

La lettre d'information de l'ORT2L

n° 6 - Décembre 2010

Conjoncture nationale et régionale

La conjoncture nationale et régionale	2
La SITECO 2009-2010, <i>Derrière le choc de la crise : les défis de la Lorraine</i>	3
Les indices des prix de transport de fret	4

Entreprises

Présentation du tableau de bord régional de l'OPTL	5
La démographie des entreprises de Lorraine <i>Créations et défaillances</i>	6
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	7

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine <i>Les flux</i>	8
---	---



Transport fluvial

Bientôt une ligne conteneur sur la Moselle	9
Le transport fluvial de marchandises en Lorraine <i>Chargements et déchargements</i>	10

Développement durable

Consommation d'énergie dans le secteur des transports en 2008	11
---	----

Flash

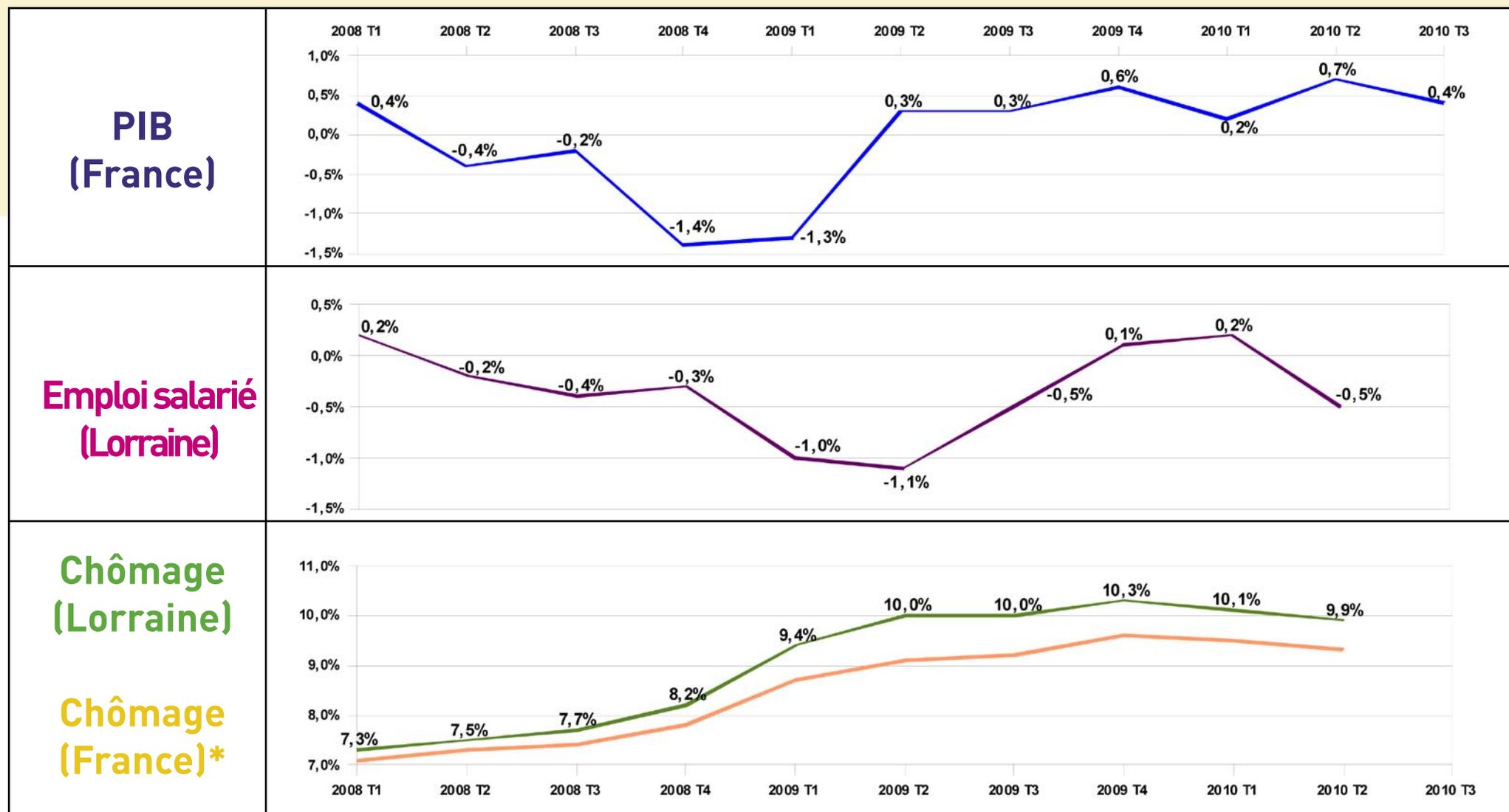
L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport, <i>Motion du CESE de Lorraine du 15 octobre 2010</i>	12
---	----

Contacts

14



La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires

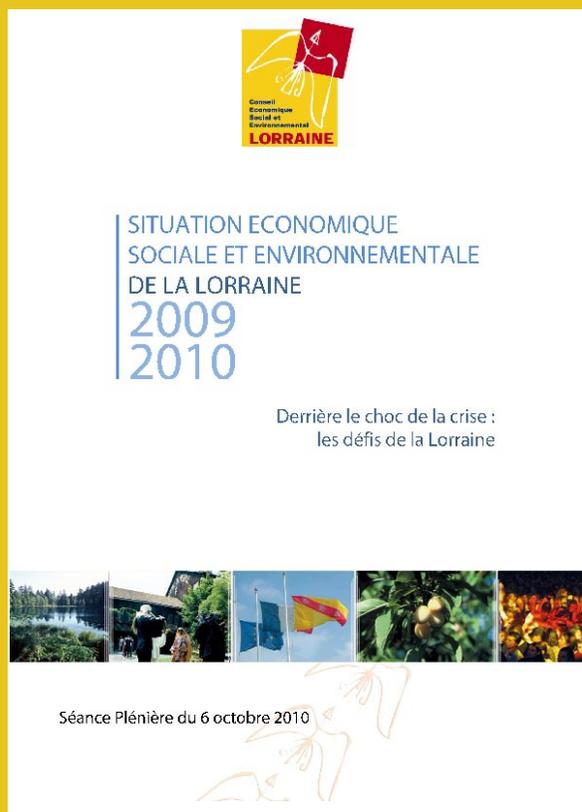
¹ INSEE Lorraine - www.insee.fr/lorraine

La SITECO 2009-2010.

Derrière le choc de la crise : les défis de la Lorraine

ARTICLE RÉDIGÉ PAR CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE LORRAINE (CESE)

Le Conseil Économique, Social et Environnemental de Lorraine a adopté à l'unanimité le 6 octobre dernier son rapport annuel de Situation Économique, Sociale et Environnementale. Le document élaboré par les socioprofessionnels lorrains présente un bilan original et détaillé des deux dernières années traversées par la crise en Lorraine. Il établit un diagnostic de la situation à travers un large panel d'indicateurs structurels et conjoncturels et met en lumière des enjeux d'action qui s'imposent face à ce constat.



Une région fortement impactée par la crise

La Lorraine fait partie des régions qui ont été le plus impactées par la crise amorcée fin 2008.

La production de biens intermédiaires et le secteur automobile ont été les épicentres de la crise. La situation de l'emploi est la conséquence la plus visible de cette situation avec une perte de 25 000 postes salariés entre juin 2008 et juin 2010. Sur le front du chômage, la situation est également inquiétante : augmentation du chômage longue durée et des plus de 50 ans, situation difficile des jeunes.

Un contexte difficile...

Certains indicateurs structurels de long terme font état d'une attractivité économique et sociale encore faible de la Lorraine. La démographie souffre d'un solde des migrations défavorables, les qualifications sont en moyenne inférieures à la moyenne nationale. Le choc de 2008 intervient également dans un contexte où l'industrie lorraine était encore marquée par la crise industrielle de 2002.

...Mais de nombreux atouts à valoriser

Le rapport fait également le constat de nombreuses forces dont dispose notre région. Sa situation géographique au cœur de l'Europe favorise l'emploi frontalier et ouvre de nombreuses opportunités de partenariats économiques, universitaires, commerciaux, culturels, et logistiques. La région est également marquée par une très forte présence des investisseurs étrangers, notamment allemands, fournissant un réservoir de développement économique à ne pas négliger. L'industrie régionale dispose de compétences notoires dans les domaines des matériaux, de la sous-traitance automobile,

et peut s'appuyer sur des pôles de compétitivités dont le rôle doit être renforcé. Les universités de Lorraine préparent leur fusion dans une ambition partagée de rayonnement national et international. De nombreuses initiatives dans les domaines culturels, comme le centre Pompidou-Metz et touristiques, comme Center Parcs, sont autant d'outils au service d'une nouvelle attractivité indispensable au développement de la Lorraine.

Mettre en marche le scénario des synergies dynamiques : les défis de la Lorraine

Face à ce constat contrasté entre la situation actuelle difficile et la présence de nombreuses forces et opportunités, les acteurs lorrains n'auront pas d'autre solution que l'action commune sur 6 leviers pour inventer les moyens de rebondir face à la crise :

- Métropolisation : colonne vertébrale du développement ;
- Au-delà de nos frontières : la Lorraine en pointe ;
- Vers un nouveau modèle industriel : de la tradition à l'innovation ;
- Vers une formation d'excellence ;
- Tourisme, culture et sports : un nouveau regard sur la Lorraine ;
- Échanges et mobilités : un combat permanent.

Le rapport de la Situation Économique, Sociale et Environnementale 2009-2010 est disponible en version électronique ou papier à l'adresse suivante :

<http://ces.lorraine.eu>

(Rubrique : Derniers documents du CES, à droite)

Contact : Vincent Hein -> vincent.hein@lorraine.eu

Les indices des prix de transport de fret²

Le deuxième trimestre 2010, qui voit la hausse des prix du transport quel que soit le mode considéré (malgré la stagnation des prix du transport maritime), confirme la tendance du trimestre précédent.

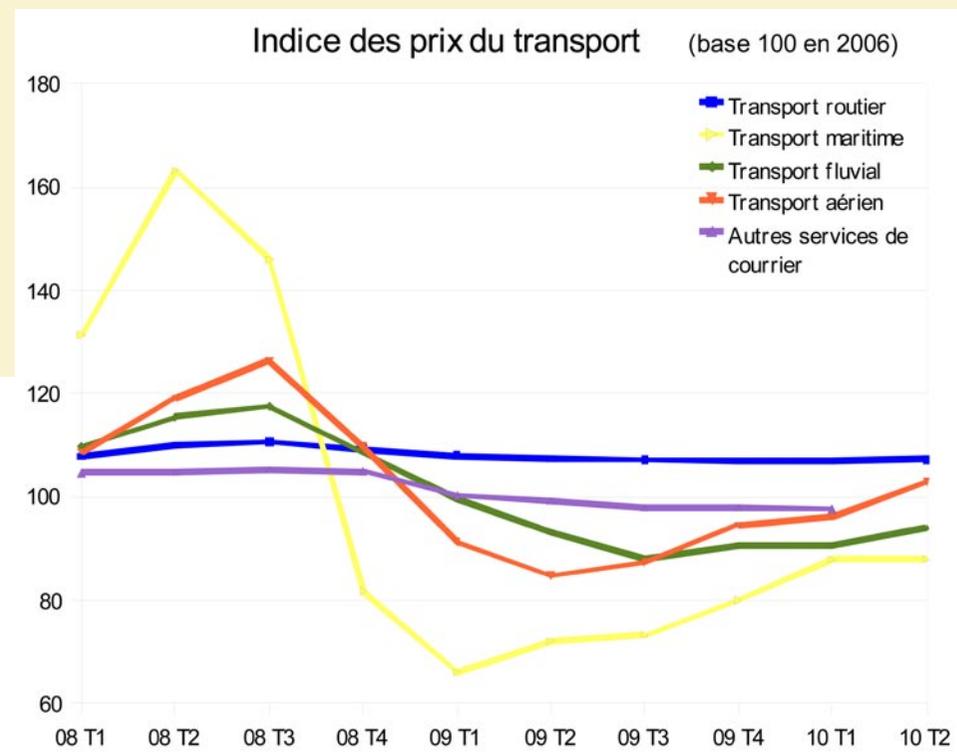
La hausse la plus importante est à mettre au compte du transport aérien : + 7,1 %*. A l'exception des prix à destination de l'Europe (-3,4 %), les prix de toutes les destinations augmentent. Les destinations les plus impactées sont le Moyen-Orient, l'Amérique latine et la zone Asie-Pacifique, dont les prix augmentent respectivement de 16,1 %, 11,3 % et 9,3 %.

Le prix du transport fluvial repart aussi à la hausse, après une légère baisse au trimestre précédent : +3,8 %. Le prix du transport national évolue peu (+1,3 %), bien que les prix du transport fluvial de produits agricoles augmentent de 8,3 %. L'évolution est plus marquée, en ce qui concerne le transport international : +6,3 %. Les prix dans le bassin « Grand-Est » (bassins Alsace-Lorraine et Saône-Rhône) croissent de 4,9 %.

Les coûts du transport routier restent quasiment stables (+0,2 %). L'évolution des prix est constatée suivant la distance à parcourir : les prix du transport de fret de proximité accusent une hausse de 0,4 % tandis que ceux du transport international diminuent de 0,2 %. Par ailleurs, le transport des produits agro-alimentaires ou de matériaux de construction devient plus onéreux de 0,5 %, alors que les prix du transport de produits manufacturés restent stationnaires (+0,1 %).

Le transport maritime voit ses prix stagner au même niveau que le trimestre précédent. La hausse importante du trimestre antérieur ne se poursuit donc pas. Les prix du transport maritime restent donc inférieurs de moitié à leur plus haut niveau atteint au second trimestre 2008.

Aucune donnée n'est disponible pour ce trimestre en ce qui concerne les autres services de courrier.



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2009				2010	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport routier	108	107,5	107,2	107	107,1	107,3
Transport maritime	66	72,1	73,2	80,1	87,9	87,9
Transport fluvial	99,7	93,1	87,9	90,7	90,6	94
Transport aérien	91,3	84,8	87,4	94,6	96,1	102,9
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.

* Les évolutions détaillées dans cet article le sont toujours par rapport au trimestre précédent.

² CGDD. Indices des prix du transport de fret au deuxième trimestre 2010. Chiffres et statistiques n°154, septembre 2010.

Disponible sur :

http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=497

Présentation du tableau de bord régional de l'OPTL

Dans le cadre des travaux de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national a été présenté le 5 octobre 2010 par Jean-Paul ETIENNE, membre de l'ORT2L.

Le tableau de bord 2009 de l'OPTL (Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique) se veut plus visuel par des apports cartographiques plus importants et plus accessible grâce à son site internet www.optl.fr qui offre la possibilité de télécharger le rapport national et les tableaux de bord de toutes les régions de France.

Cette 16ème édition du tableau de bord de Lorraine mentionne une diminution du nombre des établissements (-23) ainsi que la diminution du nombre de salariés (-239) dans la branche au 1er janvier 2009 par rapport au 1er janvier 2008. Les transports routiers de marchandises connaissent depuis plusieurs années une diminution significative de leurs effectifs et à l'inverse les transports de personnes (transports routiers de voyageurs et transports sanitaires) connaissent une progression régulière.

Le vieillissement des effectifs de la branche reste une préoccupation avec un âge moyen qui est passé de 37,8 à 41,5 ans sur les dix dernières années. La formation

continue reste très développée avec 40 % des effectifs qui ont suivi une formation au cours de l'année 2009, en progression par comparaison avec les années précédentes.

Enfin, la Lorraine compte plus de 1500 élèves scolarisés dans une formation transport ou logistique et 1564 Formations Initiales Minimales Obligatoires (FIMO) ou équivalences FIMO ont été délivrées en 2009.

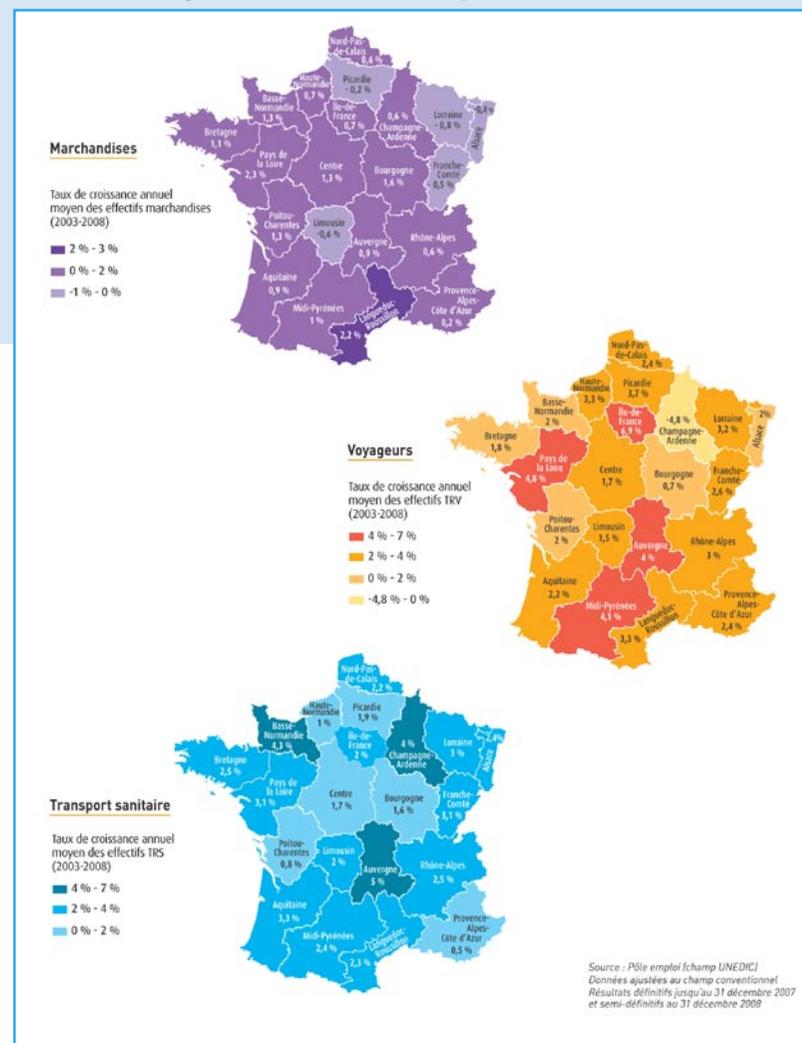
Les documents détaillés ([Rapport national](#) et [Tableaux de bord régionaux](#)) sont disponibles en version électronique à l'adresse suivante :

www.optl.fr

(Rubrique : Parutions > Rapport annuel ou Tableaux de bord régionaux)

Contact pour la transmission du rapport papier : Jean-Paul ETIENNE, [jietienn@aft-iftim.com](mailto:jetienn@aft-iftim.com)

Croissance régionale des effectifs depuis 2003



La démographie des entreprises en Lorraine

Créations et défaillances

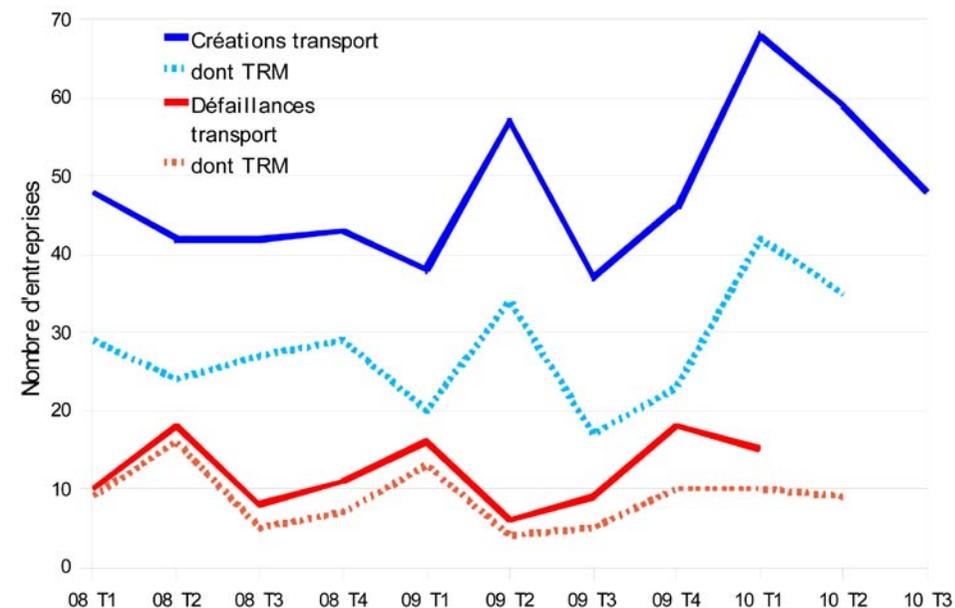
La tendance de hausse des créations d'entreprises, sur un an, remarquée en début d'année 2010, se confirme au troisième trimestre (bien que l'on constate une baisse par rapport au trimestre précédent).

Ainsi, les créations d'entreprises, tous secteurs confondus, augmentent légèrement, que ce soit en France ou en Lorraine (respectivement 1 % et 4 % par rapport au troisième trimestre 2009). Cette hausse est même plus marquée dans le domaine des transports, puisqu'elle atteint 30 % en Lorraine par rapport au troisième trimestre 2009. Durant les quatre derniers trimestres, 221 entreprises de transport ont été créées en Lorraine. En moyenne, sur ces 4 trimestres, il s'est créé 18 entreprises de transport par mois dans la région.

Au premier trimestre 2010, les défaillances d'entreprises diminuent plus fortement en Lorraine qu'en France (respectivement -17 % et -4 % par rapport au premier trimestre 2009). Confirmant cette tendance, les défaillances dans le domaine du transport sont aussi en baisse en Lorraine. Le secteur du transport compte ainsi une

défaillance d'entreprise de moins par rapport au début d'année 2009, alors que le secteur du TRM voit le nombre de ses défaillances diminuer de 3 durant la même période.

Le second trimestre 2010, au contraire, voit la hausse des défaillances dans tous les domaines en Lorraine, dans un contexte de diminution au niveau national. Ainsi, les défaillances d'entreprises de transport triple entre le deuxième trimestre 2009 et le deuxième trimestre 2010, tandis que ce nombre double sur cette même période pour les entreprises de TRM. Toutefois, ces évolutions régionales ne concernent qu'un petit nombre d'entreprises.



	2009				2010		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Créations							
Tous secteurs (Lorraine)	3 578	4 194	3 722	4 066	4 860	4 059	3 859
Créations transport	38	57	37	46	68	59	48
dont TRM	20	34	17	23	42	35	
Tous secteurs (France)	136 931	153 322	135 023	154 917	181 999	156 007	135 589
Défaillances							
Tous secteurs (Lorraine)	467	373	294	364	387	413	
Défaillances transport	16	6	9	18	15	17	
dont TRM	13	4	5	10	10	9	
Tous secteurs (France)	15 042	13 290	11 587	13 485	14 513	12 694	

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

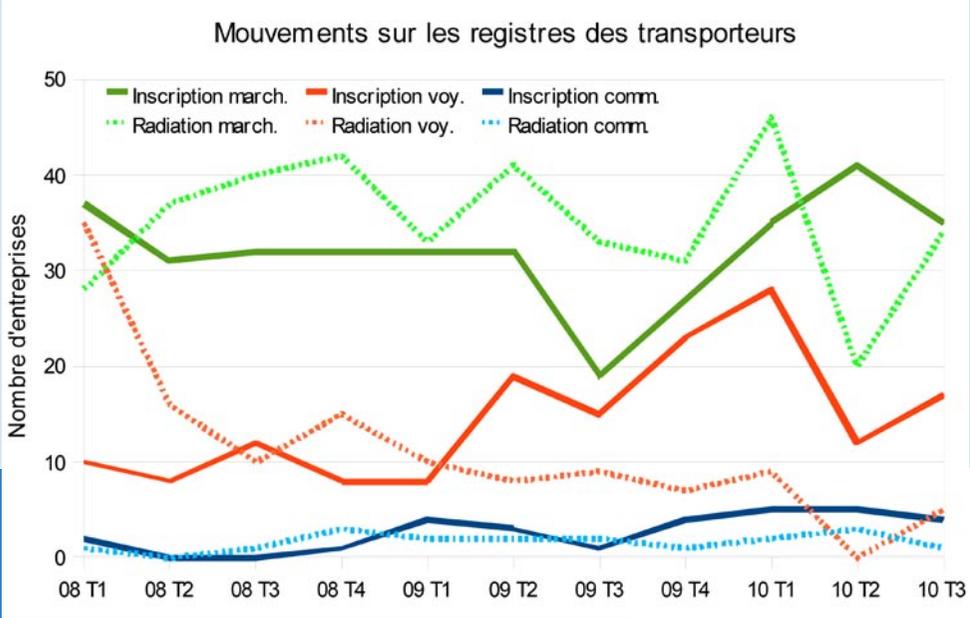
NB : Toutes les données fournies sont des données brutes, non corrigées des variations saisonnières

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

Les données des 2 derniers trimestres sont provisoires pour les créations (3 derniers trimestres pour les 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



Le troisième trimestre 2010 voit une augmentation des inscriptions nouvelles (+21) et une légère diminution des radiations (-4) sur l'ensemble des registres considérés (marchandises, voyageurs, commissionnaires) par rapport au troisième trimestre 2009.

Pour ce qui concerne les inscriptions, la hausse est perceptible quel que soit le registre observé. Ainsi, le nombre de nouvelles inscriptions a presque doublé entre le troisième trimestre 2009 et le troisième trimestre 2010 sur le registre des transporteurs de marchandises. La hausse est plus limitée sur les deux autres registres, puisque l'on compte, sur la même période, 2 (respectivement, 3) inscriptions nouvelles de plus sur le registre des transporteurs de voyageurs (respectivement, sur le registre des commissionnaires de transport). La diminution globale des nouvelles radiations est moins perceptible. En effet, la valeur du nombre de radiations des registres des transporteurs de marchandises reste stable, passant de 33 radiations au troisième trimestre 2009 à 34 ce trimestre.

La baisse est en revanche confirmée sur les deux autres registres :
 -4 pour le registre des transporteurs de voyageurs (9 au troisième trimestre 2009, et 5 ce trimestre),
 -1 sur le registre des commissionnaires de transport (passant de 2 à 1), entre les troisième trimestres 2009 et 2010. Les mouvements sur le registre « marchandises » seront à surveiller. Le second trimestre 2010 avait vu, pour la première fois depuis le premier trimestre 2010, le nombre d'inscriptions nouvelles devenir supérieur au nombre de radiations. Or, cette différence « Inscriptions-Radiations » diminue de façon importante ce trimestre : +1, contre +21 au trimestre précédent.

Registres	2009				2010		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Nouvelles inscriptions							
Marchandises	32	32	19	27	35	41	35
Voyageurs	8	19	15	23	28	12	17
Commissionnaires	4	3	1	4	5	5	4
Radiations							
Marchandises	33	41	33	31	46	20	34
Voyageurs	10	8	9	7	9	0	5
Commissionnaires	2	2	2	1	2	3	1

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les flux

Le second trimestre 2010 voit un franc rebond de l'activité du transport routier de marchandises dans presque tous les domaines considérés.

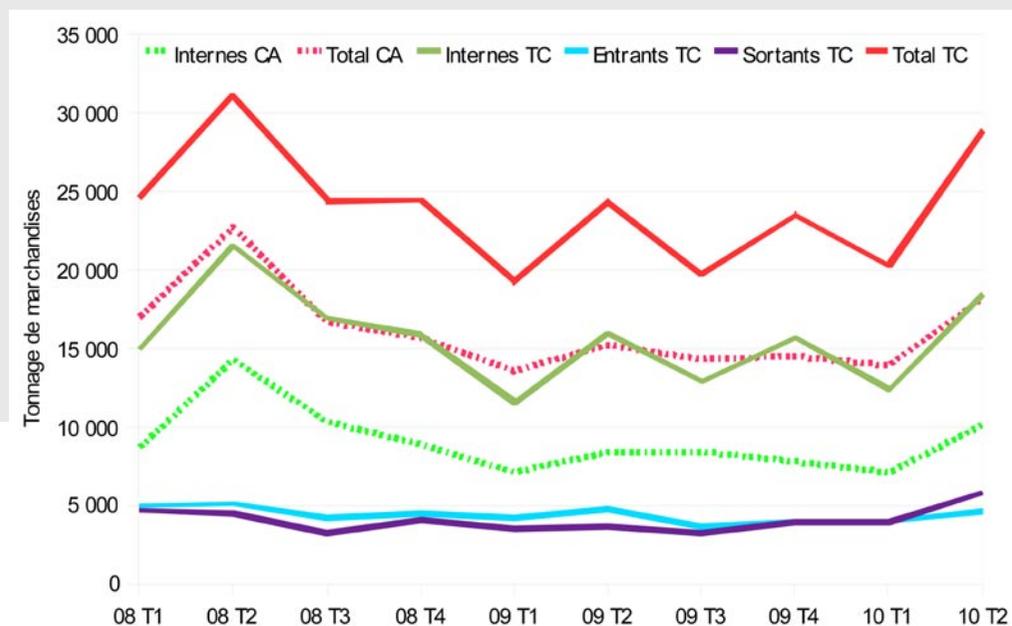
En effet, le total des flux nationaux (internes, entrants et sortants) « tous comptes » s'établit à près de 29 millions de tonnes échangées pour la Lorraine, soit une augmentation de 19 % par rapport au deuxième trimestre 2009. Cette évolution se retrouve quasiment dans les mêmes proportions pour ce qui concerne le compte d'autrui (+20 % pour le total des flux, sur la même période). Ce trimestre voit revenir des niveaux d'échanges proches de la situation avant crise (les volumes échangés au deuxième trimestre 2010 ne sont ainsi inférieurs que de 3 millions de tonnes aux volumes du second trimestre 2008).

Plus précisément, c'est essentiellement les volumes échangés à l'intérieur de la région Lorraine qui participent le plus à ces bons chiffres. Les échanges internes réalisés en compte d'autrui, qui représentent 56 % des échanges totaux, croissent de 21 % par rapport au second trimestre 2009.

De la même manière, les flux internes « tous comptes » représentent 64 % des échanges totaux et augmentent de 16 %, sur la même période.

Pour ce qui concerne les flux entrants en Lorraine, l'évolution est plus contrastée. Si le transport réalisé en compte d'autrui augmente de 11 % en tonnages sur la période considérée, le total des importations continue à diminuer légèrement (-2 % entre les deuxièmes trimestres 2009 et 2010), confirmant la tendance des trimestres antérieurs. Concernant les flux sortants de Lorraine, la tendance est meilleure, puisque l'on constate une augmentation sensible dans les deux domaines : +26 % en compte d'autrui, +60 % en « tous comptes », par rapport au deuxième trimestre 2009.

La tendance au rééquilibrage des flux entrants et sortants se confirme nettement pour le compte d'autrui, tandis que les échanges « tous comptes » laissent entrevoir une balance commerciale positive à la Lorraine durant ce trimestre (+1,2 million de tonnes – échanges avec les autres régions françaises, les échanges internationaux ne sont pas comptabilisés).



Flux	2009				2010	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Compte d'autrui						
Internes	7 122	8 382	8 421	7 793	7 081	10 124
Entrants	3 220	3 651	3 052	3 268	3 538	4 063
Sortants	3 242	3 195	2 849	3 445	3 313	4 026
Total	13 584	15 228	14 322	14 506	13 932	18 213
Tous comptes						
Internes	11 566	15 973	12 905	15 689	12 397	18 509
Entrants	4 164	4 760	3 622	3 941	3 983	4 645
Sortants	3 546	3 617	3 211	3 877	3 935	5 792
Total	19 276	24 350	19 738	23 507	20 315	28 946

Source : TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes

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

Bientôt une ligne conteneur sur la Moselle

ARTICLE RÉDIGÉ PAR : C.C.I. DE LA MOSELLE / SOCIÉTÉ DES PORTS DE MOSELLE

Mardi 19 octobre, la CCI de la Moselle et sa filiale, la Société des Ports de Moselle (SDPM), ont organisé une journée dédiée au projet de plateformes multimodales sur la Moselle, dans le cadre prestigieux de l'Arsenal de Metz.



Près de 300 professionnels des secteurs du transport fluvial, maritime et de la logistique – compagnies maritimes, chargeurs, transitaires, logisticiens... – étaient présents. Les conférences et rencontres proposées, animées par des repré-

sentants majeurs du secteurs (Ports de Liège, de Lyon, de Paris, de Strasbourg, d'Anvers, Euroports-Manuport, VNF...) ont permis d'échanger et de débattre autour de la problématique. La journée s'est ensuite conclue sur la présentation de l'étude de viabilité d'une ligne conteneurs sur la Moselle, projet porté par la Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de la Moselle, qui a pour but de relier les Ports de Moselle aux grands ports maritimes du Nord de l'Europe.

Le contexte est en effet favorable au lancement de plateformes multimodales sur la Moselle, comme l'ont rappelé certains des conférenciers. Outre son impact positif sur l'environnement, le transport fluvial bénéficie également de coûts moins onéreux (massification) que les autres modes de transport, un argument auquel sont sensibles les acteurs économiques.

Par ailleurs, les zones portuaires du Nord de l'Europe

sont saturées et l'extension de leur « hinterland » pour les délester passe également par les ports intérieurs « multimodaux ». Enfin, en dix ans, la croissance du trafic conteneurs a été exponentielle.

L'étude de viabilité économique d'une ligne conteneurs a été conduite depuis début 2010 par la SDPM en partenariat avec le port de Trèves. Jacques KOPFF, directeur de la SDPM, a expliqué à l'auditoire la méthodologie de l'étude, basée sur 234 entreprises ciblées passées au crible (historique des volumes chargés, provenance des volumes, choix des compagnies maritimes, prix pratiqués...) et 25 interviews de chargeurs intéressés par le projet.

Les conclusions ont permis de faire ressortir un potentiel de 170 000 EVP* pour Metz et Trèves, soit de quoi assurer le volume critique requis pour une ligne conteneurs. En outre, à l'heure actuelle, les modes de transport sont répartis à 55 % pour la route, 41 % pour



CRÉDIT PHOTO : CCI de la Moselle 2010 / Philippe GISSELBRECHT

le ferroviaire et 4 % pour la voie d'eau. Le potentiel de développement du transport fluvial sur la Moselle est donc important.

Enchaînant la présentation, Henri HASSER, président de la SDPM, a annoncé la volonté de lancer une ligne conteneurs au départ de Metz au premier semestre 2011.

Concrètement, le projet est techniquement faisable : les investissements nécessaires dans les infrastructures ont été réalisés (rehaussement des ponts) pour permettre le trafic conteneurs sur la Moselle. Des aménagements sont également prévus sur les ports fluviaux du territoire et très prochainement les premières entreprises vont s'installer, initiant ainsi l'utilité du projet : Recylux à Thionville et InVivo à Metz.

La journée très dense a porté ses fruits, en permettant aux partenaires du projet de partager leurs ambitions avec les nombreuses entreprises concernées par ce potentiel de développement. La CCI de la Moselle a su faire les preuves de sa capacité à prendre en main un dossier structurant pour l'économie du département et plus largement de la région Lorraine. Les prochaines étapes seront très concrètes pour lancer la ligne conteneurs, en liaison étroite avec les collectivités territoriales et acteurs du projet concernés.

* EVP=Équivalent Vingt Pieds. Unité de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds (≈6m) et de 40 pieds (≈12m) : un conteneur de 20 pieds compte pour 1 EVP, un conteneur de 40 pieds compte pour 2 EVP

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements³

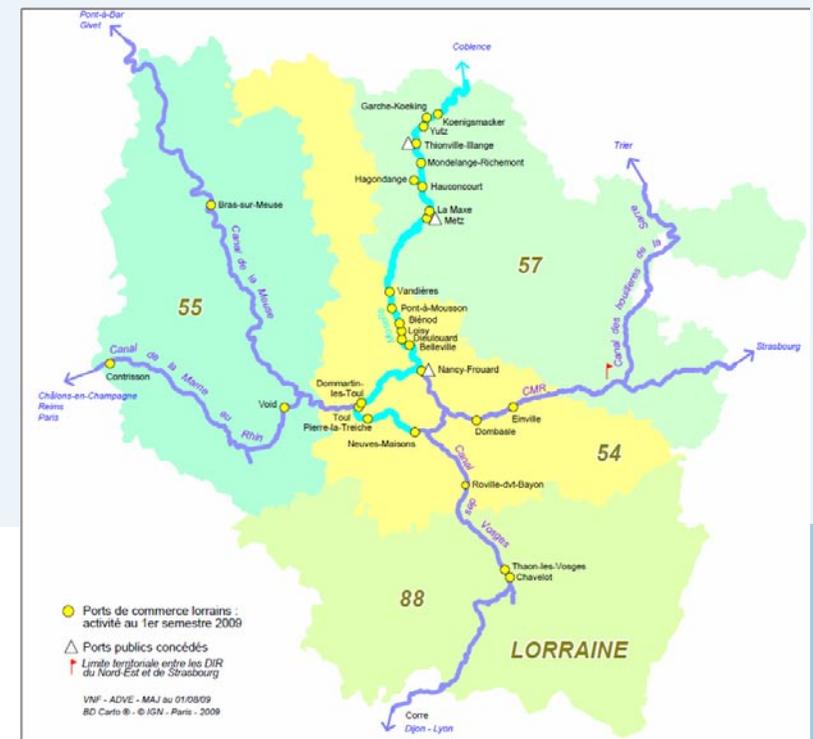
La tendance globale de hausse de l'activité fluviale s'intensifie au cours du troisième trimestre.

Ainsi, ce sont près de 8 millions de tonnes de marchandises qui ont été traitées sur la Moselle canalisée sur les neuf premiers mois de l'année 2010, traduisant une hausse de 30,4 % de l'activité par rapport à la même période en 2009. Chiffres à comparer aux 5 millions de tonnes et à l'augmentation de 29,9 % sur un an du premier semestre. Ce sont les réceptions qui ont le plus profité de cette hausse : +47,3 % en tonnage (sur les 9 premiers mois 2010 par rapport aux 9 premiers mois 2009) tandis que la hausse est moins marquée sur les expéditions (+15 %).

Sur ces trois trimestres, les réceptions deviennent supérieures aux expéditions, alors que le premier semestre 2009 était marqué par la tendance inverse.

Les autres voies navigables lorraines suivent une tendance similaire. Le trafic sur le canal de la Marne au Rhin augmente en effet de plus de moitié en tonnage (plus de 30 000 tonnes transportées de janvier à septembre 2010, contre plus de 20 000 sur la même période en 2009).

La tendance sur le canal des Vosges est aussi à la hausse, que ce soit en expédition ou en réception, avec une évolution des tonnages sur les 9 premiers mois 2010 de +17,5 % par rapport à la même période en 2009.



Évolution au cours des 9 premiers mois 2010 par rapport aux 9 premiers mois 2009 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	9 premiers mois 2010			9 premiers mois 2009			Variation 2010/2009		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	2 182 426	2 654 317	4 836 743	1 936 535	1 716 471	3 653 006	+ 12,7 %	+ 54,6 %	+ 32,4 %
	de Frouard à Metz	1 093 604	1 044 754	2 138 358	987 661	765 129	1 752 790	+ 10,7 %	+ 36,5 %	+ 22 %
	de Toul à Frouard	60 310	0	60 310	48 055	84	48 139	+ 25,5 %	-	+ 25,3 %
	de Neuves-Maisons à Toul	240 826	468 744	709 570	138 692	347 755	486 447	+ 73,6 %	+ 34,8 %	+ 45,9 %
	TOTAL :	3 577 166	4 167 815	7 744 981	3 110 943	2 829 439	5 940 382	+ 15 %	+ 47,3 %	+ 30,4 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	30 880	231	31 111	19 396	970	20 366	+ 59,2 %	-76,2%	+ 52,8 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	243 659	239 049	482 708	206 216	204 741	410 957	+ 18,2 %	+ 16,8 %	+ 17,5 %

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

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

³- Source : VNF - ADVE Nancy



Consommation et économie d'énergie dans le secteur des transports en 2008⁴

Le gazole reste la principale source d'énergie consommée dans le secteur des transports en France en 2008 (94 % des consommations en tonnes d'équivalent pétrole [tep]*).

Les autres énergies utilisées sont l'électricité à 5 % et d'autres énergies (gaz...) pour 1 %. C'est le domaine de l'entreposage qui utilise le plus des sources d'énergie alternative au gazole (de l'électricité à 64 % et d'autres types d'énergie à 20 %).

En ce qui concerne le transport « effectif », les transports urbains de voyageurs consomment de l'énergie d'origine électrique à 41 %, du gazole à 53 % et des biocarburants à 4 %. A l'inverse, les activités de messagerie et de transport routier de marchandises sont très consommatrices de gazole (97 % de leur énergie en tep).

Enfin, il est à noter que seules les grosses entreprises de plus de 250 salariés consomment des énergies alternatives au gazole de manière importante (à 21 %). Cet état de fait est dû plus à leur activité qu'à leur taille : les entreprises de transport urbain de voyageurs et d'entreposage sont en effet plus nombreuses dans cette tranche d'effectif.

Au niveau national, en 2008, 37 % des entreprises du secteur ont engagé un ou plusieurs programmes de réduction des consommations énergétiques.

Plus la taille des entreprises est importante, plus elles sont nombreuses à engager ces démarches : 30 % des entreprises de moins de 9 salariés ont mis en place de tels programmes, alors que ce sont 80 % des entreprises de plus de 250 salariés ont fait de même.

Ce sont les entreprises de transport urbain de voyageurs qui sont les plus en pointe dans ces programmes, puisque 85 % d'entre elles agissent ainsi.

Parmi les actions possibles, 63 % des entreprises ont mis en place un programme de type « Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant » et 58 % un programme de type « Renouvellement du parc de véhicules et autres actions sur les véhicules ».

* La tonne d'équivalent pétrole est une unité d'énergie qui correspond au pouvoir calorifique d'une tonne de pétrole, soit 10 milliards de calories ou environ 42 milliards de joules.

	Élec- tricité	Gazole**	Biocar- burants	GPL	GNV	Autres***	Total
Secteurs d'activités							
Transports urbains et routiers de voyageurs	11	85	2	1	0	1	100
<i>dont transports urbains de voyageurs</i>	41	53	4	1	0	1	100
Transports routiers de marchandises	2	97	0	0	0	1	100
Entreposage et stockage	64	16	0	2	0	20	100
<i>dont entreposage frigorifique</i>	80	3	0	0	0	17	100
Manutention	12	82	0	0	0	6	100
Organisation de transport de fret	6	86	0	0	0	8	100
Activité de courrier (hors courrier universel)	2	97	0	0	0	1	100
Tranche d'effectif salarié							
De 0 à 9 salariés	7	92	0	0	0	1	100
De 10 à 49 salariés	1	98	0	0	0	0	100
De 50 à 249 salariés	3	96	1	0	0	1	100
250 salariés et plus	17	79	1	1	1	1	100
Total	5	94	0	0	0	1	100

Source : SOeS, enquête AET 2008

Unité : % de tep (tonne d'équivalent pétrole)

** y compris la part de biocarburants incorporée dans le gazole vendu (5,75 % en 2008)

*** notamment gaz, fioul, aquazole, solution aqueuse d'urée

Lecture :

11 % de l'énergie consommée dans le secteur du transport urbain et routier de voyageurs est de l'électricité (en équivalent tep)

⁴- CGDD. Consommation et économies d'énergie dans le secteur des transports en 2008. Chiffres et statistiques n°144, août 2010. Disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Consommation-et-economies-d.html>

L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport Motion du CESE de Lorraine du 15 octobre 2010

La séance plénière du Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE) de Lorraine du 15 octobre 2010 portait notamment sur la présentation de l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et l'adoption d'une motion sur le sujet.

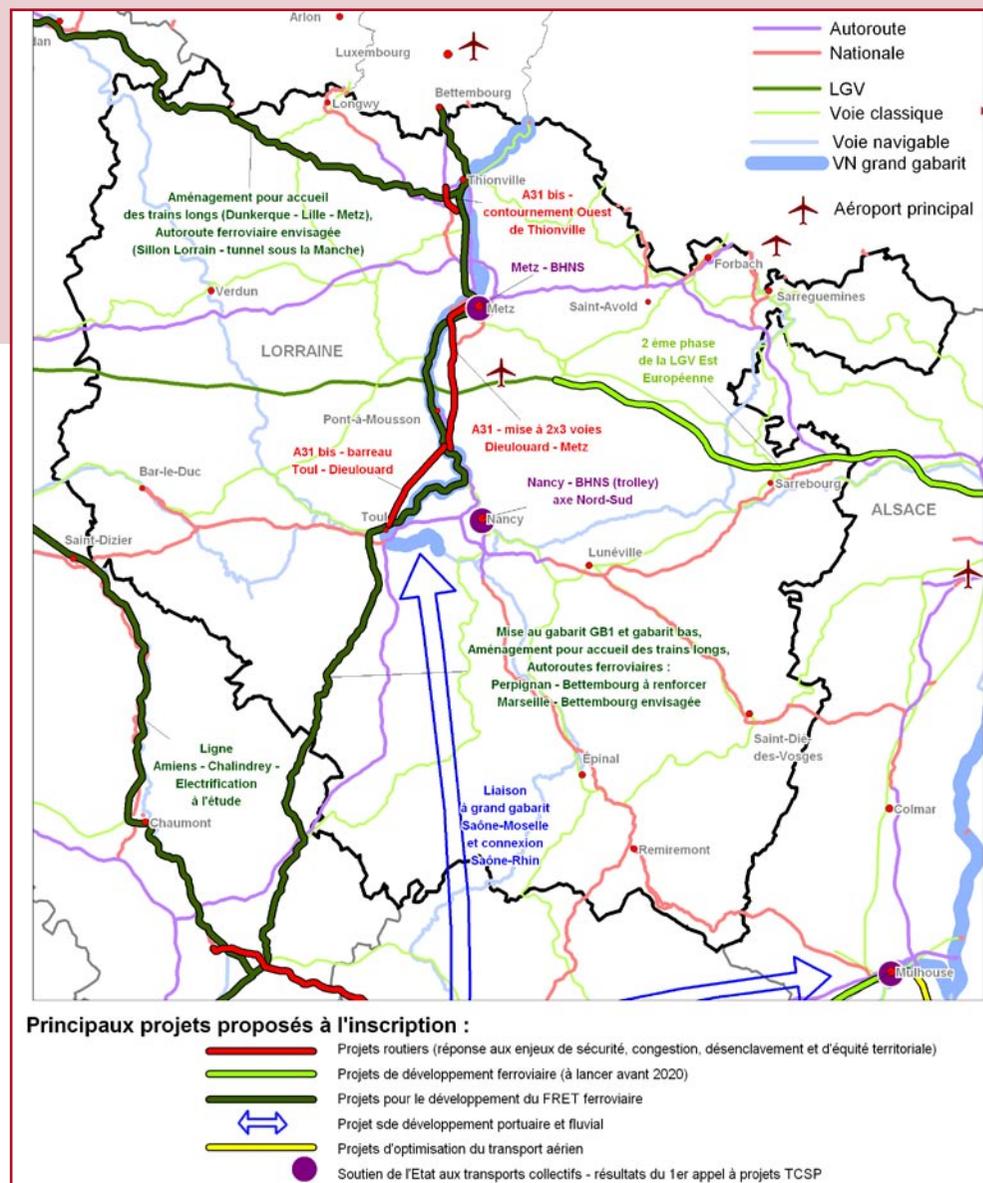
L'avant-projet du SNIT a été présenté le 13 juillet 2010 par M. Jean-Louis BORLOO, ministre de l'Écologie, de l'Énergie du Développement Durable et de la Mer. La séance du CESE intervient alors que le préfet de la région Lorraine, M. Bernard NIQUET a interrogé les élus de la région à ce sujet.

Ce document, dont la validation est prévue suite à un débat au Parlement avant la fin de l'année, est organisé autour de quatre axes principaux :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures.
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires.
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport.
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

L'avant-projet fait la part belle aux modes de transport peu émetteurs de gaz à effet de serre. Si le budget alloué au futur SNIT est chiffré à 170 milliards d'euros sur 30 ans, seuls 5 % seront consacrés aux modes routier et aérien (soit 8,5 milliards). Le mode ferroviaire en recevra 52 % (88,2 milliards), les transports collectifs 32 % (55 milliards) et les projets portuaires et fluviaux 11 % (18,4 milliards).

Dans la continuité du Grenelle de l'Environnement, le SNIT fixe les grandes orientations étatiques en matière d'infrastructures à l'horizon 2030. Pour ce qui concerne la Lorraine, les grands projets proposés à l'inscription sont les suivants (projets touchant physiquement le territoire lorrain ou ayant un impact sur les dessertes depuis/vers la Lorraine) :



Transports en commun urbains	Metz : Bus à Haut Niveau de Service (METTIS)
	Nancy : Bus à Haut Niveau de Service (trolley, 2ème ligne) axe Nord-Sud
Ferroviaire voyageurs	2ème phase de la LGV Est (liaisons vers Strasbourg et l'Allemagne)
	Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône (liaisons vers Lyon et l'espace méditerranéen)
	Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France (liaisons vers l'aéroport d'Orly et l'Ouest de la France)
Fret ferroviaire	Axe Nord-Sud par le sillon lorrain : <ul style="list-style-type: none"> • Aménagements et améliorations de la voie ferrée et de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Perpignan • Création d'une autoroute ferroviaire Bettembourg – Marseille
	Axe Est-Ouest par Longuyon : <ul style="list-style-type: none"> • Aménagements pour l'accueil de trains longs de la voie Dunkerque – Metz • Création d'une autoroute ferroviaire Sillon lorrain – tunnel sous la Manche
Projet fluvial	Liaison à grand gabarit Saône-Moselle et connexion Saône-Rhin
Projet routier	Abandon du projet A32 au profit du projet A31 bis :
	<ul style="list-style-type: none"> • Barreau Toul – Dieulouard • Mise à 2*3 voies de Metz – Dieulouard • Contournement Ouest de Thionville

Dans l'ensemble, le CESE Lorraine se félicite de l'inscription de ces projets au programme d'infrastructures de l'État pour les 20 prochaines années.

Mais, il pointe un certain nombre d'insuffisances, pour la Lorraine et les Lorrains, à ce projet ambitieux et demande l'inscription des projets suivants :

- Aménagement/électrification de la ligne Épinal – Belfort et réalisation d'un barreau ferroviaire Lure – Villersexel, afin de relier la Lorraine à la LGV Rhin-Rhône en construction
- Aménagements de la voie ferrée Hagondange – Conflans pour le délestage du sillon ferroviaire lorrain (Eurocorridor fret)
- Plate-forme trimodale multi-sites (Thionville/Il-lange – Metz/La Maxe – Nancy/Frouard), du fait de l'engagement de l'État et du FEDER

- Aménagements globaux de l'A31 de Toul à la frontière luxembourgeoise (en plus des projets déjà inscrits) :
- aménagements sur la section Thionville – Luxembourg (une voie supplémentaire pour le transport collectif, par exemple)
- élargissement de la section Bouxières-aux-Dames – Dieulouard à 2*3 voies
- mise en débat et à l'étude de l'alternative « aménagements sur place ou création d'un contournement Sud de l'agglomération de Nancy »

Cette motion a été adoptée à une large majorité (3 votes contre) et a été envoyée au préfet de région, aux principales collectivités territoriales concernées et aux parlementaires de la région Lorraine.

Le support de la présentation réalisée le 15 octobre est disponible en version électronique à l'adresse suivante :

<http://ces.lorraine.eu>

(Rubrique : Derniers documents du CES, à droite)

Contact : Christine Peppoloni,
christine.peppoloni@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

Contacts

Dominique ESTIENNE

☎ 03 87 39 99 67

✉ dominique.estienne

@developpement-durable.gouv.fr

Jean-Paul ETIENNE

☎ 03 83 15 83 87

✉ giatel.lorraine@gmail.com

Fabrice DENIAU

☎ 03 87 33 67 27

✉ fabrice.deniau@lorraine.eu

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^{er} juin 1924 dans le département de la Moselle.

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

Décembre 2010