

La Lettre d'information

N° 9 - septembre 2011

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
Site Internet ORT2L	3
Les indices des prix de transport de fret	4

Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine	
<i>Créations et défaillances</i>	5
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	6

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :	
<i>Les flux</i>	7
<i>Les immatriculations</i>	8

Transport fluvial

Les chargements et déchargements	9
----------------------------------	---

Autres modes

Réflexions sur les OFP en Lorraine	10
------------------------------------	----

Développement durable

Nouvelles signatures sur la Charte « Objectif CO2 ».	11
---	----

Flash

L'éco-taxe poids lourds	12
-------------------------	----

Contacts

13

Agenda

13/09/11

Assemblée générale de l'ORT2L

08/11/11

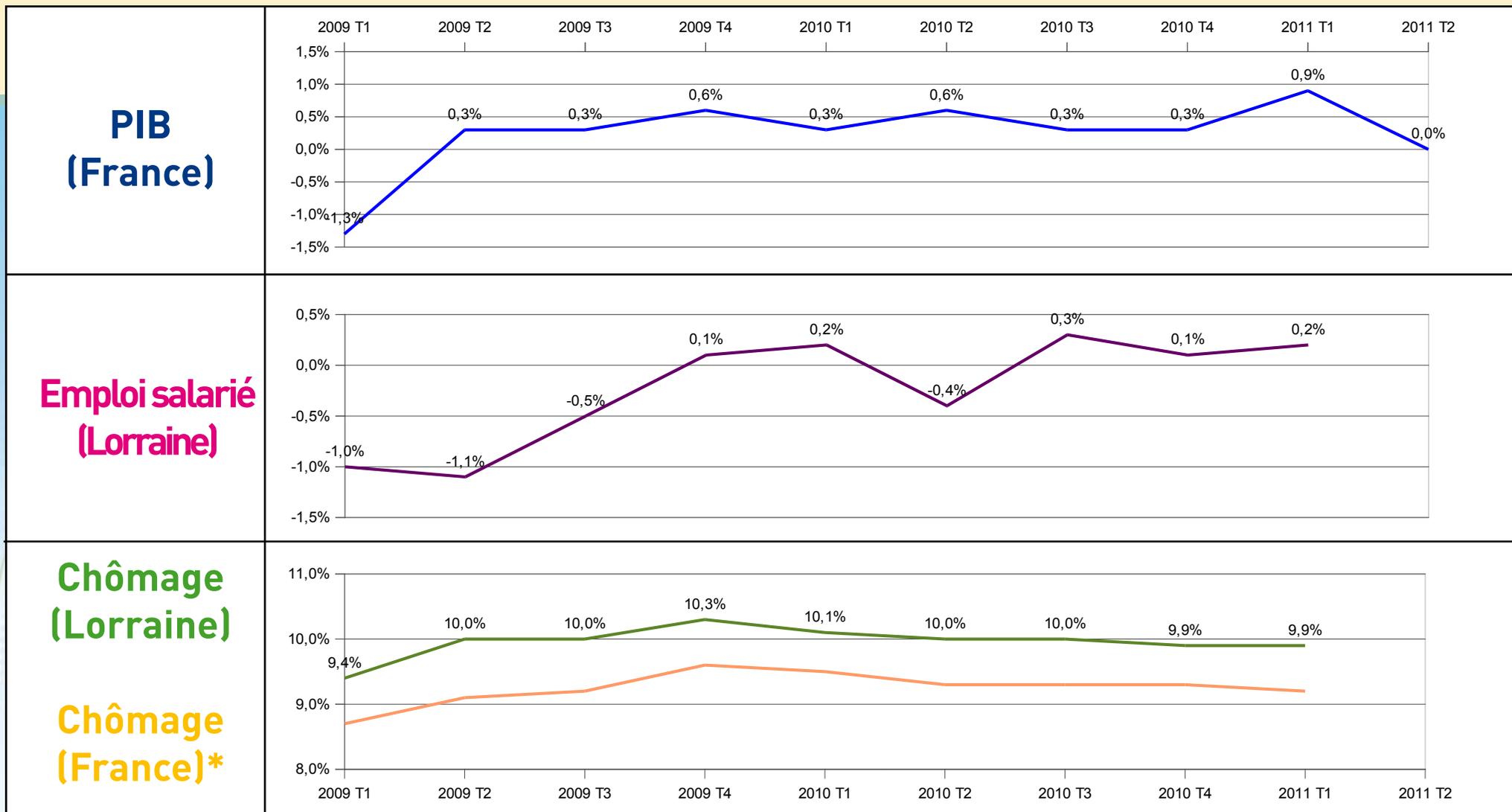
Bureau de l'ORT2L

13/12/11

Conseil d'administration



La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires pour le dernier trimestre

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

Le site Internet (www.ort2l.fr) fait sa mue !

«Plus ergonomique, plus proche des besoins des utilisateurs, plus riche en contenu, tels sont les objectifs visés par cette nouvelle version du site internet de l'ORT2L.

Mis en ligne dès septembre 2011, ce nouvel outil permet à l'observatoire de renforcer sa mission de lieu d'échange, en fournissant aux acteurs du domaine une nouvelle possibilité de communiquer.

Autre nouveauté de ce site, une rubrique «cartographie» a été créée pour permettre une meilleure compréhension du secteur des transports de marchandises et de la logistique.

Le site de l'ORT2L, à consommer sans modération.



Contact : F. GUILLEMAUT,
ort2l.dreal-lorraine@developpement-durable.gouv.fr

Les indices des prix de transport de fret^{2*}

L'évolution des prix du transport de marchandises est très contrastée en début d'année 2011. Si les prix stagnent pour les services de messagerie ou de courrier (respectivement -0,5 % et -0,3 %) et qu'ils croissent pour les transports routier, aérien ou fluvial (respectivement +2,3 %, +3,6 % et +4,7 %), ils s'effondrent pour les prestations de transport maritime (-10,7 %, et même -20,4 % sur un an).

En ce qui concerne les transports routier et aérien, l'accroissement des prix augmente avec la distance. Ainsi, les prix du transport de fret routier de proximité s'accroissent de 1,9 % et ceux du transport routier interurbain de 2,2 %, tandis que les prix du transport fluvial national évoluent de +1,8 %. Par opposition, ces évolutions sont plus importantes à l'international : +4 % pour le routier et +7,7 % pour le fluvial. Le bassin « Grand-Est »** supporte une hausse des prix du transport fluvial de 10,7 % (+22,7 % en un an).

L'enchérissement des prix du transport aérien de fret (+3,6 % en un trimestre, +14,5 % en un an) est porté davantage sur les destinations d'Asie-Pacifique (+8,2 %), d'Europe (+7,5 %) et d'Amérique du Nord (+5,9 %). Les prix pratiqués sur les lignes à destination du Moyen-Orient sont, en revanche, en décroissance (-3,3 %).

Les prestations logistiques françaises voient également leur prix augmenter légèrement. Ainsi, les prix de l'entreposage ont crû de 1,5 % tandis que ceux de la manutention prennent 0,7 %.

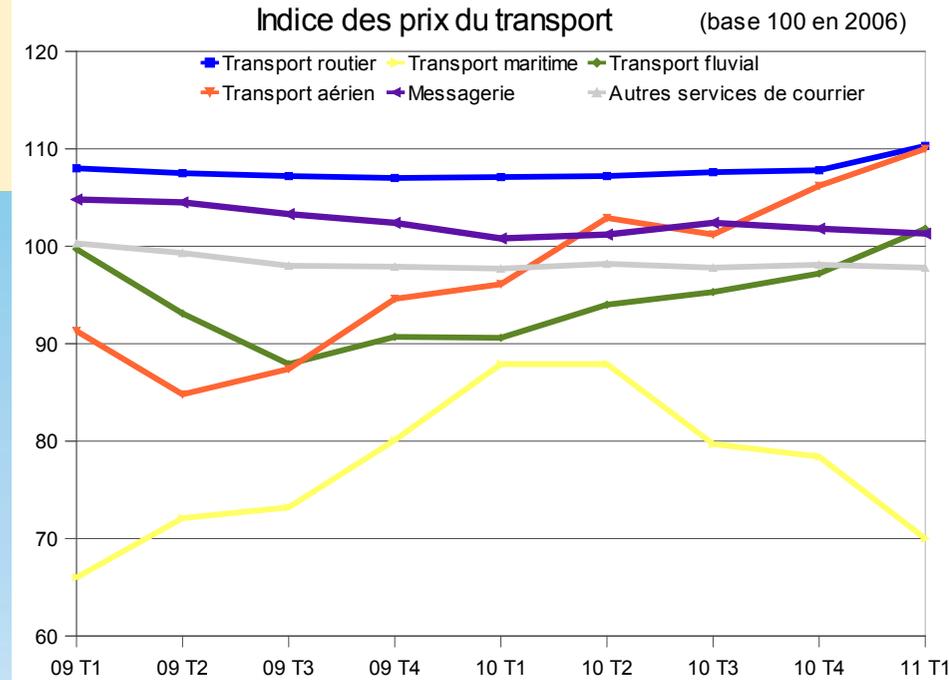
* Sauf indication contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent.

** Le bassin « Grand-Est » regroupe les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».

³ CGDD. Indices des prix du transport de fret au premier trimestre 2011. Chiffres et statistiques n°224, juin 2011.

Disponible sur :

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



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2010				2011
	T1	T2	T3	T4	T1
Transport routier	107,1	107,2	107,6	107,8	110,3
Transport maritime	87,9	87,9	79,7	78,4	70
Transport fluvial	90,6	94	95,3	97,2	101,8
Transport aérien	96,1	102,9	101,2	106,2	110
Messagerie, fret express	100,8	101,2	102,4	101,8	101,3
Autres services de courrier	97,7	98,2	97,8	98,1	97,8

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

La démographie des entreprises en Lorraine

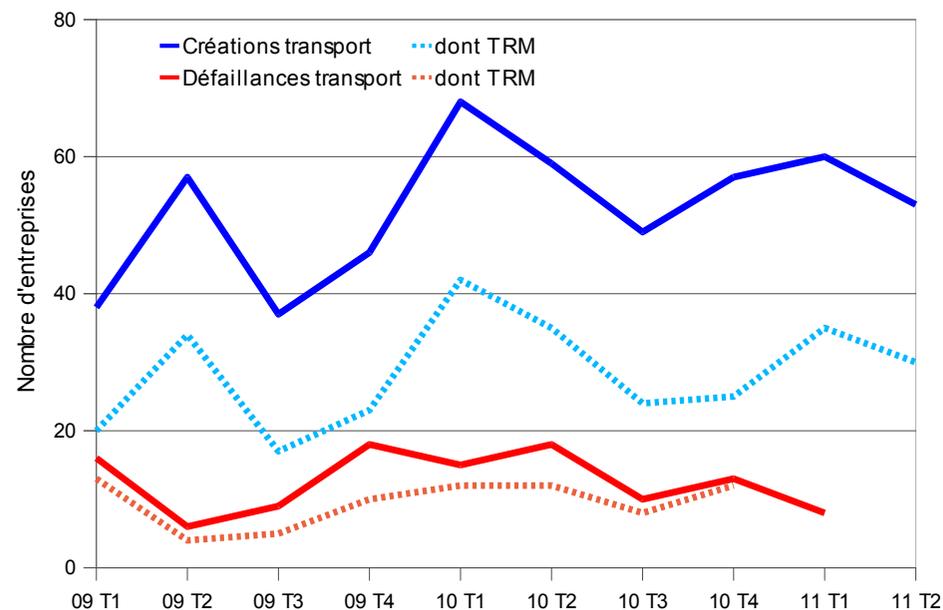
Créations et défaillances

Quoique moins marquée, la tendance du premier trimestre 2011 s'est confirmée au trimestre suivant : les créations d'entreprises continuent leur recul, notamment dans le secteur du transport.

Dans un contexte global de diminution des créations d'entreprises, tant en France qu'en Lorraine (respectivement -11 % et -9 % au second trimestre 2011 par rapport au second trimestre 2010), le nombre de créations d'entreprises suit ces mêmes tendances. 53 entreprises ont débuté une activité de transport ce trimestre, soit 6 de moins qu'un an auparavant. Parmi celles-ci, 30 avaient comme activité le transport routier de marchandises (TRM)*. En un an, le nombre d'entreprise de TRM créées a donc décliné de 14 %. Sur les quatre derniers trimestres, la Lorraine a finalement connu la naissance de 219 entreprises de transport, dont 52 % étaient des entreprises de TRM (114 entreprises). En moyenne, ce sont ainsi 18 créations d'entreprises de transport par mois (dont 10 de TRM) qu'a enregistré la région sur les 12 derniers mois.

A l'inverse, les statistiques de défaillances d'entreprises sont plus élogieuses. Malgré une augmentation sensible des défaillances en Lorraine, tous secteurs confondus (+6 % au premier trimestre 2011 par rapport au premier trimestre 2010) et alors que ce chiffre stagne au niveau national, les défaillances d'entreprises de transport lorraines ont été divisées par deux sur cette période. L'année 2010 en Lorraine a connu la défaillance de 56 entreprises de transport (5 par mois en moyenne), dont 44 de TRM (4 par mois en moyenne). C'est-à-dire 7 défaillances d'entreprises de transport et 12 de TRM de plus qu'en 2009.

* 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.



	2010				2011	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Créations						
Tous secteurs (Lorraine)	4 860	4 059	3 849	3 777	3 841	3 710
Créations transport	68	59	49	57	60	53
dont TRM	42	35	24	25	35	30
Tous secteurs (France)	181 999	156 007	135 466	148 567	149 721	139 131
Défaillances						
Tous secteurs (Lorraine)	390	430	358	408	412	
Défaillances transport	15	18	10	13	8	
dont TRM	12	12	8	12		
Tous secteurs (France)	14 543	12 769	10 771	12 734	14 345	

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 données à titre provisoires pour les créations
 Les données des 3 derniers trimestres sont données à titre provisoires pour les défaillances

La démographie des entreprises en Lorraine

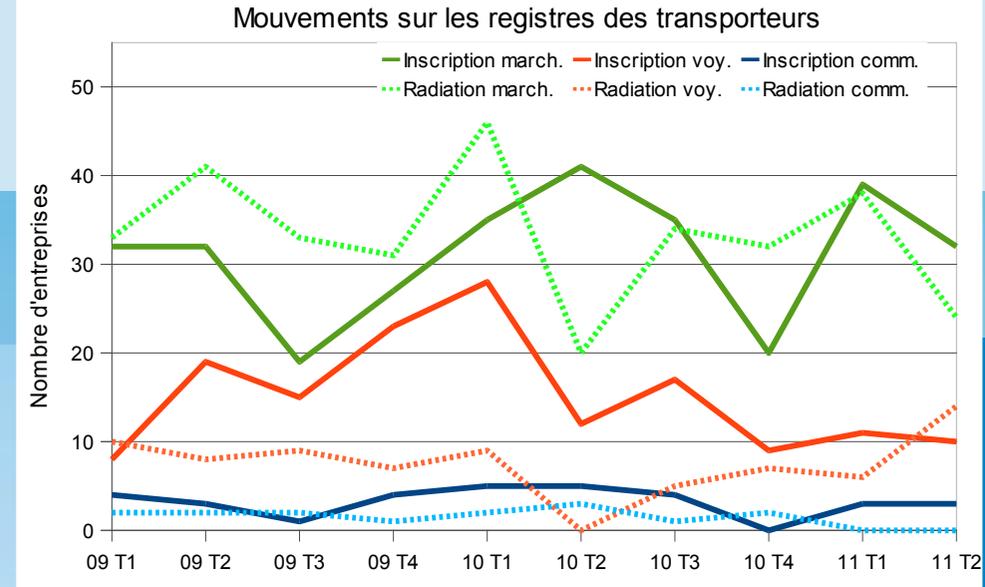
Inscriptions et radiations des registres

Le deuxième trimestre 2011 connaît une diminution des inscriptions nouvelles aux trois registres des transporteurs, ainsi qu'une augmentation des radiations (par rapport au deuxième trimestre 2010).

Le nombre d'inscriptions nouvelles sur le registre des transporteurs de marchandises diminue de neuf en un an (32 inscriptions au deuxième trimestre), mais ce chiffre reste supérieur au nombre de radiations, puisque, dans le même temps, 14 entreprises ont été radiées, soit quatre de plus qu'au second trimestre 2011. Ce second semestre s'est ainsi étoffé de huit entreprises de transport de marchandises, quand le deuxième trimestre 2010 avait gagné 21 entreprises.

Le registre des transporteurs de voyageurs, à l'inverse, perd des entreprises (quatre entreprises) pour la première fois depuis deux ans, puisque le nombre de radiations a dépassé le nombre d'inscriptions ce trimestre. Par rapport au deuxième trimestre 2010, deux inscriptions nouvelles de plus ont été recensées alors que le nombre de radiations est le plus élevé depuis début 2009 (14 ce trimestre).

Trois commissionnaires de transport supplémentaires sont comptabilisés sur le registre au deuxième trimestre, sans qu'aucune radiation n'est été prononcée. Ce résultat est légèrement meilleur que celui du trimestre correspondant en 2010. Si le nombre d'inscriptions nouvelles est en déclin (trois contre cinq), le nombre de radiations a également diminué.



Registres	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	Nouvelles inscriptions					
Marchandises	35	41	35	20	40	32
Voyageurs	28	12	17	9	11	10
Commissionnaires	5	5	4	0	3	3
Radiations						
Marchandises	46	20	34	32	38	24
Voyageurs	9	0	5	7	6	14
Commissionnaires	2	3	1	2	0	0

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

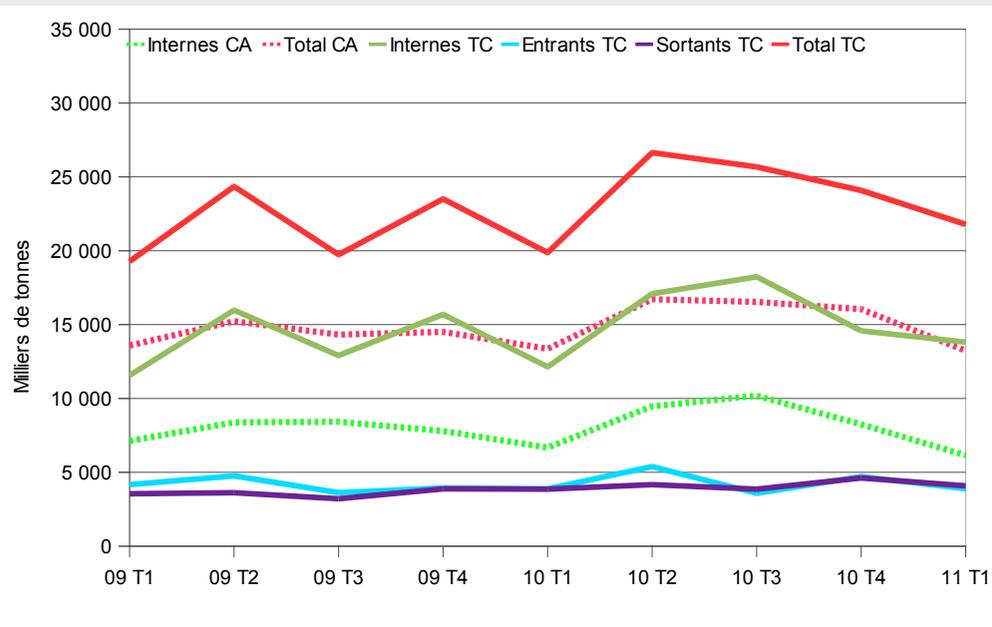
Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les flux

Bien que moins marquée que lors du précédent trimestre, la hausse des trafics routiers de marchandises continue au quatrième trimestre 2010.

Après une augmentation importante (+ 30 %) au troisième trimestre, la croissance du trafic routier « tous compte » est ainsi de 2 % ce trimestre, par rapport à la fin d'année 2009. Malgré un recul de 6 % des tonnages échangés en interne en Lorraine sur la période considérée, les flux échangés avec le reste de la France progressent de 20 % en tonnages. La tendance est même encore plus marquée pour ce qui concerne le transport pour compte d'autrui. Alors que le total des volumes traités en interne à la région diminue, celui des volumes internes transportés pour compte d'autrui augmente de 6 % entre le quatrième trimestre 2009 et le quatrième trimestre 2010. Dans le même dynamisme qu'observé en total, les volumes échangés avec le reste de la France croissent de 16 % durant cette période.

En variation saisonnière, alors qu'en 2009 les volumes transportés ont augmenté de 19 % entre le troisième et le quatrième trimestre, la tendance contraire est observée en 2010. Ainsi, malgré la croissance d'un quart des flux externes, la fin de cette année a vu le recul de 6 % des volumes totaux traités par rapport au trimestre précédent. Ce sont les flux internes à la région qui détériorent cet état : - 19 % entre le troisième et le quatrième trimestre 2010. Quoique moins prononcée, la tendance observée pour l'ensemble des transports routiers se vérifie sur le transport pour compte d'autrui. Ainsi, la baisse des trafics totaux est de 3 % avec des échanges internes en décroissance de 19 % en tonnages sur cette période. Les expéditions augmentent de 21 %, pour une croissance de 25 % des réceptions entre les deux derniers trimestres de 2010.



Flux	2010				2011
	T1	T2	T3	T4	T1
	Compte d'autrui				
Internes	6 674	9 464	10 182	8 245	6 152
Entrants	3 433	3 640	3 016	3 770	3 395
Sortants	3 257	3 610	3 336	4 030	3 683
Total	13 364	16 714	16 534	16 045	13 230
	Tous comptes				
Internes	12 139	17 090	18 236	14 758	13 814
Entrants	3 877	5 386	3 579	4 710	3 888
Sortants	3 860	4 166	3 862	4 615	4 083
Total	19 876	26 642	25 677	24 083	21 785

Source : TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes

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

Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les immatriculations

Les immatriculations neuves de véhicules routiers augmentent de 5,3 % en 2010 en Lorraine.

1740 véhicules industriels à moteur (VIM)³ ont été immatriculés en région en 2010, soit une hausse d'une centaine par rapport à 2009 (soit +5,4 %). Sur cette même période, une diminution de 6,2 % des immatriculations était constatée au niveau national. 4,4 % des VIM immatriculés en France l'ont alors été en Lorraine.

Une hausse comparable a été enregistrée sur les immatriculations neuves de véhicules utilitaires légers (VUL)⁴ en Lorraine : 13 200 VUL ont été enregistrés en 2010, soit une hausse de 5,3 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation reste relativement modeste, eu égard à la croissance moyenne nationale des immatriculations neuves entre 2009 et 2010 (+11,1 %). 3,2 % des VUL immatriculés en France en 2010 l'ont été en Lorraine.

Immatriculations neuves

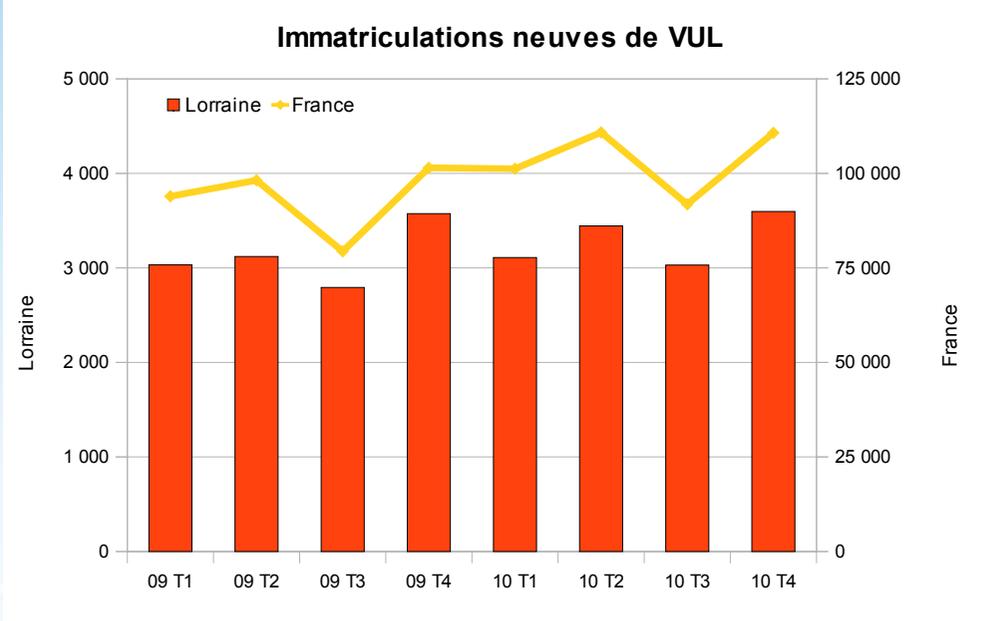
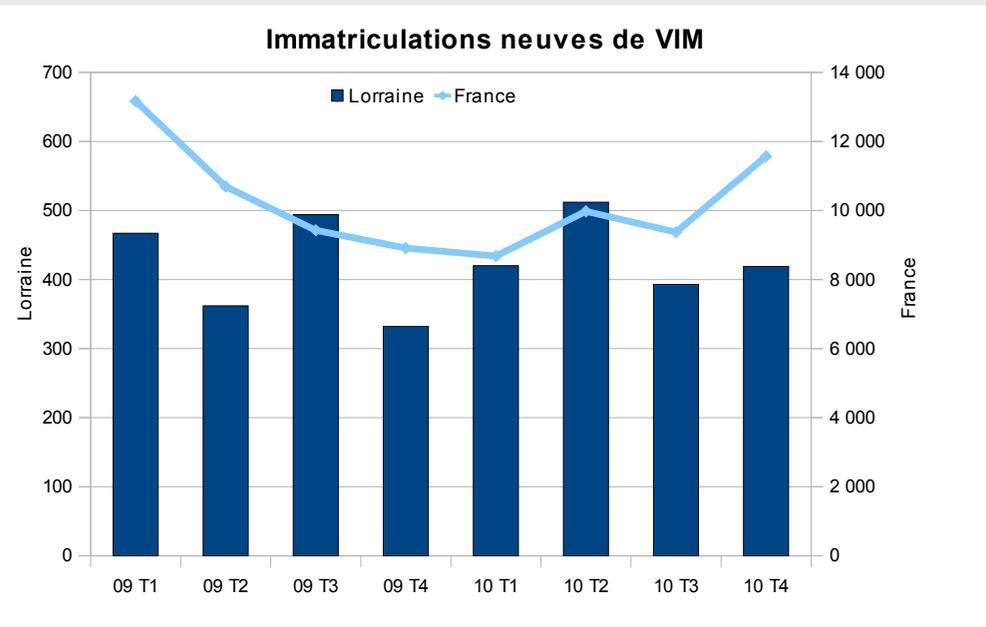
	Véhicules utilitaires légers (VUL)							
	2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Lorraine	3 032	3 120	2 793	3 574	3 109	3 444	3 030	3 597
France	93 925	98 172	79 634	101 470	101 215	110 842	91 817	110 717

	Véhicules industriels à moteur (VIM)							
	2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Lorraine	467	362	494	332	420	512	393	419
France	13 168	10 691	9 427	8 912	8 679	9 977	9 372	11 568

Source : SoeS, fichier central des automobiles

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

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



Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

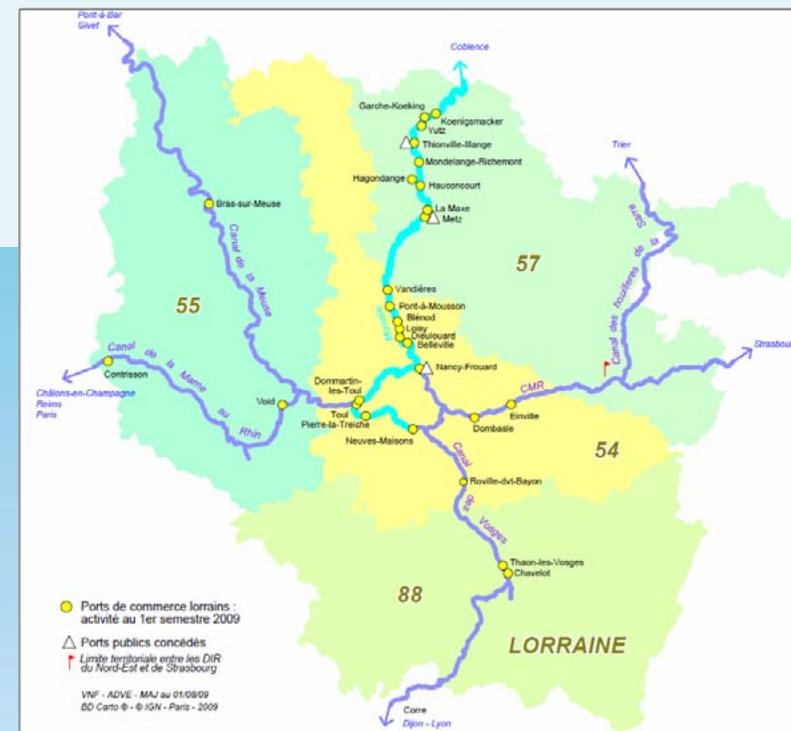
Les chargements et déchargements⁵

Malgré un bon premier trimestre 2011, qui avait connu un regain d'activité de l'ordre de 12 % (mesurée en tonnes, par rapport au premier trimestre 2010), le premier semestre accuse une diminution de son activité fluviale de 8 % (par rapport au premier semestre 2010).

La Moselle canalisée a ainsi vu transité environ 10 % de marchandises en moins au premier semestre 2011, la plus forte baisse étant enregistrée sur la section Metz-Frouard (-12,8 %). Le déficit au second trimestre 2011 est de 700 000 tonnes (par rapport au second trimestre 2010) sur cette voie navigable, soit une diminution d'un tiers sur cette période. Le ralentissement de l'activité s'explique essentiellement par la baisse des expéditions sur cette voie navigable internationale (-17,8 % au premier semestre 2011 par rapport au premier semestre 2010).

Ce semestre, les ports de Moselle canalisée ont réalisés 91,6 % de l'activité, contre 94,8 % au premier semestre 2010.

De même, le trafic sur le canal de la Marne au Rhin (0,2 % de l'activité) diminue également de 30 % au premier semestre 2011 par rapport au premier semestre 2010. A l'inverse, l'activité du canal des Vosges (8,1 % de l'activité en Lorraine) croît de moitié ce semestre, pour atteindre presque 400 000 tonnes de marchandises échangées.



Évolution au cours du premier semestre 2011 par rapport au premier semestre 2010 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2011			2010			Variation 2011/2010		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	1 225 022	1 649 438	2 874 460	1 493 784	1 709 361	3 203 145	- 18 %	- 3,5 %	- 10,3 %
	de Frouard à Metz	641 045	504 819	1 145 864	768 692	545 022	1 313 714	- 16,6 %	- 7,4 %	- 12,8 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	35 890	0	35 890	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	148 604	285 204	433 808	151 732	303 380	455 112	- 2,1 %	- 6 %	- 4,7 %
	TOTAL :	2 014 671	2 439 461	4 454 132	2 450 098	2 557 763	5 007 861	- 17,8 %	- 4,6 %	- 11,1 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	6 145	3 914	10 059	13 779	231	14 010	- 55,4 %	+ 1594,4 %	- 28,2 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	198 287	197 029	395 316	132 026	128 601	260 627	+ 50,2 %	+ 53,2 %	+ 51,7 %

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. 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.

⁵ - Source : VNF - ADVE Nancy

Réflexion sur les OFP en Lorraine

L'ORT2L a initié au printemps une réflexion sur la thématique des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) avec les acteurs, institutionnels et professionnels, intéressés par cette démarche.

Le développement du transport ferroviaire est un enjeu majeur qui s'inscrit dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire de septembre 2009. Or, si les trafics massifiés sont bien captés en Lorraine, première région ferroviaire française, le développement du fer passe par la capacité à capter des trafics diffus et à les regrouper pour pouvoir être repris sur de grandes distances. Il est ainsi important de développer une offre pertinente pour les wagons isolés du trafic diffus ou de transport combiné qui permettra d'assurer l'interface avec les entreprises ferroviaires de grandes lignes. Les études menées en 2009 par SECAFI et en 2010 par SAMARCANDE ont mis en avant la pertinence, notamment pour la moitié sud de la région, de la mise en place d'un OFP, PME ferroviaire locale assurant du transport de fret de proximité et gérant l'infrastructure de façon déléguée¹, pour répondre à ce besoin. Au vu du contexte particulier de la région, cet OFP aurait, entre autres, comme missions :

- la collecte de wagons isolés du trafic diffus ou de combiné
- le tri des wagons et la constitution de trains complets sur des hubs, pour remise aux tractionnaires en longue distance

Ce constat établi, l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) et le Conseil Économique, Social et Environnemental de Lorraine (CESEL) ont souhaité accompagner une première réflexion sur le sujet auprès des acteurs concernés et potentiellement partie prenante d'une telle démarche.

Une première réunion d'informations s'est ainsi tenue dans les locaux du CESE en avril 2011. Il s'agissait alors de présenter ce nouvel outil, au travers de l'expérience des premières mises en place (J. CHAUVINEAU, pour l'association Objectif OFP et J.-J. MARY, pour l'entreprise CFR – OFP en Bourgogne) et du ressenti des entreprises ferroviaires du marché. Cette réunion a conforté l'ORT2L et le CESE dans leur sentiment de l'existence d'un besoin dans ce domaine.

Un groupe de travail a ensuite été organisé en juin, avec les professionnels, chargeurs et transporteurs. Les personnes présentes ont redit l'intérêt qu'elles portent à cette démarche innovante et définit les prochaines étapes à franchir, autant que l'élargissement du groupe. Il pourrait alors s'agir d'un outil de développement du mode ferroviaire pour les wagons isolés.

Un groupe de travail se tiendra le 13 septembre qui doit préciser les engagements des professionnels. L'ORT2L et le CESE continueront à apporter leur soutien à cette initiative.

Pour en savoir plus :

- l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire, sur www.developpement-durable.gouv.fr
(Rubrique : Transports > Secteur ferroviaire > Grands projets > L'engagement national pour le fret ferroviaire)
- le site de l'association Objectif OFP : <http://www.objectif-ofp.org/>

Nouvelles signatures sur la charte « Objectif CO₂ »

La Charte « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » vise à améliorer la performance environnementale du transport routier, en réduisant les émissions de CO₂ et fournit aux entreprises un cadre méthodologique et des indicateurs de réduction des émissions de CO₂ obtenus.

La Charte « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » vise à améliorer la performance environnementale du transport routier, en réduisant les émissions de CO₂ et fournit aux entreprises un cadre méthodologique et des indicateurs de réduction des émissions de CO₂ obtenus.

La Lorraine compte désormais 10 entreprises chartées : après avoir été, en 2009, pionnière en faisant signer la charte aux entreprises au niveau régional, la région compte depuis le 8 juillet 2011, 7 nouvelles entreprises adhérentes.

Fruit du travail réalisé depuis 2007 par le comité de pilotage et depuis fin 2010 par Mme Estelle DEMENGE, chargée de mission dédiée à la charte CO₂, cette séance de signatures s'est déroulée dans les locaux de l'AFT à Metz.

La cérémonie était présidée par le préfet, M. Christian GALLIARD DE LAVERNEE, préfet de la région Lorraine, qui a salué l'engagement des transporteurs en parlant d'une opération « gagnant-gagnant » (en référence aux économies de carburant permises par l'engagement dans cette démarche et à l'affichage d'un transport plus propre), et a tenu à laisser longuement la parole aux chefs d'entreprises ainsi qu'à visiter les véhicules nouvellement équipés.

L'engagement citoyen dans le développement durable que constitue la démarche devrait permettre une économie de 5000 tonnes de CO₂, soit deux millions de litres de gazole non consommés.

Entreprises signataires :

Transalliance (54)
 Transports Mauffrey (88)
 FM Logistic (57)
 Da Soler et Motrans (57)
 Transports Robert Vial (88)
 Altrans (57)
 Aubry (88)
 Heilmann (88)
 Paquet (88)
 Spécilor (57)



Pour en savoir plus :

- la page dédiée sur www.ademe.fr (Rubrique : Domaines d'intervention > Transports > Transport de marchandises > Transport routier)
- la page dédiée sur www.developpement-durable.gouv.fr (Rubrique : Transports > Secteur routier > Transport de marchandises > Développement durable)

- Contacts en Lorraine :
Estelle DEMENGE
 (estelledemenge@aft-iftim.com)
ADEME :
 Pôle énergie (03 87 20 02 90)
DREAL :
 Division Réglementation des Transports
 (03 87 62 83 93)

L'éco-taxe poids lourds

L'éco-taxe poids lourds a été instituée par le Grenelle de l'Environnement en 2009. Son objectif est de faire payer aux poids lourds l'usage du réseau routier national non concédé et de routes départementales susceptibles de subir un report de trafic significatif du fait de cette taxation. Le dispositif sera effectif sur l'ensemble du territoire national à l'été 2013. Il sera testé auparavant sur le réseau alsacien au printemps 2013 pour une durée prévisible de 3 mois.

L'instauration de cette taxe permettra le financement de la politique de développement intermodal des transports, et notamment les infrastructures nouvelles dédiées à ces modes alternatifs (voie ferrées ou fluviales, transport combiné...). Elle devrait, en outre, permettre des gains importants en matière d'impacts environnementaux, essentiellement par la rationalisation des transports routiers : amélioration des chaînes logistiques permettant de meilleurs taux de remplissage et la réduction des transports à vide. Une baisse de la demande ou un report vers les modes alternatifs à la route sont également à prévoir.

C'est l'italien Autostrade per l'Italia qui a été retenu en début d'année, et confirmé en juin, pour assurer le déploiement des équipements et la collecte de la taxe. L'ensemble des poids lourds français, ainsi que les poids lourds étrangers évoluant sur le réseau français taxé, sera pourvu d'équipements embarqués la manière des boîtiers utilisés pour la LKW-Maut allemande.

La tarification kilométrique dépendra de la catégorie et de la norme EURO du véhicule, pour une moyenne pondérée de 12 centimes par kilomètre. C'est le décret n°2011-234 du 2 mars 2011 qui a fixé les trois catégories de véhicules (les essieux relevables sont pris en compte pour déterminer le classement dans ces catégories) :

1. Véhicules moteurs seuls à deux essieux de PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes
2. Véhicules moteurs seuls à deux essieux de PTAC supérieur ou égal à 12 tonnes – Véhicules moteurs à trois essieux – Ensembles articulés à trois essieux
3. Véhicules moteurs à quatre essieux ou plus – Ensembles articulés à quatre essieux ou plus
4. La répercussion en pied de facture, auprès du chargeur, est la règle.

Les routes concernées

Le décret n°2011-910 du 27 juillet 2011 fixe la consistance des réseaux départementaux soumis à l'application de l'éco-taxe. Pour la Lorraine, l'ensemble des routes nationales et autoroutes non concédées sont concernées. En plus de ces réseaux nationaux et de la RD 415, itinéraire vers Colmar par le col du Bonhomme, quatre autres itinéraires départementaux seront taxés. Ils sont détaillées sur les cartes ci-dessous, zooms sur la région de Metz-Thionville et celle de Nancy-Toul-Pont-à-Mousson.

Dans les régions voisines, aucune route nationale ni autoroute non concédée ne sera exemptée de l'éco-taxe. Dans les régions voisines, seront taxés, entre autres, les itinéraires départementaux suivants :

- la RD 1420 depuis Molsheim vers Saales (Alsace)
- la RD 83 entre Colmar et l'A 36 (Alsace)
- les RD 64 et 438 entre Luxeuil-les-Bains et Belfort (Franche-Comté)
- la RD 384 depuis Saint-Dizier vers Troyes (Champagne-Ardenne)

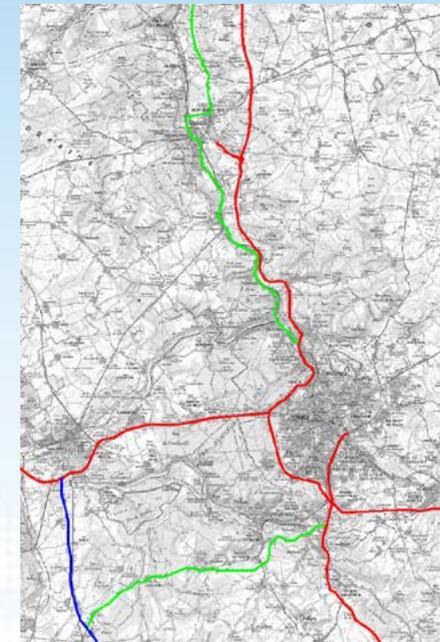
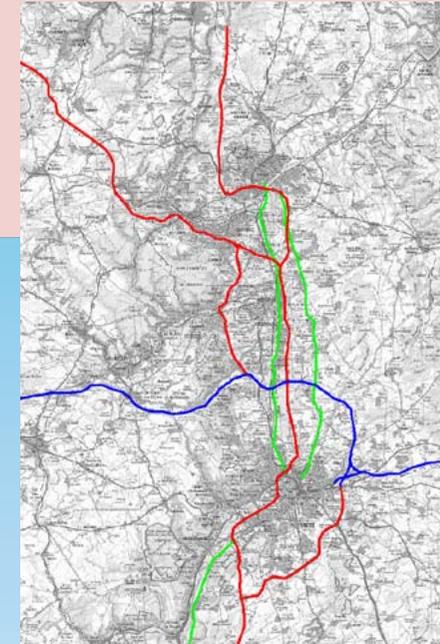
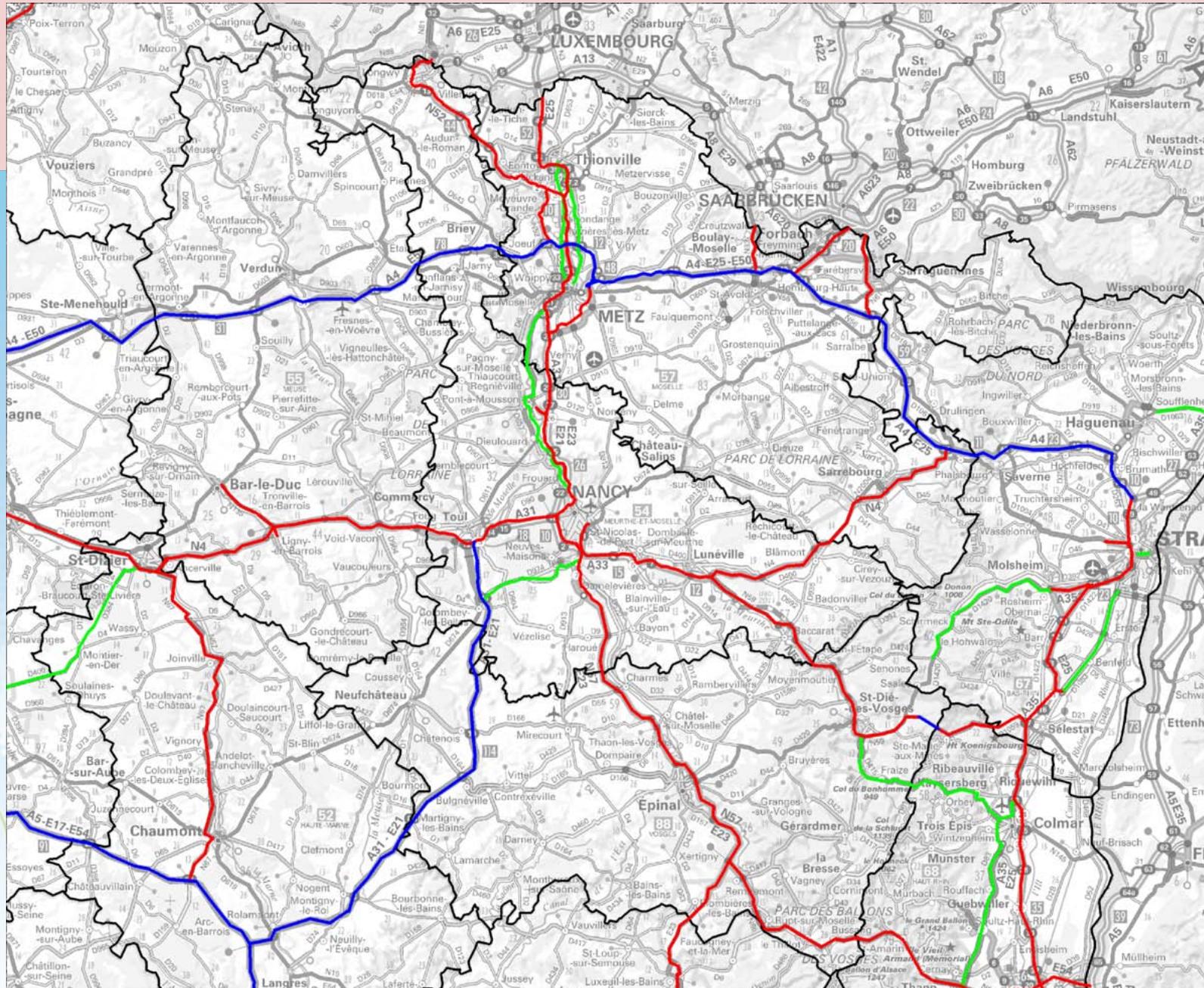
Pour en savoir plus :

- La taxe poids lourds sur le site du Ministère de l'Écologie

www.developpement-durable.gouv.fr
(Rubrique : Transports > Secteur routier > Grands projets > Taxe poids lourds)

- Le décret n°2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises
- Le décret n°2011-234 du 2 mars 2011 relatif aux catégories de véhicules soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

1. Réseau routier départemental taxé —
2. Réseau routier national taxé —
3. Réseau routier concédé —





Adresse du siège et postale de l'ORT2L

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine
Service Transports, Infrastructures et Déplacements

DREAL Lorraine/STID
2, rue Augustin Fresnel
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

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
septembre 2011