La lettre d'information de l'ORT2L

n° 7 - Mars 2011

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale 2
Assemblée générale de l'ORT2L (7-12-2010) 3
Logistique et transfert modal en Lorraine 4
Les indices des prix de transport de fret 6

Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine
Créations et défaillances 7
Inscriptions et radiations des registres 8

Transport routier

Le transport routier de marchandises : les flux 9
Décret sur les 44 tonnes 10

Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises :
Chargements et déchargements 11

Développement durable

Charte CO_2 : en savoir plus 12

Flash

Plate-forme multimodale 13

Contacts 14

Agenda

06/04/2011
Bureau de l'ORT2L

08/06/2011
Bureau de l'ORT2L

17/06/2011
Conseil d'administration de l'ORT2L

13/09/2011
Assemblée générale de l'ORT2L

La conjoncture nationale et régionale[1]

PIB (France)

Emploi salarié (Lorraine)

Chômage (Lorraine)

Chômage (France)*

* Données provisoires

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

Assemblée générale de l'ORT2L

La cinquième assemblée générale de l'ORT2L s'est tenue le 7 décembre 2010 à l'Abbaye des Prémontrés de Pont-à-Mousson. Celle-ci a été l'occasion de réaliser le bilan de l'année 2010 et de valider les orientations de l'association pour 2011.

Le site internet de l'ORT2L évoluera en 2011, afin de mieux répondre aux attentes des utilisateurs.

Cette année 2010 a donc été riche d'événements pour l'ORT2L, à commencer par la réalisation d'une étude sur le thème « *Logistique et transfert modal en Lorraine* », confiée au bureau d'études SAMARCANDE (voir par ailleurs l'article ci-après).

Les conclusions de cette étude (propositions, pistes d'actions et recommandations permettant de favoriser le report modal) permettront à l'association d'établir ses futurs programmes d'actions.

La communication quant à l'enquête régionale annuelle sur les besoins en emplois et formations dans les fonctions de la logistique a été réalisée par l'AFT pour le compte de l'OPTL au mois d'octobre.

Par ailleurs, l'activité d'observation et de production de l'ORT2L s'est traduite par la diffusion de 4 lettres d'information, contenant 3 flashs sur les systèmes de transport, et la publication des Chiffres clés des transports en Lorraine, édition 2009-2010.

L'assemblée générale a aussi validé le plan d'actions de l'association pour 2011.

Les activités périodiques sont reconduites (lettres d'information trimestrielles, Chiffres clés et enquête emploi-formation de l'AFT annuels).

Il sera lancé, au cours de l'année 2011, une nouvelle étude, faisant suite à l'étude qui se termine. Le thème de celle-ci sera défini par le bureau en début d'année, après réception de l'ensemble des résultats et conclusions de SAMARCANDE.

L'ORT2L va également réaliser une consultation, en collaboration avec l'ADEME, pour la création d'indicateurs du développement durable dans le domaine des transports, accompagnés de leur méthodologie d'utilisation.

En partenariat avec le CESE de Lorraine, le premier trimestre 2011 verra la réalisation d'une audition publique sur le thème : « *Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité : un intérêt pour la Lorraine ?* ».

Enfin, il est prévu de faire appel à un consultant extérieur afin de faire évoluer le site internet de l'association (www.ort2l.fr) pour mieux répondre aux attentes de ses utilisateurs.

Logistique et transfert modal en Lorraine

La présentation des résultats de cette étude, conduite par SAMARCANDE pour l'ORT2L, a eu lieu le 7 décembre dernier à l'Abbaye des Prémontrés de Pont-à-Mousson.

Cette étude s'est déroulée en deux phases distinctes. La première a vu l'analyse et la synthèse d'études précédemment réalisées dans le domaine du transport de marchandises en Lorraine, complétées par une vingtaine d'entretiens avec des acteurs économiques et institutionnels de la région. La seconde étape avait pour objet la formulation de propositions, pistes d'actions et projets en transport et logistique.

La première phase de l'étude a montré les atouts et faiblesses des dernières années en Lorraine dans le domaine du fret. Si les échanges restent importants sur certaines origines-destinations (l'Allemagne ou le port de Dunkerque, notamment) et que les modes alternatifs à la route restent bien présents sur le territoire régional, les trafics régressent depuis une dizaine d'années, en particulier dans le secteur industriel. Le caractère incomplet (Moselle à grand gabarit connectée au nord) ou engorgé (voie ferrée dans le sillon lorrain) des infrastructures et l'absence d'offre intermodale ou conteneurisée (à cause peut-être de la concurrence voisine (Strasbourg, Athus, Bettembourg...) peuvent expliquer en partie cet état de fait. Concrètement, SAMARCANDE a mis en évidence trois types de territoires en Lorraine (voir schéma ci-contre) : le sillon lorrain, espace intégré trimodal – le nord de la Lorraine, tourné vers le fret fluvial ou ferroviaire massifié et les ports de la mer du Nord – le sud Lorraine, de fret plus diffus plus orienté ferroviaire à destination de la France ou de l'Europe continentale.

Ce constat établi, SAMARCANDE a proposé, au terme de la seconde phase, des pistes et proposition d'amélioration de la logistique lorraine.
En premier lieu, il s'agirait de développer les interfaces entre logistique et transport multimodal : la collecte du fret dispersé engendrant des surcoûts et une perte de compétitivité, le rapprochement des zones de production et de chargement apparaît comme une absolue nécessité.
Dans un second temps, le bureau d'études propose de renforcer l'offre conventionnelle et l'offre diffuse du transport ferroviaire : le concept du multi-lots multi-clients ne devrait pas être trop préjudiciable au nord lorrain, mais la réflexion autour de la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pourrait être engagée dans le sud de la région.

Dans le même temps, il prône la création d'une offre intermodale et multimodale :
- l'ancien chantier de Champigneulles pourrait être rapidement mobilisable pour le marché national ;
- le transport fluvial pourrait être aussi mis à contribution par la création d'une ligne conteneurs régulière vers les ports maritimes du nord, pour le transport international.

Enfin, le soutien à ces quelques projets ne pourra se faire sans une nouvelle gouvernance dans le domaine en Lorraine. La hiérarchisation des différents projets logistiques au travers de la mise en œuvre d'un schéma régional, la préservation des sites bords à voie d'eau ou embranchés fer, le soutien aux projets de mutualisation de la logistique... en sont quelques exemples.

Au travers de ces propositions, le bureau d'études promeut quatre projets concrets pour le développement du transport et de la logistique dans la région :

Encourager des projets sur une base territoriale visant à massifier les flux
- trouver les origines-destinations communes pour grouper les trafics
- faire émerger un (des) opérateur(s) apte(s) à l'organisation et à la massification des flux sur le territoire

Développer une offre ferroviaire complémentaire de l'offre existante
- développer des réflexions pour le développement du fret diffus (OFP...)
- utiliser l'offre future de trains multi-lots multi-clients de SNCF Géodis

Dynamiser le transport fluvial
- mise en place d'infrastructures et de services massifiés (plate-forme fluviale, ligne conteneurs régulière...)

Créer des zones logistiques multimodales spécialisées, par exemple :
- recyclage et métallurgie à l'Europort d'Illange
- logistique du froid et logistique urbaine entre Nancy et Metz
- distribution des produits de consommation à Gondreville.

Les documents relatifs à cette étude sont disponibles à l'adresse suivante :

www.ort2l.fr

(Rubriques : Publications > Études)

Les indices des prix de transport de fret[2]

Après un second trimestre qui a connu une hausse des prix de tous les modes de transport, le troisième trimestre voit repartir les prix du transport à la baisse, à l'exception des prix pratiqués dans les transports routier et fluvial. Ainsi, c'est le transport maritime qui enregistre la plus importante chute de ses cours : -9,3 %*. Les prix du transport aérien perdent 1,7 % et ceux des autres services de courrier 0,4 %. A l'inverse, les prix du transport routier s'apprécient de 0,4 % et ceux du transport fluvial de 1,4 %.

Pour ce qui concerne le transport aérien (baisse globale des prix de 1,7 %), toutes les destinations sont impactées à la baisse, à l'exception de la zone Afrique, dont les prix gagnent 1,3 %. La plus forte baisse est mesurée sur la zone Asie-Pacifique qui voit ses prix de transport reculer de 4,2 %. Les prix du transport vers les zones Moyen-Orient, Europe et Amérique du Nord déclinent respectivement de 3,4 %, 2,7 % et 2,0 %.

Les prix des autres services de courrier sont plus contrastés. En effet, la baisse de 0,4 % constatée sur ces services est due à l'échelon national, dont les prix diminuent de 0,5 %, tandis que les prix à l'international augmentent de 0,9 %.
La hausse est modérée sur les prix de l'ensemble des sections du transport routier (globalement, 0,4 %). Ainsi, les prix du transport international s'apprécient de 1,0 % et ceux du transport de proximité de 0,2 %.

La hausse des prix du transport de produits agroalimentaires, de minéraux bruts, de matériaux de construction et de produits manufacturés n'excède pas 0,5 %.

Les prix du transport fluvial (+ 1,4 %) augmentent également dans tous les domaines considérés : les prix du transport national sont en hausse de 1,3 % et ceux du transport international de 1,5 %. Après trois trimestres consécutifs de baisse, les prix pratiqués sur le bassin « Grand-Est » (regroupant les bassins Alsace-Lorraine et Saône-Rhône) repartent à la hausse au troisième trimestre avec une augmentation de 3,0 %.

Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2009				2010		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Transport routier	108	107,5	107,2	107	107,1	107,2	107,6
Transport maritime	66	72,1	73,2	80,1	87,9	87,9	79,7
Transport fluvial	99,7	93,1	87,9	90,7	90,6	94	95,3
Transport aérien	91,3	84,8	87,4	94,6	96,1	102,9	101,2
Autres services de courrier	100,3	99,3	98	97,9	97,7	98,2	97,8

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 troisième trimestre 2010. Chiffres et statistiques n°180, décembre 2010. Disponible sur : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=497

La démographie des entreprises en Lorraine

Créations et défaillances

Bien que le quatrième trimestre 2010 soit marqué par une baisse du nombre de créations d'entreprises tous secteurs confondus (-7 % en France, -4 % en Lorraine par rapport au quatrième trimestre 2009), le secteur du transport lorrain se porte mieux.

En effet, le dernier trimestre de 2010 compte ainsi un quart de créations d'entreprises de transport de plus qu'en fin d'année 2009, passant de 46 à 57.

Dans le domaine du transport routier de marchandises (TRM)*, la tendance semble être la même : 24 créations d'entreprises de TRM au troisième trimestre 2010 contre 17 au troisième trimestre 2009, soit une augmentation de 7 créations.

Au total, sur l'année 2010, il s'est donc créé 233 entreprises de transport dans la région Lorraine, soit une moyenne de 19 par mois. Parmi celles-ci, 126 entreprises nouvelles de transport sont du TRM (soit un peu plus de la moitié des créations d'entreprises de transport en 2010), ce qui représente en moyenne 11 créations nouvelles d'entreprises de TRM par mois au cours de cette année.

Les créations d'entreprises de transport, tous comme celle du TRM, ont crû d'un tiers entre 2009 et 2010.

Confirmant la tendance du second trimestre, le troisième trimestre 2010 voit l'augmentation des défaillances d'entreprises lorraines, tous secteurs confondus, alors que ce chiffre diminue au niveau national (+20 % contre -7 % au troisième trimestre 2010 par rapport au troisième trimestre 2009).

Malgré cette augmentation, les défaillances d'entreprises dans le domaine du transport restent stables dans la région (10 au troisième trimestre 2010, 9 lors du même trimestre en 2009), tandis que le domaine du TRM compte une augmentation importante de ses défaillances, passant de 5 à 8 entre les troisièmes trimestres 2009 et 2010.

	2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	Créations							
Tous secteurs (Lorraine)	3 578	4 194	3 722	4 066	4 860	4 059	3 849	3 777
Créations transport	38	57	37	46	68	59	49	57
dont TRM	20	34	17	23	42	35	24	25
Tous secteurs (France)	136 931	153 322	135 023	154 917	181 999	156 007	135 589	148 567
	Défaillances							
Tous secteurs (Lorraine)	467	373	294	364	389	423	357	
Défaillances transport	16	6	9	18	15	17	10	
dont TRM	13	4	5	10	12	11	8	
Tous secteurs (France)	15 042	13 290	11 587	13 485	14 526	12 730	10 720	

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

Après les bons chiffres des derniers mois en termes d'inscriptions sur les trois registres des transporteurs et des commissionnaires, le dernier trimestre de 2010 est marqué par une nette inflexion de la tendance.

En effet, le nombre d'entreprises nouvellement inscrites sur les registres diminue de moitié au cours du quatrième trimestre 2010 par rapport au quatrième trimestre 2009 (54 fin 2009 contre 29 fin 2010). Ce sont les inscriptions nouvelles au registre des transporteurs de voyageurs qui comptent le plus dans cette baisse importante, puisque l'on enregistre un déficit de 14 inscriptions lors de ce trimestre par rapport au même trimestre en 2009. De la même manière, le nombre d'inscriptions nouvelles sur les registres des transporteurs de marchandises et des commissionnaires décroissent respectivement de 7 et de 4 entre ces deux trimestres.

Dans le même temps, le nombre de radiations d'entreprises reste stable entre le quatrième trimestre 2009 et le quatrième trimestre 2010. Lors de ce trimestre, deux radiations supplémentaires, sur le registre des transporteurs de marchandises et sur celui des commissionnaires, sont enregistrées par rapport à la fin d'année 2009.

Néanmoins, l'année 2010 a été globalement meilleure que l'année 2009 sur ces chiffres. Ainsi, 131 nouvelles inscriptions ont été enregistrées sur le registre marchandises en 2010, soit 21 de plus que l'année précédente. Pour compléter le tableau, 66 inscriptions nouvelles sont comptabilisées sur le registre voyageurs et 14 sur celui des commissionnaires en 2010, des chiffres stables par rapport à 2009. En termes de radiations des registres, une tendance à la stagnation est constatée sur les registres des transporteurs de marchandises et des commissionnaires (respectivement 132 et 8 radiations en 2010), alors que ce chiffre passe de 34 à 21 entre 2009 et 2010 sur le registre des transporteurs de voyageurs.

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

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les flux

Accentuant la tendance du trimestre précédent, l'activité du transport routier de marchandises en Lorraine est en nette hausse au troisième trimestre 2010.

Ainsi, les tonnages transportés au troisième trimestre sont en hausse de 14 % pour ce qui concerne le compte d'autrui et de 29 % en y ajoutant le compte propre (par rapport au troisième trimestre 2009, chiffres ne comprenant pas le transport international). C'est encore l'activité interne à la Lorraine – qui représente déjà la majorité des échanges – qui participe le plus à la hausse importante constatée. En effet, les tonnages transportés à l'intérieur de la région Lorraine ont augmenté de 19 % pour le compte d'autrui et de 41 % pour le « tous comptes » au troisième trimestre (par rapport au troisième trimestre 2009). Les expéditions continuent également de croître sur un bon rythme (≈ +20 % entre les troisièmes trimestres 2009 et 2010), tandis que les réceptions restent stables (-2 % sur la même période).

Signe de la reprise de l'activité dans le domaine, pour la première fois depuis deux ans, le niveau des échanges en Lorraine (total tous comptes) au troisième trimestre 2010 est redevenu équivalent à celui du troisième trimestre 2008 (+4,7 % sur deux ans). Le même constat est d'ailleurs réalisé pour ce qui concerne le compte d'autrui (- 1,9 % sur la même période).

En variation saisonnière, l'activité du transport routier en Lorraine reste stable au troisième trimestre par rapport au trimestre précédent. Le total des tonnages transportés en compte d'autrui régresse de 2 %, pour une diminution de 4 % en transport routier « tous comptes ». Ce sont les échanges avec les autres régions françaises qui expliquent cette baisse, puisque les flux internes ont légèrement augmenté ce trimestre par rapport au trimestre précédent : +6 % en compte d'autrui et « tous comptes ».

Flux	2009 T1	2009 T2	2009 T3	2009 T4	2010 T1	2010 T2	2010 T3
Compte d'autrui							
Internes	7 122	8 382	8 421	7 793	6 686	9 492	10 053
Entrants	3 220	3 651	3 052	3 268	3 415	3 649	3 001
Sortants	3 242	3 195	2 849	3 445	3 234	3 626	3 328
Total	13 584	15 228	14 322	14 506	13 335	16 767	16 382
Tous comptes							
Internes	11 566	15 973	12 905	15 689	12 128	17 111	18 138
Entrants	4 164	4 760	3 622	3 941	3 857	5 398	3 565
Sortants	3 546	3 617	3 211	3 877	3 833	4 181	3 855
Total	19 276	24 350	19 738	23 507	19 818	26 690	25 558

Source : TRM conjoncture — *Unité : milliers de tonnes*

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

Décret sur les 44 tonnes

Le décret n°2011-64 a été publié le 17 janvier et porte sur l'augmentation du Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) des poids lourds.

Ce texte prévoit que le PTRA des ensembles routiers soit progressivement relevé à 44 tonnes. Dans un premier temps, et dès la publication du décret, cette mesure est applicable aux transports de produits agricoles et agro-alimentaires, avant d'être étendu, dans un deuxième temps, à l'ensemble des transports, à l'entrée en vigueur de l'éco-redevance poids lourds (prévue pour 2012). L'autorisation de circuler à 44 tonnes sera soumise progressivement à la disposition d'un sixième essieu, afin de mieux répartir la charge transportée et réduire les dégradations des chaussées empruntées. Cette obligation sera valable pour les nouveaux véhicules à compter du 1er janvier 2014 et étendue à tous les véhicules au 1er janvier 2019.

Cette autorisation de circuler peut être amenée, localement, à quelques interdictions décidées par arrêté préfectoral. Pour la Lorraine, la liste des routes autorisées ou non à la circulation des 44 tonnes est en cours de définition.

Les dérogations d'emploi des 44 tonnes en desserte portuaire ou dans le cadre d'un transport combiné, pour tout type de marchandises, restent valables jusqu'à la mise en place de l'éco-redevance qui rendra caduque cette disposition, du fait de la généralisation de la mesure sur tout le territoire national.

Sachant que les produits pondéreux représentent environ un dixième du trafic, cette mesure permettra, à terme, d'optimiser le chargement des poids lourds, ce qui aura pour conséquence immédiate de réduire le trafic lourd pour un volume transporté constant. L'autorisation de rouler pour les véhicules de 44 tonnes devrait donc avoir des répercussions positives sur l'économie de la branche transport, tout en réduisant son impact environnemental (réduction des émissions de CO_2 estimée à 100 000 tonnes par an). Enfin, cette autorisation réalignera la France sur certains de ses voisins européens qui ont déjà adopté cette mesure ; c'est le cas, par exemple, de la Belgique ou du Luxembourg.

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement a mis en ligne une foire aux questions, incluant des redirections vers les documents réglementaires cités à l'adresse suivante :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/FAQ-44-tonnes.html

Pour plus de renseignements, contacter la Division Réglementations des Transports de la DREAL Lorraine : reglementation-transport.dreal-lorraine@developpement-durable.gouv.fr

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements[3]

Le trafic fluvial en Lorraine est reparti à la hausse en 2010, après une mauvaise année 2009 dans ce domaine. Toutefois, malgré la hausse des tonnages transportés, l'activité portuaire lorraine reste en deçà de son niveau de 2008.

Pour la Moselle canalisée, la hausse est répercutée sur tous les tronçons, que ce soit en expéditions ou en réceptions, pour atteindre une hausse totale de 24,2 % par rapport à 2009 sur l'ensemble de la Moselle à grand gabarit. Cette hausse atteint même plus de 40 % sur la section terminale entre Toul et Neuves-Maisons. Malgré ces bons chiffres, il faut noter que le niveau d'activité en 2010 n'a pas encore rattrapé celui de 2008 (1,630 millions de tonnes en moins, soit -14 %) alors que le bilan pour les tonnages passés à à l'écluse-frontière est bien meilleur (+26,9 % entre 2009 et 2010 pour -4,2 % entre 2008 et 2010). Cette différence s'explique principalement par une diminution des trafics internes à la Moselle.

Pour les autres voies navigables, le bilan 2010 est meilleur, les tonnages transportés sur les canaux de la Marne au Rhin (CMR) et des Vosges ont augmenté de plus d'un tiers par rapport à 2009. Par ailleurs, le transport de marchandises a augmenté de 28 % entre 2008 et 2010 sur le CMR et le canal des Vosges retrouve un niveau d'activité très proche de celui de 2008 (-0,9 % de marchandises transportées, en tonnages, entre 2008 et 2010).

Évolution au cours de l'année 2010 par rapport à l'année 2009 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2010			2009			Variation 2010/2009		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	2 911 548	3 427 707	**6 339 255**	2 540 554	2 505 830	**5 046 384**	+ 14,6 %	+ 36,8 %	**+ 25,6 %**
	de Frouard à Metz	1 322 042	1 288 240	**2 610 282**	1 257 533	998 748	**2 256 281**	+ 5,1 %	+ 29 %	**+ 15,7 %**
	de Toul à Frouard	91 760	0	**91 760**	68 775	0	**68 775**	+ 33,4 %	-	**+ 33,4 %**
	de Neuves-Maisons à Toul	330 264	616 992	**947 256**	171 216	499 172	**670 388**	+ 92,9 %	+ 23,6 %	**+ 41,3 %**
	TOTAL :	4 655 614	5 332 939	**9 988 553**	4 038 078	4 003 750	**8 041 828**	+ 15,3 %	+ 33,2 %	**+ 24,2 %**
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	38 132	1 535	**39 667**	27 979	1 123	**29 102**	+ 36,3 %	+ 36,7 %	**+ 36,3 %**
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	322 839	317 254	**640 093**	234 971	233 496	**468 467**	+ 37,4 %	+ 35,9 %	**+ 36,6 %**

Unité : tonnes

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

Charte CO_2, en savoir plus...

ARTICLE RÉDIGÉ PAR : Estelle DEMENGE, chargée de mission régionale Charte CO_2

La démarche :

Initiée par le MEDDTL (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement) et l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), la démarche « Objectif CO_2, les transporteurs s'engagent » plus communément appelée «Charte CO_2» est proposée aux entreprises de transport routier de marchandises et le sera aux entreprises de transport routier de voyageurs dans les prochaines semaines. C'est une démarche volontaire, portant sur un engagement de 3 ans, qui a pour but de guider les entreprises dans un processus de réduction de leurs émissions de CO_2.

Les bénéfices :

Outre l'objectif premier qui est la réduction des émissions de CO_2, cette démarche peut être bénéfique sur d'autres aspects :
- l'aspect économique : par la réduction de la consommation en carburant,
- l'aspect managérial : par la proposition d'un projet d'entreprise structurant et permettant d'impliquer l'ensemble des collaborateurs,
- l'aspect commercial : par la réponse favorable donnée aux donneurs d'ordres incluant des exigences environnementales dans leurs appels d'offre, par l'image d'une entreprise dynamique et qui met en avant ses capacités d'adaptation,
- l'image de marque de l'entreprise et de la profession qui œuvrent pour l'environnement.

En Lorraine :

En Lorraine, la démarche Charte CO_2 est soutenue depuis novembre 2010 par un Comité de pilotage constitué de l'ADEME, l'AFT, le Conseil Régional, la CRCI et les CCI 54, 55, 57, 88, la DREAL, la FNTR, la FNTV, l'OTRE, PROMOTRANS et TLF.
A l'initiative de ce comité de pilotage, un chargé de mission a été nommé pour accompagner les entreprises tout au long de leur démarche, sans aucune participation financière.
Le poste de chargé de mission est financé par l'AFT (20%), la CRCI et les CCI 54, 55, 57, 88 (14.44%), et le réseau REEL constitué de l'ADEME (21.81%), du Conseil Régional (8.75%) et du FEDER (Fond Européen de Développement Régional) (35%).

Des chiffres :

Au 18 janvier 2011, 244 entreprises étaient signataires au niveau national.

En Lorraine :
- 3 entreprises ont signé la Charte CO_2 dès 2008-2009,
- plus de 15 entreprises sont en cours de démarche depuis novembre 2010 (date de mise en place du poste de chargé de mission).

Vous accompagner :

A votre initiative, le chargé de mission Charte CO_2 peut vous aider à déployer la démarche Charte CO_2 selon le principe prédéfini par l'ADEME :
- vérifier que vous remplissez les conditions préalables pour garantir que votre entreprise est prête à mener à bien la démarche,
- réaliser le diagnostic CO_2 qui constitue un état de référence de votre activité (consommations en carburant, kilométrages parcourus, tonnages transportés...),
- déterminer les actions permettant de réduire les émissions de CO_2,
- fixer un objectif de réduction de ces émissions,
- vous accompagner lors de la phase d'officialisation de l'engagement par la signature de la Charte,
- suivre annuellement les engagements pris et les résultats obtenus.

Pour tout renseignement, n'hésitez pas à contacter Estelle DEMENGE, Chargée de mission Charte CO_2, à l'adresse suivante : estelledemenge@aft-iftim.com

Plate-forme multimodale

Située au cœur du corridor européen Nord-Sud de transport de marchandises, la Lorraine dispose des atouts qui devraient lui permettre d'affirmer son positionnement dans le transport et la logistique. La rivière Moselle constitue un des atouts pour développer une offre mutimodale alternative à la route, en particulier sous la forme de conteneurs. C'est pourquoi une réflexion a été initiée dans le cadre du CPER (2000 – 2006 et 2007 – 2013) pour le développement d'une plate-forme logistique multimodale en Lorraine, le long de la Moselle.

Les études ont permis de définir les équipements et services nécessaires, d'identifier les implantations adaptées, d'estimer le coût des travaux et de proposer un calendrier. Le comité de pilotage de ce projet, qui réunit, sous la co-présidence du Préfet de région et du Président du Conseil régional, l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, monde économique, services de l'État) a validé, lors de ses réunions de juin et juillet 2010, le principe global d'aménagement d'une plate-forme répartie sur trois sites le long de la Moselle, ayant chacun des fonctions complémentaires :

- le site du port public de Metz, est destiné à devenir le cœur de la future plate-forme. Il accueillera, entre autres, l'outil de transbordement de conteneurs fluvial-route.
- Le port de Thionville-Illange devrait voir son rôle industriel se renforcer et se diversifier vers les métiers du développement durable (cf. implantation de Recylux). Ce site accueillera l'outil de transbordement fer-route.
- Le port public de Nancy-Frouard travaillera en complémentarité des deux autres ports mosellans. Pour ce faire, un nouveau quai conteneurs annexe y sera aménagé.

L'ensemble du projet est estimé à près de 250 M€ HT. Un phasage a été défini pour assurer une montée en charge progressive.

A très court terme, une première tranche fonctionnelle de travaux a été identifiée. Le comité de pilotage a décidé d'en engager la réalisation pour une mise en œuvre dès 2013. Elle fait l'objet d'un co-financement de tous les partenaires : Conseil régional, Conseil généraux 54 et 57, intercommunalités concernées territorialement, CCI 54 et 57, État) et de fonds européens, pour un montant total de 28 M€ HT.

Les premiers aménagements ainsi réalisés à court terme seront fonctionnels par eux-mêmes. Ils porteront sur les ports publics et accompagneront les projets industriels identifiés (Recylux à Illange, et Invivo à Metz), pour amorcer la ligne de conteneurs et la crédibiliser. Il permettra d'offrir immédiatement un service aux chargeurs de manière concomitante et complémentaire sur les trois sites, dans une logique de fonctionnalité globale de cet équipement logistique multi-sites.

Les conventions de financement et de répartition de la maîtrise d'ouvrage de ces premiers travaux sont en cours de signature. Les travaux pourraient démarrer au deuxième semestre 2011.

		Nancy-Frouard	Metz-La Maxe	Thionville-Illange
Phase 1	Court terme	Quai Terre-plein (TP) conteneurs	TP conteneurs embranché Logistique (230 000 m²)	Quai TP public conteneurs Barreau routier Nord Pré-aménagement plate-forme (PF) industrialo-portuaire 1
Phase 2	Moyen terme	Extension TP conteneurs	Extension quai et TP Logistique (175 000 m²)	PF industrialo-portuaire 1 Cour rail-route
Phase 3	Long terme	Quai 2 Extension TP conteneurs	3ème quai Cour rail-route Logistique (225 000 m²)	PF industrialo-portuaire 2

Adresse du siège et postale de l'ORT2L

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine
Service Connaissance,Evaluation et Stratégie du Développement Durable

DREAL Lorraine / SCESDD
15, rue Claude Chappe
BP 95038
57071 METZ Cedex 3

Contacts

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

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

Conseil Régional
Pôle de la mobilité
☏ 03 87 33 60 00
✉ 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 1er juin 1924 dans le département de la Moselle.
Directeur de la publication : Frantz EHRLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB
Mars 2011