

La Lettre d'information

N° 11 - mars 2012

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
Les activités de l'ORT2L en février	3
La situation économique, sociale et environnementale de la Lorraine	4
Les indices des prix de transport de fret	5

Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine	
<i>Créations et défaillances</i>	6
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	7

Transport routier

Bilan du contrôle technique 2011	7
Le transport routier de marchandises en Lorraine :	
<i>Les flux</i>	9
<i>Les immatriculations</i>	10

Transport fluvial

<i>Partenariat entre VNF et RFF sur la LGV Est</i>	11
<i>Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :</i>	
<i>Les chargements et déchargements</i>	12

Autres modes

Expérimentation des trains longs	13
----------------------------------	----

Développement durable

La charte CO ² en Lorraine	14
---------------------------------------	----

Contacts

15

Agenda

05/04/2012

Comité de pilotage «Enquête sur l'offre d'amélioration ferroviaire en Lorraine»

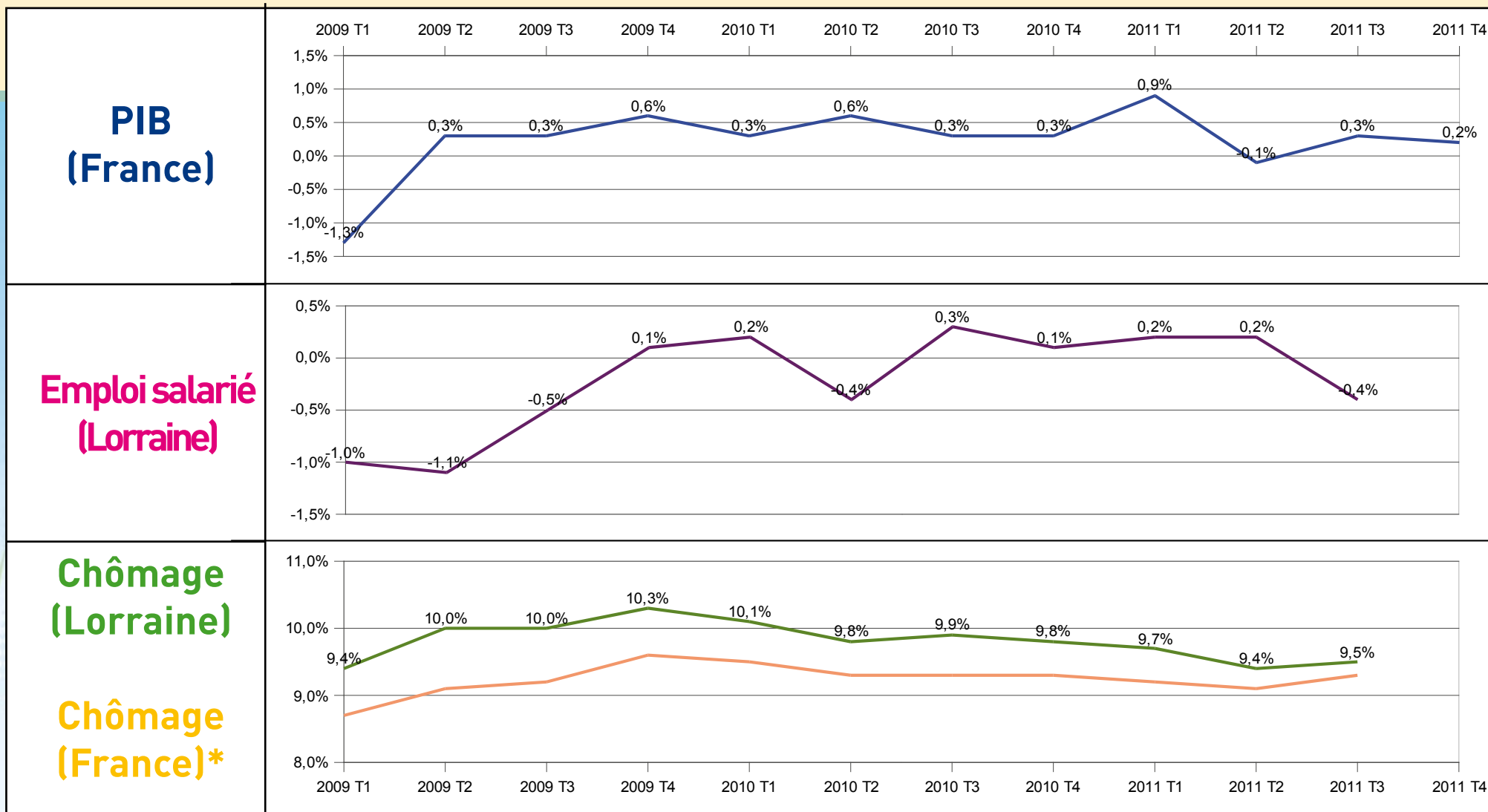
Comité de pilotage «suivi des émissions atmosphériques dues aux transports en Lorraine»

24/05/2012

Bureau de l'ORT2L



La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires

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

Les activités de l'ORT2L en février

L'observatoire a tenu le 7 février 2012 son assemblée générale, qui a été l'occasion de faire le bilan des actions de l'année écoulée et de prévoir celles de l'année qui démarre.

L'association a ainsi tenu le rythme de ses productions de quatre Lettres d'informations trimestrielles en 2011, ainsi que la parution au mois de septembre du fascicule «Les chiffres clés des transports en Lorraine», qui avait fait l'objet d'une présentation publique.

Le site Internet www.ort2l.fr a également été revu pour en faciliter l'accès et améliorer le confort de navigation.

L'observatoire s'est également investi, avec le soutien du Conseil Économique, Social et Environnemental de Lorraine (CESEL), dans l'information aux professionnels de la région sur le thème des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP), puis dans la constitution d'un groupe de travail autour de cette problématique.

Les membres de ce groupe, constatant le manque de données concrètes sur les flux ferroviaires de la région, ont demandé à l'observatoire de réaliser une étude dans ce domaine dans le cadre de son programme d'actions 2012. Les réflexions entre les différents partenaires ont permis d'élaborer un cahier des charges, suscitant l'accord de tous. Au terme de la période d'analyse des offres reçues, c'est finalement le cabinet SAMARCANDE Transport – Logistique – Territoire qui a été choisi pour mener l'« enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine ». Le premier comité de pilotage s'est réuni le 23 février pour faire le point sur les objectifs et la méthode de cette enquête. Il s'agira, dans un premier temps, de questionner les entreprises embranchées de la région, pour connaître l'intérêt potentiel d'une réorganisation de l'offre ferroviaire. Une fois cette première étape franchie, Samarcande reprendra contact avec les entreprises qui ont manifesté un intérêt pour préciser les flux, les destinations et les attentes des clients potentiels d'une nouvelle offre ferroviaire.

En plus de cette action nouvelle et de celles qui ont été reconduites (publications des lettres trimestrielles et du bilan annuel), les membres de l'assemblée générale ont choisi, pour l'année 2012, de développer la connaissance de l'observatoire dans le domaine des impacts des transports sur l'environnement. Les contacts pris avec l'association Air Lorraine se concrétisent en début d'année par la signature d'une convention entre les deux associations. Sur la base des données récoltées par l'ORT2L, Air Lorraine fournira des cartographies d'émissions de différents polluants et gaz à effet de serre émis par le transport routier, principalement oxydes d'azote, benzène, poussières fines inférieures à 10 microns et 2,5 microns et dioxyde de carbone. Afin de rapprocher davantage les deux associations, l'ORT2L a en sus demandé son affiliation à Air Lorraine, au sein de son collège des associations. La décision finale quant à cette demande devrait intervenir au mois de mai. En parallèle, Air Lorraine a également entamé les démarches pour devenir membre associé de l'ORT2L.



La situation économique, sociale et environnementale de la Lorraine

Le CESE de Lorraine a présenté le 18 novembre dernier son rapport annuel sur la situation économique, sociale et environnementale de la région. Intitulé « Face à la crise, de nouvelles ambitions pour la Lorraine », le document est l'occasion de décortiquer les évolutions de court et de long terme des grands indicateurs socio-économiques de la Lorraine mais aussi d'identifier les pistes d'action prioritaires à mettre en œuvre.

Le diagnostic économique et social proposé montre un décrochage avec l'économie française qui s'est accéléré au cours de la dernière décennie. Entre 1997 et 2011, la France a créé + 20 % d'emplois salariés dans le secteur marchand, alors que la Lorraine est revenue à son niveau de 1999 avec une croissance de + 7 %. La crise de 2008 a ainsi touché la Lorraine plus fortement que les autres régions.

L'origine de ces difficultés se trouve en partie dans l'après-choc des industries de base (textile, mines et sidérurgie) et la reconversion de l'industrie lorraine dans des domaines fortement exposés à la concurrence internationale (biens intermédiaires, automobile...).

Les évolutions de la population lorraine sont également loin de la tendance nationale. En conséquence, la démographie lorraine pèse de moins en moins dans la population française (4,43 % en 1975, 3,95 % en 1999, 3,67 % en 2008, 3,63 % en 2010).

L'ouverture internationale de la Lorraine constitue son principal atout. La région est une terre d'accueil pour les investissements étrangers, preuve d'une attractivité internationale certaine. Un autre élément majeur est le travail frontalier, dont la barre symbolique des 100 000 a été dépassée en 2011, notamment grâce aux créations d'emploi au Grand-Duché de Luxembourg. Du côté des échanges, le solde commercial reste positif en Lorraine, alors qu'il affiche un déficit proche de 70 milliards d'euros en France.

Des mouvements à l'œuvre depuis plusieurs années

Depuis une décennie, des nouvelles lignes de forces apparaissent. La construction métropolitaine avec la création du Sillon Lorrain, la création de l'Université de Lorraine, les projets décrochés dans le cadre des investissements d'avenir (Institut de recherche technologique, laboratoires d'excellence, labellisation Ecocités), une

série d'investissements industriels significatifs (PSA, Sovab, Smart, ThyssenKrupp, Viessmann, Skylander...), les avancées et les projets dans les transports (LGV Est, Métrolor, SNIT, Vandières, ports multimodaux...), un nouveau regard sur la culture et le tourisme. Ces dynamiques doivent être amplifiées pour redonner à la Lorraine une attractivité et des conditions de développement optimales.

Le rapport de la Situation Économique, Sociale et Environnementale 2011 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

Des leviers à activer pour avancer

Les politiques publiques se doivent d'être prioritaires, innovantes et durables. En matière économique, l'avenir de la Lorraine ne se fera pas sans un double mouvement, d'une part, de renforcement du triptyque enseignement supérieur - recherche - innovation, et, d'autre part, d'une politique de filières priorisée, mettant l'accent sur les atouts industriels de la région. Nous devons avoir pour objectif de faire de la Lorraine le leader européen dans le domaine

des matériaux. Organisées en clusters, les PME sont plus fortes pour innover, exporter et grandir.

Le contexte transfrontalier de la région est sans doute l'élément de différenciation le plus visible. Nous disposons de marges de progrès énormes dans tous les domaines de coopération (langues, université, industrie, technologie, culture, santé, mobilité...).

D'autres défis majeurs se posent à la région, comme l'élévation du niveau des qualifications, le développement d'un modèle d'optimalité dans les transports de voyageurs et marchandises, l'invention d'une autre vision du développement urbain. Dans les prochaines années, les choix des acteurs doivent aller dans ce sens, car pour l'heure, tous les scénarios sont possibles pour l'avenir de la Lorraine.

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

La croissance des prix dans le transport de marchandises est stoppée au troisième trimestre 2011. Seules les activités de messagerie et fret express connaissent encore une croissance de leurs prix de 1,2 %*.

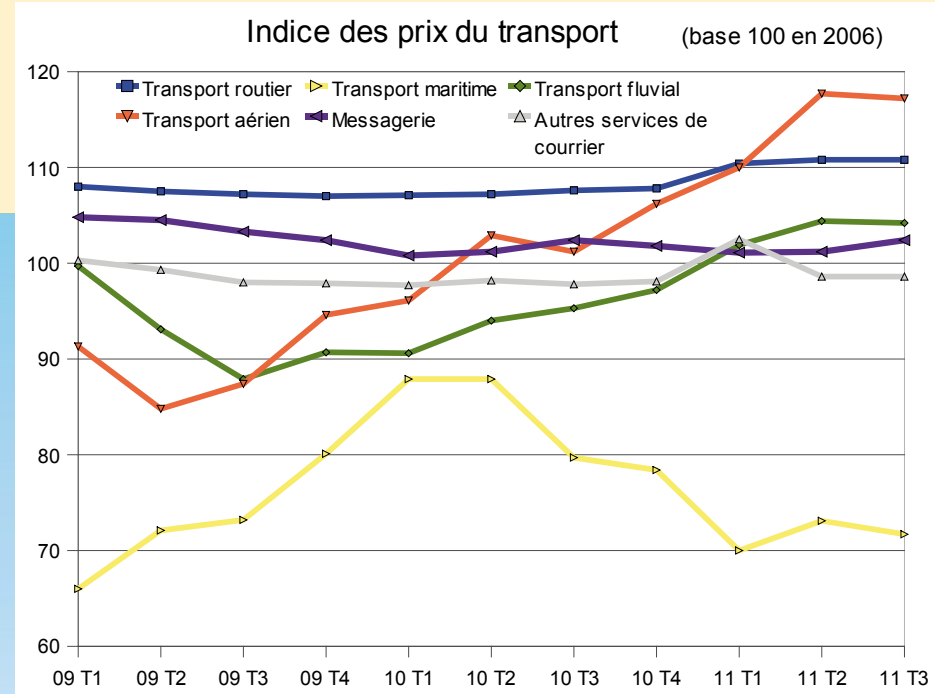
Les prix pratiqués dans le transport routier et pour les services de courrier stagnent ce trimestre. Le transport routier de proximité se renchérit légèrement alors que les prix du transport international perdent 0,7 %. Les prix des services de courrier suivent la tendance inverse : les prix pratiqués au niveau national reculent légèrement (-0,4 %), alors que ceux des courriers internationaux augmentent sensiblement (+2 %).

Les prix des transports fluviaux sont en léger retrait (-0,2 %), mais ont néanmoins fortement augmenté sur un an (+9,5 %). Dans le détail, les prix du transport international perdent 0,1 %, pour une baisse de 0,3 % des prix du transport national. Le bassin « Grand-Est »** participe le plus à cette décroissance (-0,4 %) au cours du trimestre. Les prix pratiqués sur ce bassin sont néanmoins en forte hausse sur les quatre derniers trimestre (+17,5 %).

Le transport aérien voit ses prix baisser en moyenne de 0,4 %, en lien avec un ralentissement de la hausse des coûts du poste « carburants ». Sur une période plus longue, en revanche, le transport aérien a connu un renchérissement important : +16 % en un an, +34 % en deux ans. L'ensemble des destinations est impactée par cette baisse, à l'exception de l'Afrique (+1,1 %) et du Moyen-Orient (+1,8 %). La décroissance la plus forte est constatée sur les liaisons avec l'Outre-Mer, dont les prix sont en recul de 2 %.

Le transport maritime connaît une dégrèvement de 1,9 % de ses prix. Pour l'essentiel, cette évolution est due à la baisse des prix du transport de vrac et des transports par ferry. En un an, le niveau des prix de ce mode de transport est en baisse de 10 % et revient au niveau constaté à la mi-2009. Les prix du transport maritime restent encore en deçà d'un tiers du niveau constaté cinq ans auparavant.

* Sauf indication contraire, les évolutions indiquées dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent.
 ** Le bassin « Grand-Est » regroupe les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	
Transport routier	107,1	107,2	107,6	107,8	110,4	110,8	110,8	
Transport maritime	87,9	87,9	79,7	78,4	70	73,1	71,7	
Transport fluvial	90,6	94	95,3	97,2	101,9	104,4	104,2	
Transport aérien	96,1	102,9	101,2	106,2	110	117,7	117,2	
Messagerie, fret express	100,8	101,2	102,4	101,8	101,1	101,2	102,4	
Autres services de courrier	97,7	98,2	97,8	98,1	102,5	98,6	98,6	

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au troisième trimestre 2011. Chiffres et statistiques n°275, décembre 2011. Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-lentreposage.html>

La démographie des entreprises en Lorraine

Créations et défaillances

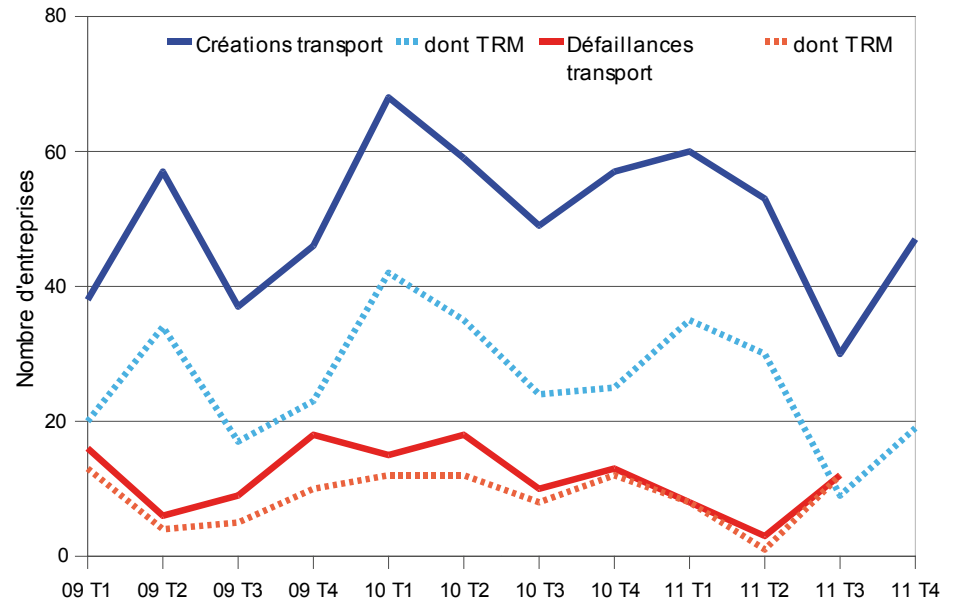
Les évolutions générales* de la démographie des entreprises du transport des trimestres précédents se confirment en fin d'année 2011, accentuant la détérioration de la situation sur ce front, sur fond de ralentissement de l'économie française.

Alors que les créations d'entreprises marquent le pas en fin d'année, tant au plan national qu'au plan régional (-8 %), la tendance est encore plus prégnante dans le domaine du transport lorrain. La baisse est ainsi de 18 % sur la période : 47 nouvelles entreprises de transport se sont déclarées ce trimestre, soit 10 de moins qu'un an auparavant. La baisse atteint le quart pour ce qui concerne les créations d'entreprises du transport routier de marchandises (TRM**), qui ne représentent plus que 30 % des créations d'entreprises de transport, contre 43 % fin 2010.

Le bilan de l'année 2011 en termes de créations d'entreprises, est au final décevant : -12 % en France et en Lorraine. 190 entreprises de transport (dont 93 de TRM, soit 49 %) ont été créées en Lorraine en 2011, soit 12,4 % de moins qu'en 2010. En moyenne, l'année 2011 a connu

16 créations d'entreprises de transport par mois en Lorraine, soit trois de moins, en moyenne mensuelle, qu'en 2010.

Après un premier semestre de baisse globale des défaillances d'entreprises de transport lorraines, le troisième trimestre 2011 connaît une nouvelle hausse : +20 %, et même +50 % pour le TRM. L'ensemble des entreprises de transport défaillantes est issue du TRM lors de ce trimestre. Pour la première fois depuis que cette donnée est observée par l'ORT2L, le nombre de défaillances excède même le nombre de créations d'entreprises du TRM (-3). Malgré tout, les défaillances d'entreprises de transport des trois premiers trimestres 2011 restent inférieures de 47 % au nombre observé pendant la même période en 2010.



	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Créations								
Tous secteurs (Lorraine)	4 860	4 059	3 849	3 777	3 841	3 691	3 502	3 452
Créations transport	68	59	49	57	60	53	30	47
dont TRM	42	35	24	25	35	30	9	19
Tous secteurs (France)	181 999	156 007	135 466	148 567	149 721	138 989	124 086	137 009
Défaillances								
Tous secteurs (Lorraine)	390	430	358	408	412	393	327	
Défaillances transport	15	18	10	13	8	3	12	
dont TRM	12	12	8	12	8	1	12	
Tous secteurs (France)	14 544	12 772	10 776	12 747	14 436	12 835	10 282	

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

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

** 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.

La démographie des entreprises en Lorraine

Inscriptions et radiations des registres

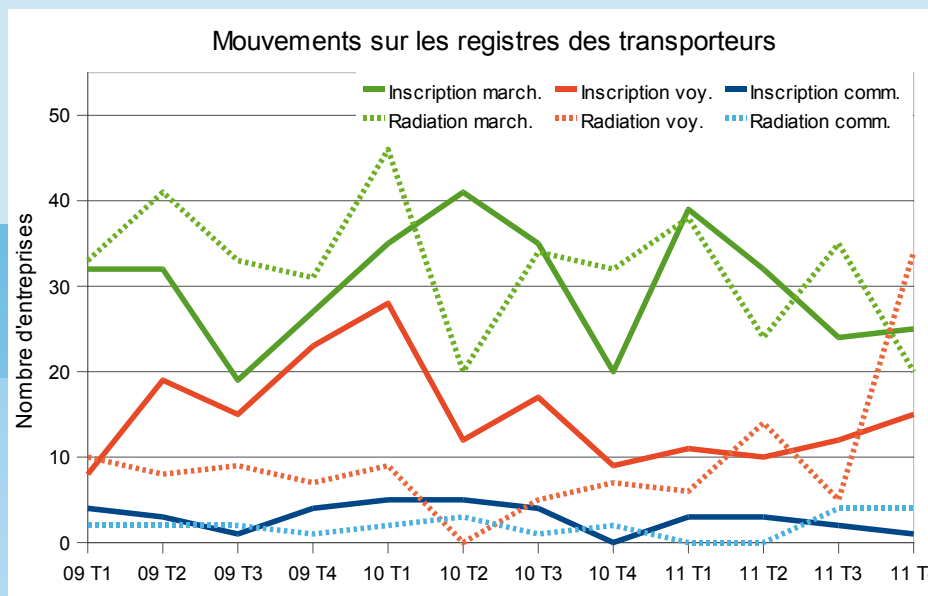
De manière générale, la situation des entreprises de transport routier s'améliore sensiblement au quatrième trimestre 2011.

Le registre du transport de marchandises connaît ainsi une hausse des inscriptions nouvelles et une baisse des radiations, le rapport entre les deux redevenant positif ce trimestre (+5 entreprises inscrites ce trimestre). Le nombre d'entreprises qui ont sollicité, et obtenu, une inscription sur ce registre, croît ainsi d'un quart. Dans le même temps, le nombre de radiations de ce registre recule d'un tiers.

Le registre des commissionnaires de transport compte trois entreprises de moins ce trimestre : quatre ont été radiées tandis qu'une seule a obtenu son inscription. Le rapport reste quasi identique rapportés au dernier trimestre 2010 : deux entreprises en moins, soit deux radiations sans inscription nouvelle. A l'inverse des deux autres registres, le registre des transporteurs de voyageurs a connu une grande variabilité. Si le nombre d'inscriptions nouvelles augmente des deux tiers (de 9 à 15), celui des radiations quintuple, passant ainsi de 7 à 34. Cet état de fait provient

d'une modification techniques par les administrations concernées. La plupart des entreprises apparaissant comme radiées ont ainsi été ensuite réinscrites, en décembre ou en janvier. Cette baisse devrait finalement être compensée par une reprise des inscriptions en janvier. En 2011, 178 entreprises ont été admises sur l'un des trois registres, soit une diminution des inscriptions nouvelles de 15,6 % en un an. Sur la même période, 184 en ont été radiées, ce qui correspond à une hausse des radiations de l'ordre de 14 % par rapport à 2010. En considérant qu'une vingtaine d'entreprises de transport de voyageurs n'a été que « virtuellement » radiées en décembre, le nombre de radiations reste finalement stable. Le registre des transporteurs de marchandises a concentré les deux tiers des inscriptions et des radiations, soit respectivement 121 et 117. Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises est, au final, resté stable dans la région en 2011, enregistrant quatre entreprises supplémentaires.

* Sauf indication contraire, les évolutions indiquées dans cet article le sont par rapport au quatrième trimestre 2010



Registres	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Nouvelles inscriptions								
Marchandises	35	41	35	20	40	32	24	25
Voyageurs	28	12	17	9	11	10	12	15
Commissionnaires	5	5	4	0	3	3	2	1
Radiations								
Marchandises	46	20	34	32	38	24	35	20
Voyageurs	9	0	5	7	6	14	5	34
Commissionnaires	2	3	1	2	0	0	4	4

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Bilan du contrôle technique 2011

22,3 millions de contrôles techniques ont été effectués en France en 2011, dont 3,2 millions de contre-visites (14,3 % des contrôles). La majorité des visites techniques périodiques (VTP), 15,6 millions, ont concerné les véhicules légers (VL), tandis que 2,4 millions ont été réalisés sur les véhicules utilitaires légers (VUL) et 1,1 million sur les poids lourds. Le nombre de véhicules contrôlés à faiblement augmenté : + 3,6 % pour les VL et VUL ; + 0,2 % pour les PL.

Le contrôle technique des VL et VUL porte sur 121 points, répartis en 11 fonctions essentielles. Ces 121 points peuvent générer 425 altérations dont 184 impliquent une contre-visite¹. Les 15 fonctions essentielles des PL concernent 303 points de contrôle, qui peuvent conduire à 1473 altérations, dont 651 impliquent une contre-visite.

Des altérations soumises à l'obligation de contre-visite ont été détectées sur 3,24 millions des VL contrôlés (20,8 % des VTP, en légère hausse de 0,1 point par rapport à 2010), 0,6 millions de VUL (24,9 % des VTP, en hausse de 0,3 point par rapport à 2010) et 122 000 PL (11,4 % des VTP, en légère baisse de 0,15 point par rapport à 2010). Ces taux traduisent ainsi une légère dégradation du parc de véhicules de PTAC inférieur à 3,5 tonnes, pour une petite amélioration du parc de PL.

Les chiffres concernant la Lorraine sont résumés ci-dessous :

	VTP effectués	Contre-visites effectuées	Taux de contre-visite imposées	
			Avec interdiction de circuler	Sans interdiction de circuler
PL Lorraine	43 430	3 936	3,60 %	6,81 %
PL France	1 073 786	104 560	3,34 %	8,02 %
VL Lorraine	603 112	97 995	20,11 %	
VL France	15 594 169	2 641 615	20,76 %	
VUL Lorraine	71 553	12 994	24,35 %	
VUL France	2 397 464	450 947	24,87 %	

Globalement, les chiffres du contrôle technique en région Lorraine sont un peu meilleurs qu'au niveau national. Le taux de contre-visites imposées y est en moyenne inférieur de 0,6 point que sur le territoire national pour les VL et VUL, et inférieur d'un point pour les PL.

A consulter :

Les rapports 2011 des contrôles techniques périodique pour les véhicules légers ou les véhicules lourds sont disponibles en version électronique à l'adresse suivante :

<http://www.utac-otc.com>

(Rubrique : Contrôle technique véhicules légers/lourds > Le C.T. en chiffres > Bilans annuels)

Les défauts principaux constatés lors des VTP, au niveau national, sont listés ci-après par fonctions essentielles :

Fonctions essentielles	% de VL et VUL recensés	% de PL recensés
Identification du véhicule	1,93 %	1,68 %
Freinage	6,60 %	6,03 %
Direction	2,88 %	0,99 %
Visibilité	1,93 %	0,69 %
Éclairage, signalisation	10,01 %	1,26 %
Liaison au sol	9,3 %	2,61 %
Structure, carrosserie (VL/VUL) Châssis et accessoires du châssis (PL)	1,05 %	0,86 %
Équipements	1,53 %	1,43 %
Organes mécaniques	2,28 %	0,56 %
Pollution / niveau sonore	4,58 %	0,30 %
Gaz	37,09 %	Non contrôlé
Contrôles complémentaires : - transport en commun public - véhicules de dépannage - véhicules sanitaires - véhicules école - marchandises dangereuses	Non contrôlé	2,61 % néant néant 1,90 % 3,85 %

Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les flux

Après un an et demi de croissance continue des flux de TRM nationaux concernant la Lorraine, ceux-ci connaissent à nouveau une contraction de leur activité au troisième trimestre 2011.

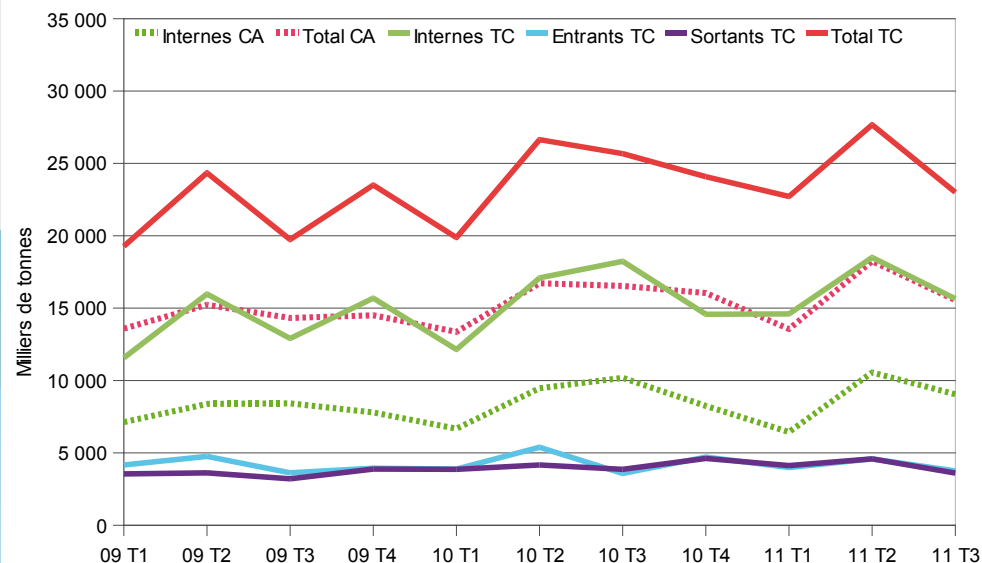
La diminution d'activité atteint 10 % en total des flux (flux internes, entrants en Lorraine et sortants de Lorraine), tous comptes, pour s'établir à 23 milliers de tonnes échangées, soit 2 600 tonnes de moins qu'un an auparavant. Ce chiffre est pour l'essentiel dû à la baisse des trafics locaux internes (-14 %), représentant 68 % des échanges. Dans une moindre mesure, la hausse des réceptions (+5 %) ne compense pas la baisse des expéditions (-7 %). Malgré ces diminutions, le trafic comptabilisé sur les trois premiers trimestres reste supérieur de 2 % au niveau atteint lors des trois premiers trimestres 2010.

Le transport de marchandises pour compte propre participe le plus largement à cette baisse d'activité, enregistrant un déclin de 19 % de ses volumes. Le transport interne à la région, qui représente 89 % des volumes échangés pour compte propre, voit ses volumes diminués de 18 % atteignant 6,6 milliers

de tonnes contre 8 milliers au troisième trimestre 2010. Le premier trimestre 2011 ayant connu une forte hausse des volumes, le bilan depuis le début d'année (trois premiers trimestres) reste excédentaire de 10 % par rapport au début d'année 2010.

L'activité de transport pour compte d'autrui n'est pas en reste et participe également à la diminution des volumes de fret routier. Les 15 500 tonnes de flux totaux représentent ainsi une baisse d'un millions de tonnes en un ans, soit -6 %. Si les échanges internes (58 % des volumes du compte d'autrui) sont en baisse de 11 % ce trimestre, cette diminution est en partie compensée par les échanges inter-régionaux en légère hausse (+2,4 %). Comme pour les échanges « tous comptes », le premier semestre compense une partie des baisses observées, les volumes échangés lors des trois premiers trimestres 2011 restant supérieurs de 2 % à ceux effectués pendant les trois premiers trimestres 2010.

* Sauf indication contraire, les évolutions indiquées dans cet article le sont par rapport au troisième trimestre 2010.



Flux	2010				2011		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Compte d'autrui							
Internes	6 674	9 464	10 182	8 245	6 442	10 556	9 049
Entrants	3 433	3 640	3 016	3 770	3 432	4 107	3 290
Sortants	3 257	3 610	3 336	4 030	3 682	3 582	3 216
Total	13 364	16 714	16 534	16 045	13 555	18 245	15 554
Tous comptes							
Internes	12 139	17 090	18 236	14 758	14 604	18 502	15 652
Entrants	3 877	5 386	3 579	4 710	3 990	4 583	3 750
Sortants	3 860	4 166	3 862	4 615	4 123	4 588	3 602
Total	19 876	26 642	25 677	24 083	22 718	27 673	23 004

Source : SOeS – TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes

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

Les chiffres du dernier trimestre sont donnés à titre provisoire

Le transport routier de marchandises en Lorraine

Les immatriculations⁴

L'augmentation des immatriculations neuves de véhicules lourds constatée en 2010 se poursuit au courant de l'année 2011.

Ainsi, 13 841 véhicules utilitaires légers (VUL)¹ neufs ont été immatriculés courant 2011 en Lorraine, soit une croissance des immatriculations de 5,6 % par rapport à 2010, progression presque deux fois plus rapide que la moyenne française (+3,1 %). A part au troisième trimestre (-5 % par rapport au troisième trimestre 2010), chaque trimestre de 2011 a connu une hausse significative (de 6 à 14 %) du nombre d'immatriculations neuves.

La part de la Lorraine dans le total des immatriculations nationales est de 3,25 % en 2011, en très légère hausse par rapport à 2010.

De la même manière, les immatriculations de poids lourds (PL)² ont fortement repris en 2011, tant au niveau national que régional. 2 089 poids lourds neufs ont été immatriculés à l'intérieur des limites régionales en 2011, contre 1 570 l'année précédente, signant une progression d'un tiers de ce chiffre. Cette évolution est légèrement inférieure à la tendance nationale, qui a comptabilisé une hausse des immatriculations de 37 %. Par conséquent, la part de la Lorraine, relativement aux chiffres nationaux, dans ces immatriculations diminue de 4,35 % à 4,22 %.

(Immatriculations neuves)	Véhicules utilitaires légers (VUL)							
	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Lorraine	3 073	3 423	3 019	3 595	3 510	3 667	2 862	3 802
France	100 462	110 036	91 448	110 371	109 020	112 794	86 641	116 843

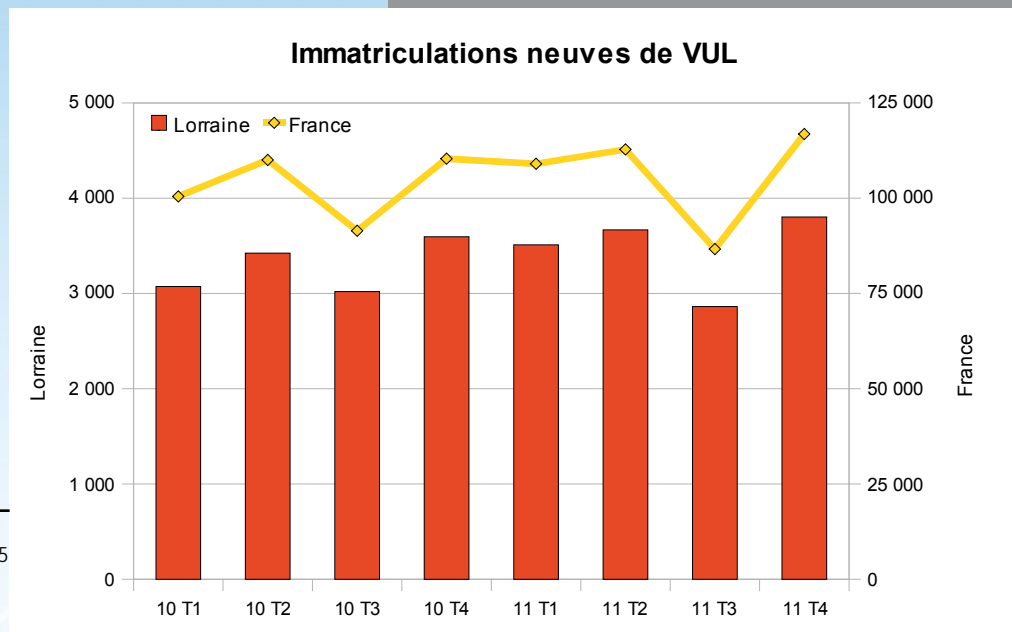
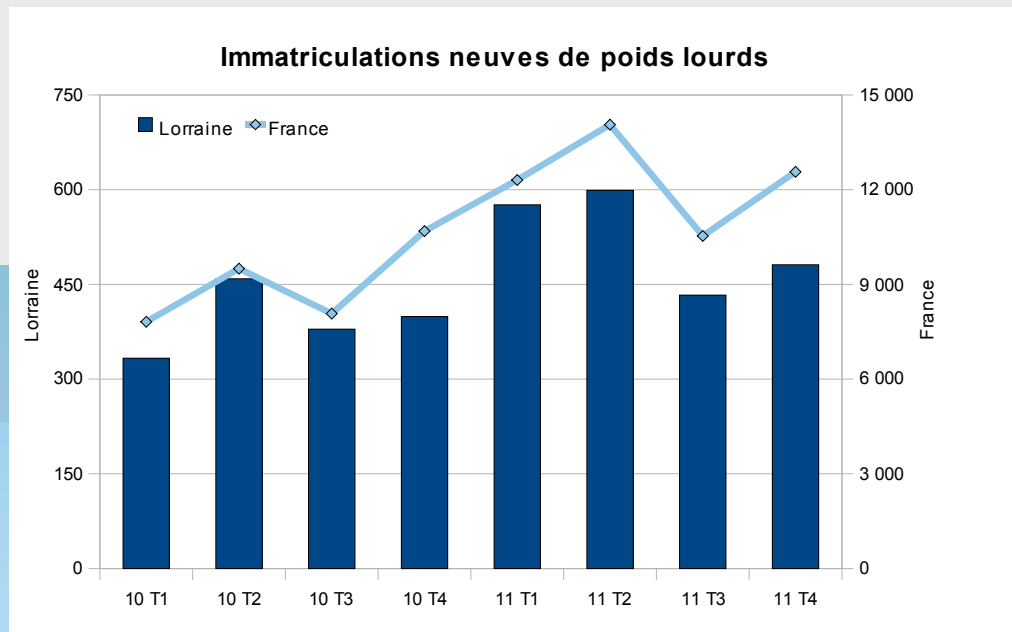
(Immatriculations neuves)	Poids lourds (PL)							
	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Lorraine	333	459	379	399	576	599	433	481
France	7 816	9 500	8 075	10 689	12 306	14 057	10 533	12 565

Source : SoeS, fichier central des automobiles

4- Source : SOeS, Immatriculations par genre de véhicules au niveau régional et départemental, disponible sur : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/immatriculations.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=20455&cHash=8990492cc088c292ef50ae323d4404c0

5- Véhicules utilitaires légers (VUL) : camionnettes, et véhicules automobiles spécialisés de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

6- Poids lourds (PL) : camions et véhicules automoteurs spécialisés de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes et tracteurs routiers.



Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Partenariat entre RFF et VNF sur la LGV Est

La Ligne à grande vitesse Est-européenne s'inscrit dans le cadre du projet de «*magistrale européenne*», liaison ferrée entre Paris et Budapest. Le premier tronçon de cette nouvelle ligne, entre Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle) a été ouvert au service commercial en juin 2007. Il a permis de réduire les temps de parcours d'environ 2 heures vers les principales agglomérations de l'est de la France et du sud de l'Allemagne, dans leurs relations vers Paris. Les travaux sur la seconde phase de cette liaison, jusque Vendenheim (Bas-Rhin) ont débuté mi-2010. A terme (mise en service prévue en 2015), ce nouveau tronçon fera gagner une demie-heure supplémentaire aux relations Paris-Alsace et Paris-Bade/Bavière.

Deux «*points durs*», qui nécessiteront des travaux d'importance, émaillent ce parcours : le tunnel de Saverne (à Emolsheim-lès-Saverne) et le raccordement d'Eckwersheim. Les travaux du tunnel de Saverne, nécessitant l'emploi d'un tunnelier de 10 mètres de diamètre, ont débuté le 20 octobre 2011. Ce tunnel permettra à la voie de traverser le massif vosgien dans sa partie la plus étroite, sur une longueur de 4 kilomètres. Le raccordement à Eckwersheim permettra de rejoindre la ligne classique Strasbourg-Haguenau, et rendra possible l'arrivée en gare de Strasbourg.

Le percement du tunnel va générer d'importants déblais, alors que le raccordement à Eckwersheim nécessiteront des volumes conséquents de remblais. Partant de ce constat et constatant la proximité du canal de la Marne

au Rhin de la zone des travaux, VNF et RFF ont mis en place une opération de logistique fluviale pour transférer les déblais du premier site vers le second site où ils seront débarqués. Pendant 4 mois, 100 000 tonnes de matériaux seront transportés par 13 péniches, sur une vingtaine de kilomètres. Cette opération évitera le recours massif aux poids lourds (5 000 camions en moins sur les routes de la zone) et, partant, améliorera le bilan carbone des travaux. .

VNF a investi 7 millions d'euros pour cette opération, conjointement avec l'État et le Conseil régional d'Alsace. Des travaux de modernisation du canal et de fiabilisation des parcours, ainsi que le réaménagement du port de Dettwiller ont finalement été rendus possibles grâce à cette démarche partenariale et multimodale.



Pour plus de renseignements,

le site de la LGV Est-Européenne :
<http://www.lgv-est.com/index.php>

le site de RFF
Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne :
http://www.rff.fr/spip.php?page=gfiche1&id_rubrique=31

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements⁵

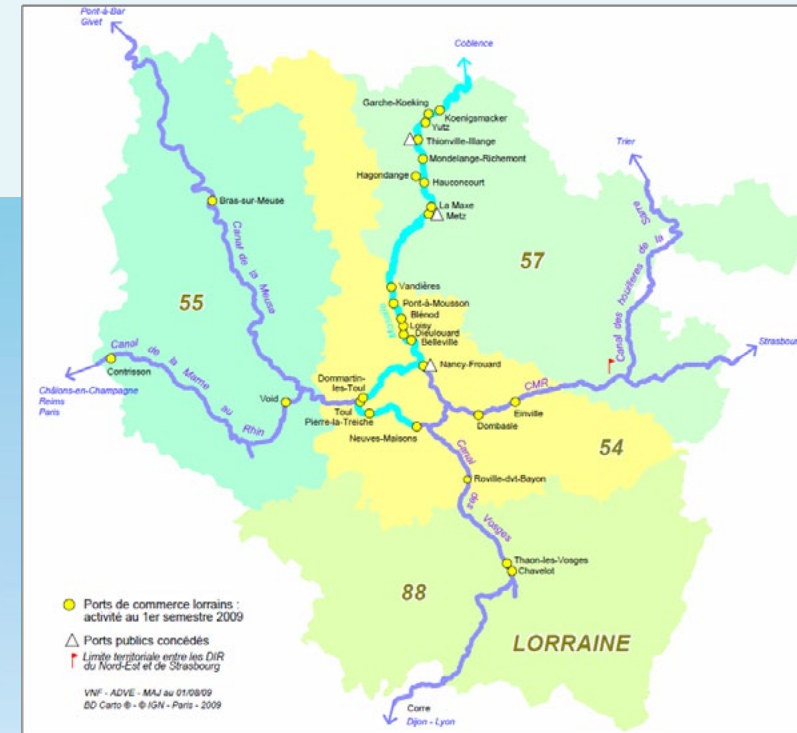
L'année 2011 s'achève par un constat de recul significatif des volumes transportés par voie fluviale dans la région, en particulier, sur la Moselle canalisée.

L'année 2011 s'achève par un constat de recul significatif des volumes transportés par voie fluviale dans la région, en particulier, sur la Moselle canalisée.

Ainsi, alors que les volumes transportés y atteignaient presque les dix millions de tonnes en 2010, ils rechutent en 2011 à 8,5 millions de tonnes, soit une baisse de 14 %. Le niveau atteint en 2011 n'excède que de 500 000 tonnes celui atteint en 2009. Dans le détail, la diminution la plus significative provient de la section Toul-Frouard, qui connaît une quasi-disparition des échanges (2 600 tonnes, contre 92 000 l'année précédente) et de la section Metz-Apach, qui a vu une diminution de 15 % des tonnages transportés (soit 950 000 tonnes). Cette baisse est due principalement à l'arrêt ou au chômage technique des hauts fourneaux qui a pénalisé le trafic depuis la

fin du premier trimestre et à la diminution des approvisionnements des deux centrales à charbon sur la Moselle.

Les chiffres sont un peu plus mitigés pour ce qui concerne les autres voies navigables de Lorraine. Bien qu'en recul au dernier trimestre 2011 (9,4 % en tonnage par rapport au quatrième trimestre 2010), l'activité du canal des Vosges continue à croître en 2011 (+12,5 %), les expéditions et les réceptions demeurant équilibrées. En revanche, les tonnages transportés par le canal de la Marne au Rhin sont en nets reculs (-40 %) malgré une forte reprise des réceptions.



Évolution au cours de l'année 2011 par rapport à l'année 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	2 558 363	2 827 190	5 385 553	2 911 548	3 427 707	6 339 255	- 12,1 %	- 17,5 %	- 15 %
	de Frouard à Metz	1 205 534	1 091 847	2 297 381	1 322 042	1 288 240	2 610 282	- 8,8 %	- 15,2 %	- 12 %
	de Toul à Frouard	2 500	120	2 620	91 760	0	91 760	- 97,3 %	-	- 97,1 %
	de Neuves-Maisons à Toul	336 186	537 007	873 193	330 264	616 992	947 256	+ 1,8 %	- 13 %	- 7,8 %
	TOTAL :	4 102 583	4 456 164	8 558 747	4 655 614	5 332 939	9 988 553	- 11,9 %	- 16,4 %	- 14,3 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	19 913	4 014	23 927	38 132	1 535	39 667	- 47,8 %	+ 161,5 %	- 39,7 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	363 728	356 218	719 946	322 839	317 254	640 093	+ 12,7 %	+ 12,3 %	+ 12,5 %
Canal de la Meuse	de Troussey à Pouilly-sur-Meuse	240	0	240	0	0	0	-	-	-

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

Expérimentation des « trains longs »

Un premier « train long » a circulé sur les voies ferrées françaises les 19 et 20 décembre 2011 sur le tracé de l'autoroute ferroviaire entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Pyrénées-Orientales).

En l'état actuel du réseau ferré français, les convois ferroviaires sont tenus de respecter les limites de 750 m pour 1 800 tonnes.

Ces nouveaux « trains longs » repoussent ces dimensions à 850 m et 2 400 tonnes, ce qui représente, pour l'autoroute ferroviaire, une augmentation des poids lourds transportés de 40 à 48.

Un travail complet de vérification du réseau et, le cas échéant, d'adaptation des voies a été mené durant une année par les équipes de RFF, SNCF Infra et la Direction des Circulations Ferroviaires pour permettre le passage de ce premier convoi.

Les trois conducteurs de Lorry-Rail, filiale de SNCF Géodis, ont finalement relié les deux terminaux de l'autoroute ferroviaire, distants d'un millier de kilomètres, en 15 heures. Cette première avait pour but de vérifier de la faisabilité technique du passage entre les deux plateformes.

Le premier service commercial effectif en « train long » sur cet axe a été réalisé les 19 et 20 janvier 2012.

En plus de l'axe Luxembourg – Perpignan, l'axe Paris – Marseille a également été aménagé pour accueillir ce type de trains.

Les aménagements apportés à la ligne de Marseille à Valenton (Val-de-Marne) ont permis la première exploitation commerciale des « trains longs » sur cette ligne le 9 janvier 2012. Ce sont les entreprises Euro Cargo Rail et T3M qui sont à l'origine de cette circulation.

Cette action s'inscrit dans le cadre des lois Grenelle qui prévoit de porter de 14 à 25% la part du fret non routier et non aérien en France à l'horizon 2022. Cet allongement des trains participe fortement à cet objectif dans la mesure où il supprime des circulations routières de fret, sans ajouter de circulation ferroviaire : pour un nombre de sillons constant, le volume de fret transporté augmente d'un tiers.

La loi Grenelle va de plus encourager la constitution de trains encore plus long (article 11) : « *Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres.* » Ces convois (1 050 m et 3 000 tonnes) sont prévus à l'échéance 2014.



La charte CO₂ en Lorraine

ARTICLE RÉDIGÉ PAR : DREAL Lorraine / STID/DRT

La Charte « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » vise à améliorer la performance environnementale du transport routier, en réduisant les émissions de CO₂ liées à la consommation de carburant et offre aux entreprises un cadre méthodologique cohérent et fiable, reconnu au niveau national, avec le suivi d'indicateurs de réalisation des engagements pris et des gains obtenus. Elle fournit aux entreprises signataires un soutien et un accompagnement technique et leur permet de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

La signature de la charte suppose un certain nombre de pré-requis indispensables : organisation en projet d'entreprise (notamment maîtrise de la formation et de la sensibilisation des conducteurs), auto évaluation préalable, connaissance du parc, de la consommation, des flux et de la sous-traitance. 4 axes d'intervention sont identifiés, portant sur le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport de l'entreprise.

Au plan régional, la mise en œuvre de la charte incombe à un comité de pilotage, qui s'est constitué en Lorraine dès septembre 2008. Composé à l'origine par le MEDDTL, l'ADEME et les fédérations professionnelles de transporteurs, celui-ci s'est progressivement élargi à la Région Lorraine, aux Chambres Régionale et Départementales de Commerce et de l'Industrie, et à certains centres de formation dans le domaine du transport.

3 entreprises lorraines ont compté parmi les premières signataires et il est à noter que la première séance de signatures décentralisées en préfecture de région s'est déroulée à Metz au mois de mars 2009.

Le comité de pilotage a ensuite œuvré à la création d'un poste de chargé de mission dédié spécifiquement à la charte CO₂, démarche qui a abouti en octobre 2010 avec l'arrivée d'Estelle DEMENGE à cette fonction.

Depuis lors, le nombre d'entreprises chartées s'est démultiplié, avec notamment 8 nouvelles signatures au 1er trimestre 2012 : la Lorraine compte désormais 18 entreprises engagées dans la démarche, parmi lesquelles figure un transporteur de voyageurs (la démarche s'est ouverte au transport de voyageurs en septembre 2011) ainsi que 2 des 3 premiers signataires qui viennent de se réengager sur 3 ans.

Le travail effectué permet d'ores et déjà de dégager un socle commun de bonnes pratiques, comme la formation généralisée à l'écoconduite, des véhicules qui deviennent de plus en plus propres par un renouvellement accéléré de la flotte, la généralisation de l'informatique embarquée, le meilleur entretien général des véhicules et pneumatiques, la pose d'artifices permettant de réduire la résistance aérodynamique, les efforts pour limiter les trajets à vide, ainsi que le recours de plus en plus fréquent aux modes non routiers.

L'engagement dans la démarche constitue, en plus d'un engagement citoyen dans le développement durable, l'occasion pour les entreprises d'un travail de rationalisation et d'optimisation de leur gestion par une connaissance approfondie de leur fonctionnement en interne.

Il répond également à une nécessité sans cesse croissante d'affichage d'un transport « propre », de plus en plus recherché et qui deviendra obligatoire dès 2013. Celui-ci se matérialise, en termes de communication, par un logo désormais bien identifiable :



Transport de marchandises

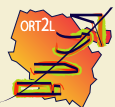


Transport de voyageurs

Entreprises signataires :

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| Altrans (57) | Aubry (88) |
| Cherrier (54) | Da Soler et Motrans (57) |
| Hazotte (54) | Heilmann (88) |
| Heintz (57) | Magasins Généraux d'Épinal (88) |
| Mauffrey (88 - renouvellement) | Paquet (88) |
| Rouillon (88) | Sodel (55) |
| Spécilor (57) | Trans'l (54 - voyageur) |
| Transalliance (54 - renouvellement) | Transfret (54) |
| Vial (88) | Vignerons (54) |

Ces entreprises représentent 4 712 véhicules. Leur engagement devrait permettre l'économie de 14 millions de litres de carburant, soit l'équivalent de 37 600 tonnes de CO₂ évitées.



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
décembre 2011