (Association Pour l'Amélioration Des Infrastructures en Lorraine), des professionnels lorrains ont reçu les 25 et 26 mai 2010 des représentants du GPMD (Grand Port Maritime de Dunkerque) pour envisager ensemble les opportunités de développement économique. Une première séance de travail en cercle restreint a eu lieu le 25 mai, suivie d'une rencontre élargie le mercredi 26 mai à l'Abbaye des Prémontrés, et d'une table ronde où les activités du GPMD ont été présentées par M Daniel DESCHODT, Directeur Commercial de Dunkerque Port. Cette présentation a été suivie par de riches échanges sur les potentiels d'activités et de business au profit réciproque des acteurs.

La table ronde a été l'occasion de nombreux échanges sur les potentialités de trafic et de flux. Parmi les pistes à creuser, le développement du transport combiné, les marchandises à température dirigée notamment les fruits et légumes ainsi que le poisson...

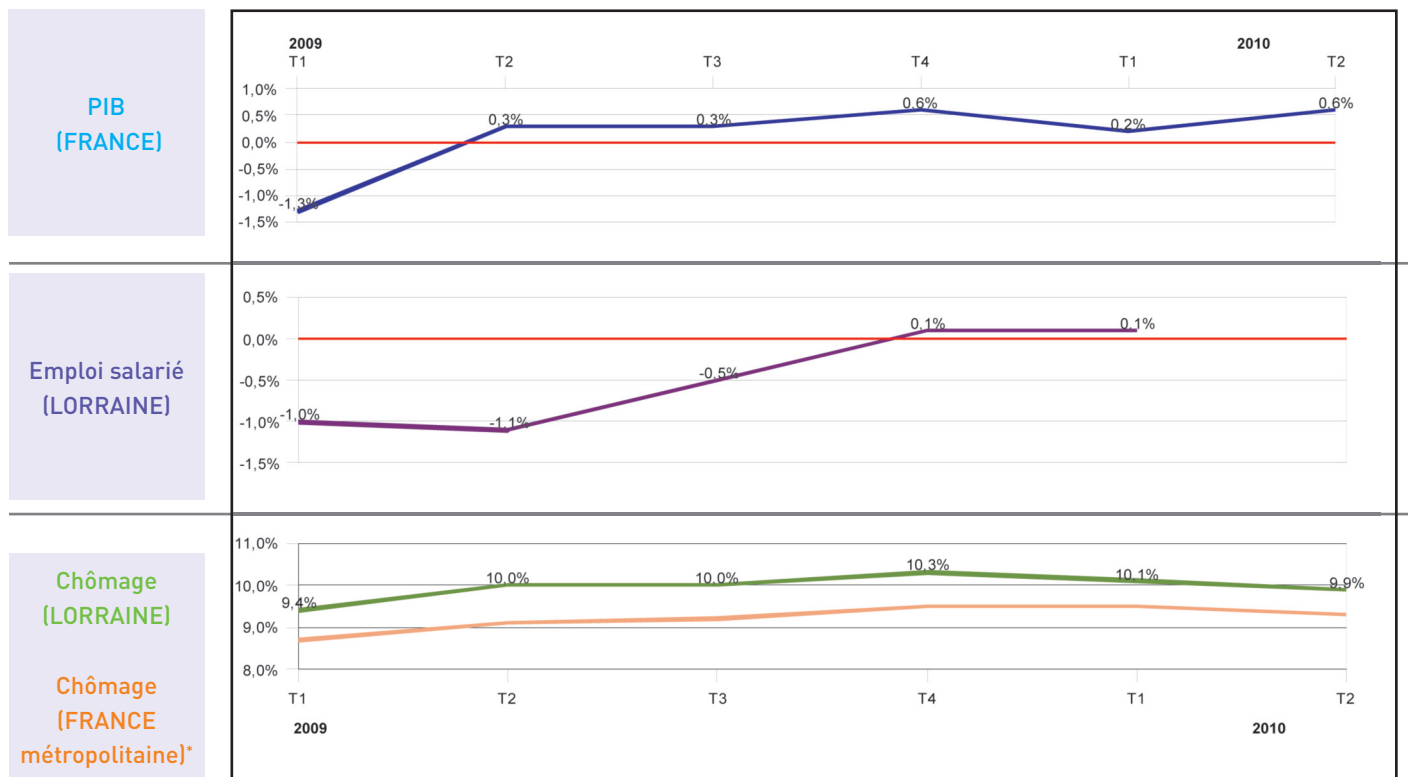
La modification prochaine du régime 42 (qui amènera des facilités de trésorerie aux entreprises) constitue une réelle

opportunité de reprise de parts de marché par le GPMD sur ses concurrents : le transit par les ports français redevient très compétitif par rapport aux autres ports européens.

La Lorraine dispose aujourd'hui d'un des réseaux ferroviaires les plus denses de France, avec une ligne magistrale de Dunkerque à Strasbourg, un maillage nord-sud et est-ouest efficace, et la présence de nombreux acteurs ferroviaires (CFL, VFLI, ECR, ou EUROPORT par exemple). Situé sur l'axe ferroviaire Dunkerque-Strasbourg, il serait possible de développer des échanges de marchandises entre le port et la Lorraine en s'appuyant sur la future mise en place de la ligne fret de nos voisins alsaciens.

Signe d'une volonté d'avancer ensemble pour développer le commerce et les services entre le GPMD et les entreprises lorraines, la venue de nos confrères dunkerquois a été également pour eux l'occasion de confirmer leur adhésion au GIATEL. En effet, le GPMD est le premier grand opérateur à adhérer au GIATEL, SNCF-GEODIS venant de rejoindre également l'association.

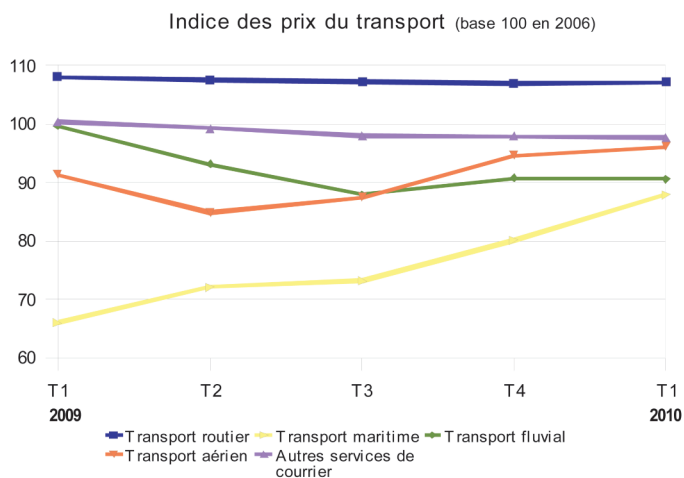
## La conjoncture nationale et régionale<sup>1</sup>.



(\* ) Données provisoires



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



Indices des prix du transports (base 100 en 2006)	2009				2010
	T1	T2	T3	T4	T1
Transport routier	108	107,5	107,2	107	107,1
Transport maritime	66	72,1	73,2	80,1	87,9
Transport fluvial	99,7	93,1	87,9	90,7	90,6
Transport aérien	91,3	84,8	87,8	94,6	96,1
Autres services de courrier	100,3	99,3	98	97,9	97,7

Source : SoeS, INSEE

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

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

2- CGDD. *Indices des prix du transport de fret au premier trimestre 2010*. Chiffres et statistiques n°125, juin 2010.

Disponible sur : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id\\_rubrique=497](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=497)

Le premier trimestre 2010 confirme la tendance de la fin de l'année écoulée : les prix continuent globalement à augmenter, malgré une légère diminution dans le transport fluvial et les services de poste.

Ce sont les prix du transport maritime qui évoluent le plus fortement au cours de ce trimestre : + 9,7 % par rapport au trimestre précédent, sans pour autant effacer la forte baisse survenue en 2008.

L'indice des prix du transport aérien est également en hausse, bien que plus modérément : + 1,7 % par rapport à fin 2009. Les prix de toutes les destinations augmentent (surtout vers l'Europe [+ 5,3 %] et l'Amérique latine [+ 4,2 %]), sauf en ce qui concerne l'Outre-Mer (- 1,4 %) et le Moyen-Orient (- 0,4 %).

Les prix du transport routier restent stables, une augmentation de 0,1 % étant constatée par rapport au dernier trimestre 2009.

Les prix du transport international et du transport de produits agro-alimentaires diminuent légèrement (respectivement de 0,5 % et 0,6 %). A l'inverse, les prix du transport de proximité et du transport de matériaux de construction augmentent (respectivement + 0,3 % et + 0,4 %).

En ce qui concerne le transport fluvial, les prix diminuent légèrement (- 0,1 % par rapport au trimestre précédent). Ceux du transport national augmentent un peu (+ 0,4 %) tandis que ceux du transport international diminuent (- 0,7 %). Les prix pratiqués dans le bassin Grand-Est (Alsace-Lorraine et Saône-Rhône) diminuent de façon plus importante : - 0,9 %.

Les prix des autres services de poste et de courrier continuent leur baisse, depuis le troisième trimestre 2008, et perdent 0,2 % par rapport au quatrième trimestre 2009.



## Créations et défaillances

	2008	2009				2010
	T4	T1	T2	T3	T4	T1
<b>Créations</b>						
Tous secteurs (Lorraine)	1 735	3 528	4 194	3 722	4 066	4 860
Créations transport	43	38	57	37	46	68
dont TRM	29	20	34	17	23	42
Tous secteurs (France)	73 322	136 931	153 322	135 023	154 917	181 999
<b>Défaillances</b>						
Tous secteurs (Lorraine)	455	466	371	292	348	
Défaillances	11	11	6	9	16	
dont TRM	7	13	4	5	10	10
Tous secteurs (France)	14 680	15 040	13 270	11 574	13 485	

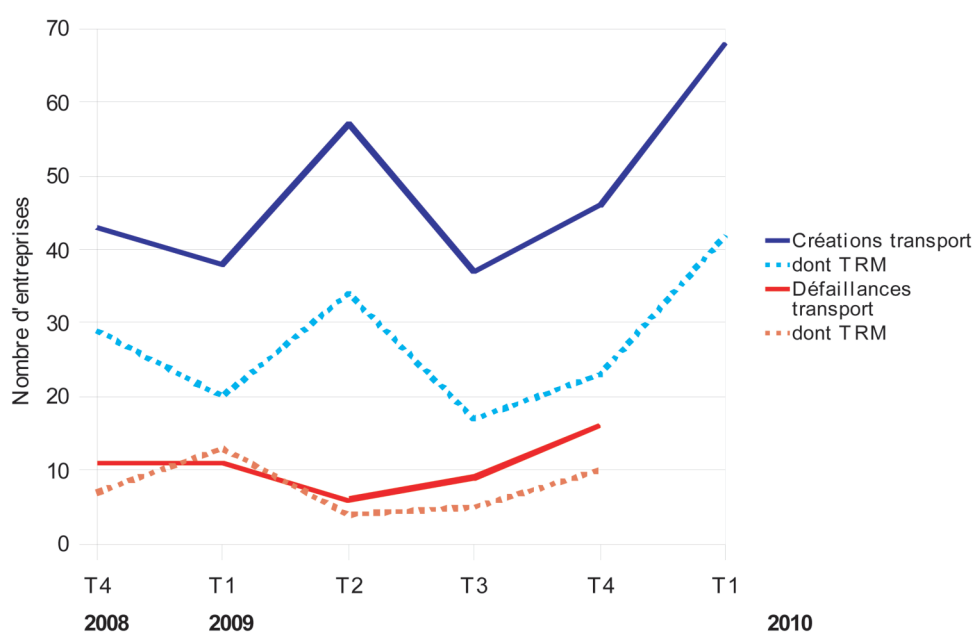
Confirmant la tendance du trimestre précédent, les créations d'entreprises augmentent au premier trimestre 2010.

Ainsi, par rapport au premier trimestre 2009, on compte une augmentation d'un tiers des entreprises créées (tous secteurs) en France et en Lorraine, un accroissement de 80 % des créations d'entreprises de transport en Lorraine et le doublement des créations d'entreprises de transport routier de marchandises (TRM)\*. Ces créations (tous secteurs) sont probablement dues pour beaucoup au statut d'auto-entrepreneur, né au début de l'année 2009.

Durant les quatre derniers trimestres, 208 entreprises de transport ont été créées en Lorraine. Parmi celles-ci, on compte 56 % de créations d'entreprises de TRM, soit 116 entreprises créées. En moyenne, sur ces quatre trimestres, il s'est créé 17 entreprises de transport, dont 10 de TRM, par mois.

Les défaillances d'entreprises, tous secteurs confondus, diminuent en France et en Lorraine au dernier trimestre de 2009, par rapport au dernier trimestre 2008. En revanche, dans le domaine des transports, les défaillances en Lorraine sont en hausse sur cette même période : au quatrième trimestre 2009, on a compté la défaillance de 5 entreprises de transport (dont 3 de TRM) supplémentaires par rapport au quatrième trimestre 2008, passant respectivement de 11 à 16 et de 7 à 10 défaillances.

*(\*) 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.*



## Inscriptions et radiations des registres

### Premier trimestre 2010

68 entreprises de transport se sont inscrites sur les registres des transporteurs au premier trimestre 2010, ce qui traduit une augmentation de moitié, par rapport au premier trimestre 2009, répartie de la manière suivante : + 3 sur le registre marchandises (35 inscriptions nouvelles), + 20 sur celui des voyageurs (28 inscriptions ce trimestre) et + 1 sur le registre des commissionnaires (5 inscriptions ce trimestre). Parallèlement, le nombre de radiations de ces registres repart à la hausse, du fait de l'augmentation des défaillances dans le TRM (13 radiations en plus sur le registre des marchandises par rapport au premier trimestre 2009). Le nombre de radiations sur les deux autres registres stagne (- 1 sur celui des voyageurs, autant chez les commissionnaires de transport par rapport au début de l'année 2009).

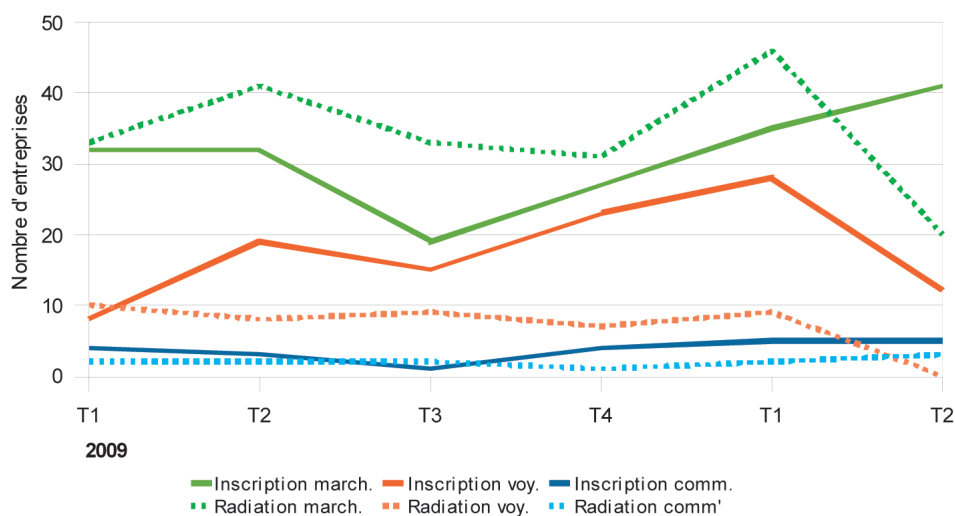
### Deuxième trimestre 2010

Par rapport au deuxième trimestre 2009, 4 entreprises de plus se sont inscrites aux registres au second trimestre 2010, soit 58 inscriptions nouvelles. Dans le même temps, les radiations ont diminué de moitié pour atteindre 23 ce trimestre.

Si les mouvements sur le registre des commissionnaires ne varient que peu d'un trimestre à l'autre, il faut donc noter la bonne santé des entreprises dans les autres domaines. Dans celui des voyageurs, bien que les inscriptions sur le registre diminuent légèrement (19 au deuxième trimestre 2009, 12 au deuxième trimestre 2010), aucune radiation n'a été enregistrée ce trimestre. Dans le domaine marchandises, alors que les inscriptions augmentent encore (32 au deuxième trimestre 2009, 41 au deuxième trimestre 2010), les radiations diminuent (respectivement 33 et 20), leur nombre étant même inférieur à celui des inscriptions pour la première fois depuis deux ans.

Registre	2009				2010	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	<b>Inscriptions nouvelles</b>					
Marchandises	32	32	19	27	35	41
Voyageurs	8	19	15	23	28	12
Commissionnaires	4	3	1	4	5	5
	<b>Radiations</b>					
Marchandises	32	32	19	27	35	20
Voyageurs	8	19	15	23	28	0
Commissionnaires	4	3	1	4	5	3

Mouvements sur les registres des transporteurs





# Le transport routier de marchandises en Lorraine.

## Les flux

Le premier trimestre 2010 fait apparaître deux évolutions : d'une part, une diminution des volumes totaux transportés par rapport au dernier trimestre 2009 (évolution saisonnière) et, d'autre part, une légère augmentation de ces mêmes volumes par rapport au premier trimestre 2009 (évolution conjoncturelle).

En évolution annuelle, le premier trimestre 2010 voit donc une légère reprise de l'activité (par rapport au premier trimestre 2009). Ainsi, si ce n'est les importations « Tous comptes », tous les autres indicateurs sont au vert. Le transport pour compte d'autrui admet de ce fait une évolution positive globale de 3 % en tonnage. Si les flux internes sont restés stables, les importations ont augmenté de 10 % et les exportations de 2 %. Pour ce qui est de tous les flux routiers (« Tous comptes »), les tonnages transportés en provenance ou à destination de la Lorraine ont également augmenté (+ 5 %). Ainsi, l'accroissement marchandises transportées à l'intérieur de la région atteint 7 %, les exportations s'amplifient de 11 % mais les importations diminuent légèrement de 4 % en tonnage.

Par rapport au trimestre précédent (évolution saisonnière), le premier trimestre 2010 est plus contrasté. Si, globalement, les volumes transportés sont à la baisse, traduisant le recul de l'activité durant les mois d'hiver, des évolutions différentes sont à noter suivant la nature du flux. Le transport pour compte d'autrui diminue ainsi de 4 %, à cause essentiellement du trafic intérieur lorrain (- 9 % en tonnage). Les exportations décroissent aussi, de manière moins importante (- 4 %) tandis que les importations ont augmenté (+ 8 %). Les évolutions du transport routier « Tous comptes » sont nettement plus marquées : - 14 % en tonnages. Ceci est essentiellement dû au trafic intérieur lorrain, dont les tonnages transportés diminuent de 21 % et qui représente plus de la moitié (61 %) du total. A l'inverse, les échanges avec les autres régions françaises ont légèrement augmentés : + 1 % pour les importations, + 2 % pour les exportations, réduisant du même coup l'écart entre ces derniers (3983 tonnes importées pour 3 935 exportées au premier trimestre).

### Compte d'autrui

	2009				2010
	T1	T2	T3	T4	T1
<b>Internes</b>	7 122	8 382	8 421	7 793	7 081
<b>Entrant</b>	3 220	3 651	3 052	3 268	3 538
<b>Sortant</b>	3 242	3 195	2 849	3 445	3 313
<b>Total</b>	13 584	15 228	14 322	14 506	13 932

Source : TRM conjoncture

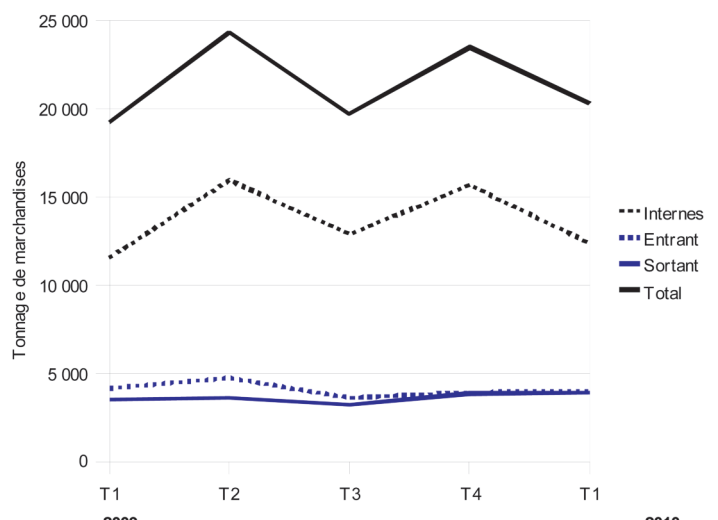
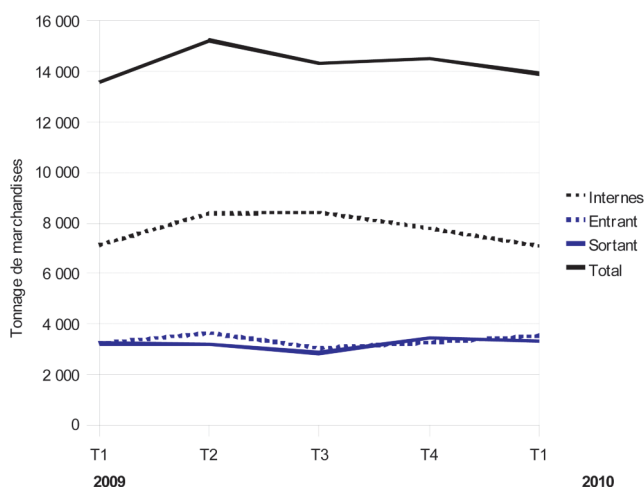
Unité : milliers de tonnes

### Tous comptes

	2009				2010
	T1	T2	T3	T4	T1
<b>Internes</b>	11 566	15 973	12 905	15 689	12 397
<b>Entrant</b>	4 164	4 760	3 622	3 941	3 983
<b>Sortant</b>	3 546	3 617	3 211	3 877	3 935
<b>Total</b>	19 276	24 350	19 738	23 507	20 315

Source : TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes



Les termes "Entrant" et "Sortant" font référence aux marchandises échangées avec les autres régions françaises.





# Le transport fluvial de marchandises en Lorraine.

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

Évolution annuelle au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2010/2009  
des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	1 <sup>er</sup> trimestre 2010			2 <sup>ème</sup> trimestre			Variation 10/09		
		expéditions	réceptions	TOTAL	expéditions	réceptions	TOTAL	expéditions	réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	De Metz à l'écluse frontière de Apach	1 493 784	1 709 361	<b>3 203 145</b>	1 127 674	1 048 727	<b>2 325 501</b>	+ 17%	+ 63%	+ 37,7%
	De Frouard à Metz	768 692	545 022	<b>1 313 714</b>	666 802	523 240	<b>1 190 042</b>	+ 15,3%	+4,2%	+10,4%
	De Toul à Frouard	35 890	0	<b>35 890</b>	29 555	0	<b>29 555</b>	+21,4%	-	+21,4%
	De neuves-Maisons à Frouard	151 732	303 380	<b>455 112</b>	94 699	216 806	<b>311 505</b>	+60,2%	+39,9%	+46,1%
	<b>Total :</b>	<b>2 450 098</b>	<b>2 557 763</b>	<b>5 007 861</b>	<b>2 067 830</b>	<b>1 788 773</b>	<b>3 856 603</b>	<b>+ 18,5%</b>	<b>+43%</b>	<b>+29,9%</b>
Canal de la Marne au Rhin	De Lutzelbourg à Contrisson	13 779	231	<b>14 010</b>	6 150	970	<b>7 120</b>	+124%	-76,2%	+96,8%
Canal des Vosges	De Rechicourt-le-château à Messein	132 026	128 601	<b>260 627</b>	119 016	118 531	<b>237 547</b>	+10,9%	+8,5%	+9,7%

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.  
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.

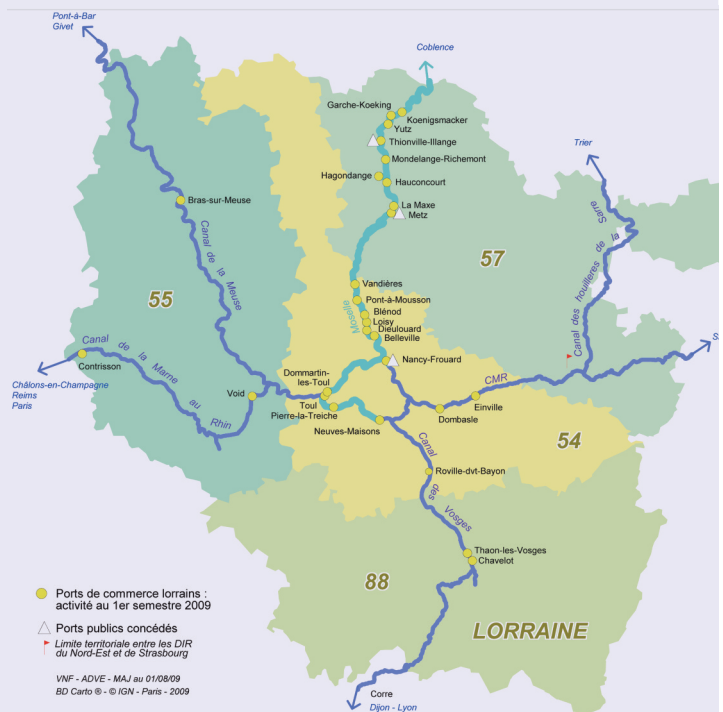
Après une année 2009 en net déclin pour ce qui concerne le fret fluvial à cause de la baisse de l'activité économique, ce début d'année 2010 est marqué par la reprise des échanges fluviaux pour la majorité des flux.

Ainsi, plus de 5 millions de tonnes de marchandises ont déjà été traitées au premier semestre 2010 dans les ports de la Moselle canalisée, ce qui correspond à une hausse de 30 % des marchandises traitées par rapport au premier semestre 2009 (3,9 millions de tonnes).

On constate un quasi-équilibre entre les expéditions et les réceptions, gage d'une activité renforcée de la voie d'eau. La concentration très forte des trafics dans les ports liés aux agglomérations et sites industriels majeurs, qui demeurent les principaux générateurs des volumes échangés, se retrouve dans la répartition des chargements/déchargements le long de la Moselle.

Sur les autres voies navigables de la Lorraine, le bilan est également plutôt bon sur ce premier semestre. Les ports du canal des Vosges enregistrent une hausse de 10 % des tonnages traités par rapport au premier semestre 2009.

Le trafic de fret a également augmenté de manière importante sur le canal de la Marne au Rhin, les tonnages échangés ayant presque doublé entre les premiers semestres 2009 et 2010.



3- Source : VNF - ADVE Nancy

## Le transport de marchandises en Pologne

D'après la présentation de Jerzy DUDEK (professeur invité, ICN Business School Nancy Metz), lors du Comité Régional de la Formation Professionnel Transport et Logistique à NANCY le 18 mai 2010

La Pologne, le plus étendu des nouveaux États-membres de l'Union Européenne lors de l'élargissement de mai 2004, a plutôt été considéré comme le plus fort concurrent économique que comme un réel partenaire. Avec une superficie de 312 680 km<sup>2</sup> et une population de 38 115 900 habitants<sup>1</sup>, la Pologne possède un important potentiel économique, non seulement à l'intérieur de ses frontières, mais aussi envers l'étranger.

Sa localisation géographique et ses frontières communes avec 7 pays – l'Allemagne, les Républiques Tchèque et Slovaque, l'Ukraine, la Biélorussie, la Lituanie et la Russie – font du pays un territoire naturel de transit terrestre entre l'Europe Occidentale et l'Asie.

Et cela d'autant plus que les chemins de fer polonais (la PKP) disposent de voies larges qui relient la Haute-Silésie (terminal à SLAWKÓW, près de KATOWICE) à la ligne transsibérienne.

Son débouché sur la Mer Baltique permet également au pays d'intenses relations maritimes, via les trois ports principaux de GDANSK, de GDYNIA et de SZCZECIN. Le transport par voie fluviale est, par contre, relativement peu utilisé par des chargeurs peu enclins à se risquer sur ce réseau vétuste.



### La situation économique de la Pologne

Il est clair que, comme les autres pays de l'Union Européenne, la Pologne a ressenti les effets de la crise : les exportations ont chuté entre 2008 et 2009, de nombreuses sociétés ont considérablement ralenti leur activité, certaines (notamment américaines) délocalisant même dans d'autres pays d'Europe de l'Est.

La croissance du Produit National Brut (PNB) a brutalement chuté en 2009 à + 1,4 %, alors que son taux de croissance avoisinait les + 5 % l'année précédente. Mais ce chiffre est resté positif, contrairement à la majorité des pays de l'Union. Pour ne citer qu'un autre indicateur positif, la production a augmenté de 6,2 % au mois de décembre 2009 par rapport au mois de décembre 2008. Ces bons résultats s'expliquent essentiellement par la consommation intérieure, qui est restée soutenue. Les prévisions de la Banque Mondiale s'avèrent d'ailleurs tout à fait rassurantes (croissance de + 2,2 % en 2010 et de + 3,4 % en 2011). La Pologne, qui n'a pas encore rejoint la zone EURO, a mené une politique monétaire rigoureuse qui a permis de stabiliser sa monnaie nationale, le zloty, à 4 zt pour 1 €. Le niveau des salaires a par ailleurs connu une stabilisation en 2009 ; pour les trois premiers trimestres de

2009, le salaire mensuel moyen brut polonais s'établissait à 3281 zt (environ 820 €), les salariés des entreprises publiques touchant un salaire moyen légèrement plus élevé (3817 zt – environ 954 € – contre 3176 zt – environ 794 € – pour les salariés du privé). Pour compléter ce panorama de l'économie polonaise, il faut ajouter une croissance sensible du chômage : un taux de chômage de 11,9 % en décembre 2009, 12,3 % en avril 2010<sup>2</sup>. Les causes de cet état sont multiples : délocalisations ou faillites d'un nombre important de sociétés, réduction du temps de travail, retour massif de polonais travaillant à l'étranger<sup>3</sup>.

1- Office National Polonais des Statistiques, janvier 2009.

2- Office National Polonais des Statistiques, mai 2010.

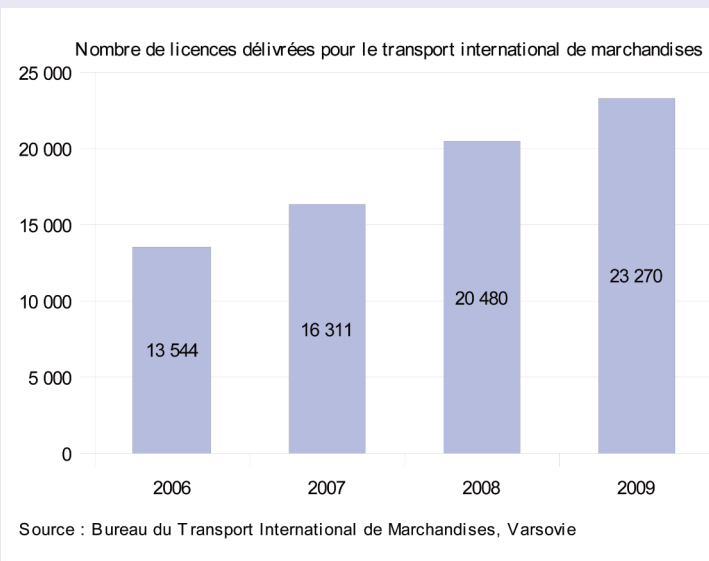
3- En 2004-2005, environ 2 millions de polonais sont partis à la recherche d'un emploi, essentiellement au Royaume-Uni ou en Irlande.

## Les secteurs du transport et de la construction : les plus importants pour l'économie polonaise

L'avenir et le fonctionnement d'un pays dépendent, en grande partie, de l'état et des possibilités de développement des secteurs du transport et de la construction. Pour la Pologne, ces deux secteurs sont même primordiaux. Le bon fonctionnement du domaine des transports, l'état et la qualité des infrastructures sont d'une importance vitale. Le territoire polonais est ainsi doté d'un réseau routier long de 386 100 km, dont 837 km de voies autoroutières<sup>4</sup>. Le gouvernement a par ailleurs prévu un ambitieux programme de réalisation d'autoroutes, intimement lié à l'organisation de la Coupe d'Europe de football (en Pologne et en Ukraine) à l'été 2012 : près d'un millier de kilomètres devraient être construits avant cette échéance. Dans le même temps, la construction de 5466 km de voies rapides et 109 contournements de zones urbaines est également prévue. Les routes polonaises seront également, selon le même programme routier, renforcées pour accueillir des poids lourds de Poids Admissible par Essieu (PAE) respectant la norme européenne en vigueur (11,5 tonnes) – les normes polonaises actuelles prévoient des PAE de 10,5 tonnes sur les routes principales et 8,5 tonnes sur les routes secondaires.

Un millier de kilomètres de routes supplémentaires seront ainsi réhabilités pour atteindre cet objectif.

L'adhésion de la Pologne à l'Union Européenne en 2004 a imposé d'énormes changements dans la vie quotidienne du pays, notamment dans le secteur du transport, et dans celui du transport routier en particulier. Les entreprises de transport ont ainsi découvert, deux ans avant l'entrée dans la communauté européenne, qu'un certificat de compétences professionnelles était nécessaire pour au moins une personne de l'entreprise ; certificat validé par une épreuve qu'un nombre important de transporteurs polonais n'a pu réussir. Les entreprises travaillant dans le transport international ont brusquement constaté des changements majeurs dans l'exercice de leur profession. Par exemple, la « permission » qu'elles détenaient s'est changée en « licence », qui contient, conformément aux réglementations européennes, des indications sur la garantie financière, cette dernière s'avérant inabordable pour nombre d'entreprises. La suppression des frontières intracommunautaires a aussi provoqué un accroissement considérable du nombre de poids lourds disponibles en Pologne, les formalités douanières ayant disparu<sup>5</sup>. L'entrée de la Pologne dans l'Union Européenne aura donc provoqué, par ricochet, la disparition de près de 50 000 entreprises de transport dans le pays en deux ans<sup>6</sup>.



4- Chiffres au 31 décembre 2009.

5- L'attente à la frontière pouvait atteindre jusqu'à 5 jours.

6- On comptait environ 130 000 entreprises de transport en 2004, contre environ 80 000 en 2006

Cette adhésion aura également été bénéfique pour un grand nombre d'entreprises de transport polonaises, les nouveaux contrats et échanges commerciaux avec les pays de l'Union ayant entraîné l'augmentation de la demande de services dans le transport international, tant vers l'Ouest que vers l'Est (voir figure page précédente).

Le transport combiné rail-route est en train de se développer fortement dans le pays. 26 terminaux intermodaux sont actuellement en activité, disséminés en Pologne. Parmi ceux-ci, cinq sont situés dans les ports de la mer Baltique. L'EUROTERMINAL SLAWKÓW, par exemple, doté d'une voie large (1520 mm) peut constituer un avenir pour les block-trains entre l'Europe et la Chine. Des essais, réalisés il y a peu, sont déjà très prometteurs. Le terminal de transport combiné de la société POLZUG, situé à WROCLAW (capitale de la Basse-Silésie) assure par ailleurs la liaison entre les entrepreneurs (principalement coréens ou japonais) basés en Basse-Silésie et les ports maritimes d'Allemagne (HAMBOURG, BREMERHAVEN).



Terminal du transport combiné à WROCLAW (photo : Jerzy DUDEK)

Renseignements complémentaires :  
Jerzy DUDEK  
jorge.dudek@yahoo.fr

## Contacts

**Dominique ESTIENNE**



03 87 39 99 67



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