

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale⁽¹⁾

Après une stagnation lors du premier trimestre et un léger repli au cours du deuxième trimestre, le PIB français repart à la hausse au troisième trimestre 2014 (+0,3 %).

Par rapport au premier trimestre 2014, le taux de

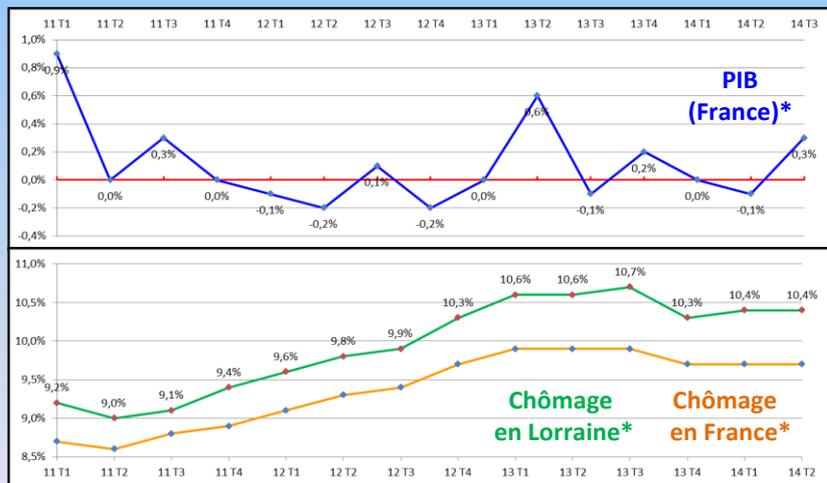
chômage est resté stable au cours du deuxième trimestre, touchant toujours 10,4 % de la population active lorraine (soit 0,7 point de plus que pour la France métropolitaine). Le taux est compris entre 9,8 % en Meurthe-et-Moselle et 11,7 % dans les Vosges.

Les indices des prix de transport de fret

Comme pour le trimestre précédent, les prix du transport de fret ont connu des évolutions* contrastées selon les modes au cours du deuxième trimestre 2014. L'évolution la plus marquée est obtenue, cette fois encore, pour le transport maritime : +1,6 % par rapport au premier trimestre 2014.

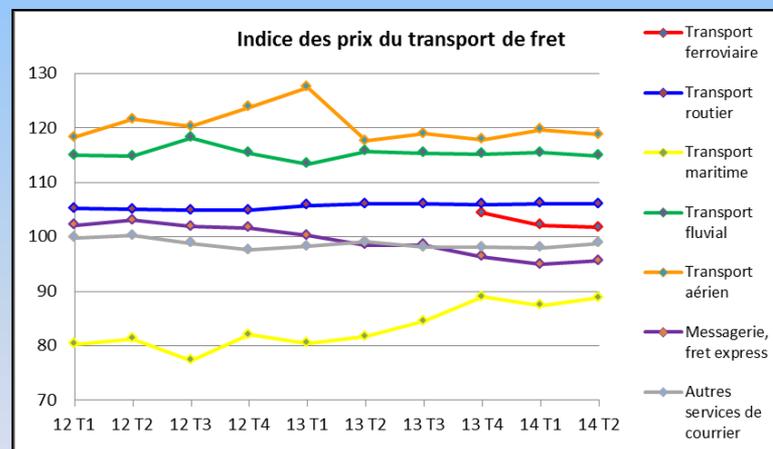
Pour avoir plus d'informations, vous pouvez consulter la publication suivante : [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au deuxième trimestre 2014 \(CGDD, Chiffres & statistiques n° 558, Septembre 2014\)](#).

* Evolution détaillée par rapport au trimestre précédent



* Données provisoires

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



Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2013				2014	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport ferroviaire	-	-	-	104,4	102,1	101,7
Transport routier	105,8	106,0	106,0	105,9	106,1	106,0
Transport maritime	80,4	81,7	84,5	89,0	87,4	88,8
Transport fluvial	113,4	115,7	115,4	115,2	115,5	114,9
Transport aérien	127,5	117,6	118,9	117,9	119,7	118,8
Messagerie, fret express	100,2	98,5	98,5	96,3	94,9	95,6
Autres services de courrier	98,2	99,1	98,1	98,1	98,0	98,8

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

Colloque de l'ORT2L sur l'Internet physique

Après un premier colloque organisé en décembre 2013 sur la logistique urbaine, l'ORT2L a orchestré, le jeudi 27 novembre 2014 après-midi à Metz, un deuxième colloque, cette fois sur le thème de l'Internet physique.

Marquant une rupture avec les schémas logistiques existants, basés sur des solutions privées mises en place par chaque acteur, ce concept suppose la construction d'un réseau logistique ouvert et partagé, rendu possible par l'utilisation de contenants standardisés et d'outils de traçabilité et de retour d'information.

Placé sous le signe de l'échange, ce colloque a réuni plus d'une quarantaine de participants, et a permis de faire le point sur ce concept émergent d'Internet physique et sur les expérimentations en la matière, grâce aux interventions de plusieurs professionnels.

Au sommaire de ce colloque :

- Présentation de l'Internet physique, Eric BALLOT (Mines ParisTech),
- Quelle chaîne d'information pour une logistique interconnectée ?, Stéphane CREN (GS1 France),

- Exemples d'expérimentations d'un prestataire logistique, Karine BOUCHERY (FM Logistic).

Grâce au lien suivant, vous pouvez accéder au [diaporama du colloque](#), et ainsi retrouver les présentations des différents intervenants.



Mesurer la qualité de l'air : de révolutions en évolutions (1/2)

Les mêmes mesures à Nancy, Montpellier ou Brest

En 1790, suite à la Révolution française, les poids et mesures sont unifiés. Bientôt, en Lorraine comme en Navarre, le mètre a la même longueur et un kilo la même masse. Un changement majeur qui va permettre aux échanges et au transport de marchandises de se développer à travers tout le pays.

Au cours des dernières années, c'est une évolution assez comparable qui s'est produite pour la mesure de la qualité de l'air.

Retour en arrière. A la fin des années 1990, suite au vote de la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie), qui institutionnalise la nécessité de surveiller la qualité de l'air, ce sont plus de quarante associations qui assurent cette tâche à travers tout l'Hexagone.

Pour chacune d'entre elles, le travail est le même : décompter des volumes de polluants dans des volumes d'air. Mais **les valeurs de mesure** ne sont pas encore uniformisées. Cela signifie que la mesure peut se faire à 20°C ici, tandis qu'elle est effectuée à 20,5°C ailleurs. Un immense travail d'uniformisation des pratiques va alors être accompli sous l'impulsion du Ministère de l'Environnement et grâce à la coordination du Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA). Aujourd'hui, c'est même au niveau européen que ces données sont centralisées et partagées.

Même chose pour les analyseurs qui permettent d'effectuer les mesures. Ces derniers sont désormais testés à l'aide de « **bouteilles de gaz étalons** », fournies par l'Ecole des Mines de Douai, et identiques dans toute la France. Quand l'un de ces appareils produit des données à Lille, on est désormais certains que celles-ci peuvent être comparées aux informations obtenues à Nice.



A gauche, baie d'analyse multi-polluants (2014). A droite, analyse de l'acidité forte (année 80).

Source : Air Lorraine

Mesurer la qualité de l'air : de révolutions en évolutions (2/2)

Traçabilité

Depuis les années 1990, les **technologies utilisées** pour mesurer la qualité de l'air ont finalement peu évolué, si ce n'est que des écrans tactiles ont remplacé les vieux boutons poussoirs. Mais des analyseurs « nouvelle génération », capables de faire de la « **spéciation** », commencent à se diffuser. Sous ce vocabulaire hermétique, un saut technologique majeur. En effet, ces appareils permettent de déterminer l'origine des particules contenues dans un volume d'air (essence, poussières de bois,...). Au début de ce nouveau millénaire, les particules aussi deviennent traçables.

Les méthodes ont changé elles aussi. A l'origine, les mesures s'effectuaient toutes en continu. Comprendre par-là que le travail était réalisé par des analyseurs qui ne pouvaient s'intéresser qu'à un nombre limité de polluants et qui fonctionnaient 24 heures sur 24. Depuis une dizaine d'années, Air Lorraine procède également à des mesures **par prélèvements**. Il s'agit alors d'aspirer de l'air à travers un filtre pendant quelques jours. Avantage : le filtre va ensuite être analysé dans

un laboratoire où les experts pourront s'intéresser à toutes les espèces chimiques possibles.

La modélisation : mesurer, c'est prévoir

Le changement le plus important concerne finalement moins les données, que ce qu'on arrive désormais à en faire.

Aujourd'hui, les spécialistes savent construire des « cadastres des émissions », c'est-à-dire des cartes qui recensent toutes les émissions possibles et imaginables : activité des usines, gaz émis par le cheptel, poussières générées par le frottement de vos semelles, etc.

Ces millions d'informations peuvent ensuite être traités par des logiciels, qui intègrent encore d'autres facteurs comme la vitesse du vent ou les températures. L'ensemble de ces données est ensuite modélisé, les algorithmes utilisés dans les modèles permettant même de connaître la qualité de l'air dans les endroits où celle-ci n'a pas été mesurée.

Surtout, ces modèles permettent des anticipations. La qualité de l'air devient alors comme la météo : prévisible.

Le nouveau site internet d'Air Lorraine fournira d'ailleurs ces prévisions aux

internauts dès le début de l'année 2015.

Article rédigé par Air Lorraine



Europort Lorraine

Le projet Europort Lorraine consiste en la création d'une plate-forme multimodale (route, rail, fluvial) logistique et industrielle, sur environ 200 hectares de friches sidérurgiques bordant la Moselle canalisée à Illange au sud de Thionville et sur les communes d'Illange, Uckange et Florange.

A terme, l'objectif affiché est d'établir des relations privilégiées avec les ports de la Mer du Nord (Anvers, Zeebrugge), en constituant une base arrière logistique.

Le coût du projet a été estimé à 80 millions d'euros, avec un potentiel de création de 2 000 emplois. Une première tranche de travaux, d'un montant de 10 millions d'euros, est actuellement en cours de réalisation.

Un syndicat mixte a été officiellement installé le 9 janvier 2014, suite à l'arrêté de création signé par M. le Préfet de la région Lorraine. Présidé par Daniel PERLATI, maire d'Illange, il se substitue à la maîtrise d'ouvrage constituée jusqu'alors par la Communauté d'Agglomération (CA)

Portes de France-Thionville et la CA Val de Fensch.

Regroupant la CA Portes de France-Thionville, la CA Val de Fensch, la Communauté de Communes (CC) du Pays Haut Val d'Alzette, la CC de l'Arc Mosellan, la CC de Cattenom et Environs, la CC des Trois Frontières, le Conseil Général de Moselle, la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Moselle, sa mission est d'organiser la gouvernance du projet Europort.

En décembre 2013, une ZAC (zone d'aménagement concertée) a été créée par les deux assemblées des CA Portes de France-Thionville et Val de Fensch, pour les sites du parc à fonte, du crassier d'Uckange, de Sopcillange et du Gassion (voir carte annexée). Anciennement propriétés d'ArcelorMittal, ces terrains non exploités, sur lesquels devrait s'implanter Europort, ont été acquis par le syndicat mixte, via l'EPFL (Etablissement Public Foncier de Lorraine), en novembre 2014 (coût de la transaction : 5,8 millions d'euros).



Source : Plaquette de communication du syndicat mixte Europort



Cette ZAC est destinée à recevoir de l'immobilier d'entreprise pour des activités industrielles, logistiques, de production et de transformation ainsi que des quais à conteneur. Une Société d'Economie Mixte (SEM) devrait être désignée dans les prochains mois pour l'aménagement, l'exploitation et la commercialisation du site, qui permettront la requalification de ces friches industrielles et leur mutation économique en « hub » multimodal.

Ce projet d'Europort attend beaucoup du projet TerraLorraine (création d'un complexe commercial et technologique sino-européen), qui devrait générer d'importants besoins en logistique

de transports par conteneur, dès fin 2015 dans les hypothèses les plus optimistes.

Dans l'éventualité d'un arrêt à Thionville, des interactions seront également possibles à terme avec la ligne conteneurs sur la Moselle, exploitée depuis avril 2014 par la société MultiModal Shuttle (constituée par la Société des Ports de Moselle, elle-même émanation de la CCI 57), et reliant Metz aux ports de la Mer du Nord, avec une halte et rupture de charge à Bonn, pour un temps de parcours global d'environ 6 à 7 jours.

La question des synergies entre Europort et le port public de Thionville-Illange est également prégnante.