

# La Lettre d'information n° 25 Septembre 2015



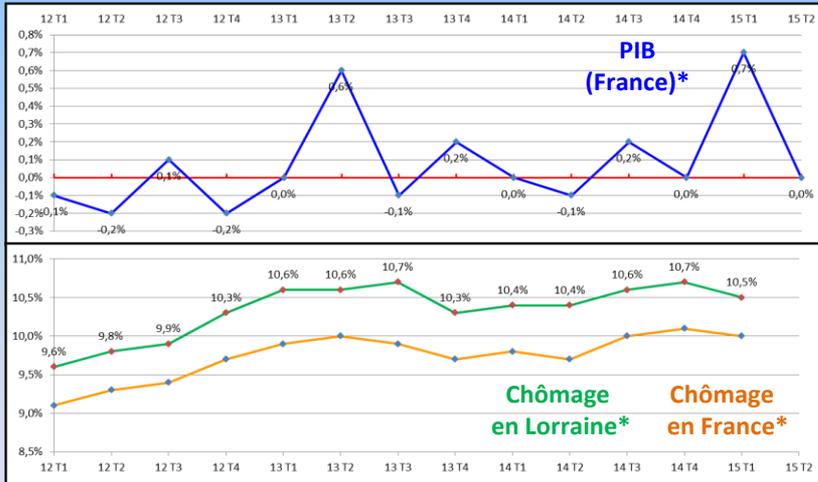
## Actualités - Conjoncture

### La conjoncture nationale et régionale<sup>1</sup>

Après une hausse de 0,7 % au premier trimestre, le PIB français enregistre une nouvelle stagnation au deuxième trimestre 2015 (0,0 %).

Au premier trimestre 2015, le chômage touche 10,5 % de la population active en Lorraine,

soit une baisse de 0,2 point par rapport au quatrième trimestre 2014 (diminution dans les quatre départements lorrains). Egalement en baisse, le taux de chômage pour la France métropolitaine atteint 10,0 %.



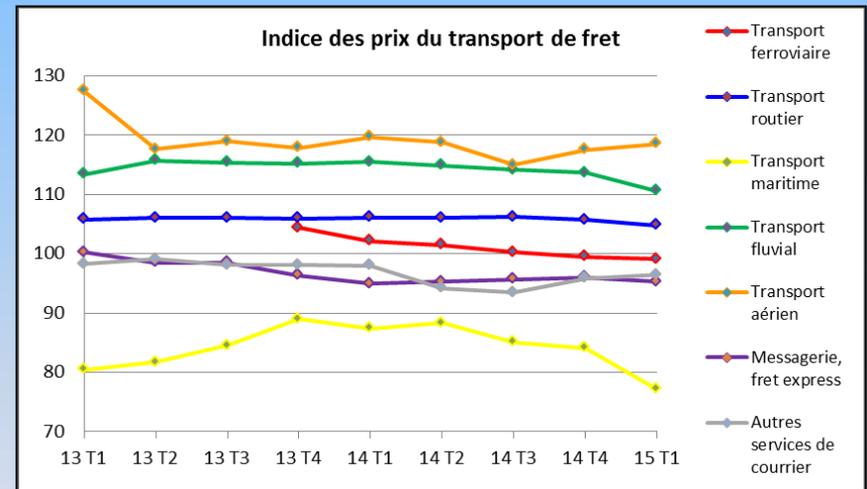
\* Données provisoires

<sup>1</sup> Source : INSEE Lorraine - [www.insee.fr/lorraine](http://www.insee.fr/lorraine)

### Les indices des prix de transport de fret

Concernant le suivi des prix du transport de marchandises effectué pour chaque mode de transport, l'évolution la plus marquée au cours du premier trimestre 2015 est obtenue pour le transport maritime : -8,3 % par rapport au quatrième trimestre 2014.

Pour avoir plus d'informations, vous pouvez consulter la publication suivante : [Indices des prix du transport de fret et de l'entrepôt au premier trimestre 2015 \(CGDD, Chiffres & statistiques n° 648, Juin 2015\)](#).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2014				2015
	T1	T2	T3	T4	T1
Transport ferroviaire	102,1	101,5	100,2	99,5	99,1
Transport routier	106,1	106,0	106,2	105,7	104,8
Transport maritime	87,4	88,3	85,1	84,1	77,1
Transport fluvial	115,5	114,9	114,1	113,6	110,6
Transport aérien	119,7	118,8	115	117,5	118,5
Messagerie, fret express	94,9	95,3	95,7	96,0	95,3
Autres services de courrier	98,0	94,2	93,4	95,8	96,4

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.



## Première conférence nationale sur la logistique

Le 8 juillet 2015 a eu lieu à Paris la première conférence nationale sur la logistique, en présence d'Alain VIDALIES, Secrétaire d'État en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Basée sur le constat que les enjeux de chaîne logistique sont déterminants pour la compétitivité de notre économie et de nos territoires, cette conférence a été organisée conjointement par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie (MEDDE) et le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique (MEIN).

En associant tous les acteurs de la filière logistique et les

divers secteurs de l'économie qui en dépendent, cette démarche collective, visant à améliorer la performance de la logistique en France, est une première dans un secteur aux contours assez vastes (dans lequel les transports constituent un élément central), et marque une rupture avec les approches mode par mode.

Dans la continuité de cette conférence, le Gouvernement présentera, d'ici la fin de l'année 2015, une stratégie nationale avec une feuille de route, d'ores et déjà baptisée "France Logistique 2025".

En savoir plus sur la [conférence nationale sur la logistique](#)



## Le cluster logistique Nov@flux en ordre de marche

### Recrutement d'un directeur

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, le cluster logistique Nov@flux dispose de son propre directeur, en la personne de Laurent SELLAM.

Titulaire d'un Mastère Spécialisé en Management logistique globale au sein de l'ISLI, il a passé la majorité de sa carrière professionnelle (plus de 16 ans) au sein d'un groupe de la grande distribution, comme chef de projets logistiques, puis coordinateur des projets logistiques.



### Rappel des objectifs du cluster

Créé en janvier 2015, sa vocation est de concevoir, modéliser et diffuser les solutions logistiques du futur, tous modes et tous secteurs économiques confondus, autour de quatre thèmes principaux : le transport transfrontalier, l'e-commerce, le transport de personnes et la logistique urbaine.

Les objectifs de Nov@flux | Cluster Logistique sont le soutien à l'innovation, la mise en réseau des acteurs et la promotion du secteur d'activité.

### Ouverture des adhésions

Pourquoi devenir membre ?

- ✓ Bénéficier de la force d'un réseau axé sur l'innovation
- ✓ Disposer des résultats des travaux du cluster
- ✓ Etre acteur de la réflexion logistique à l'échelle de la région
- ✓ Proposer des missions spécifiques inhérentes à votre secteur d'activité

Vous pouvez dès à présent faire part de votre intérêt vis-à-vis du cluster à l'adresse mail suivante : [cluster.novaflux@gmail.com](mailto:cluster.novaflux@gmail.com)

### Agenda du cluster

- 02/10/2015 : Rencontre de l'ORTAL sur la logistique verte (Strasbourg)
- 02/10/2015 : Bretagne Supply Chain, forum des réseaux logistiques (Rennes)

Article rédigé par Nov@flux



## Pollution : les pics anticipés pour protéger notre santé

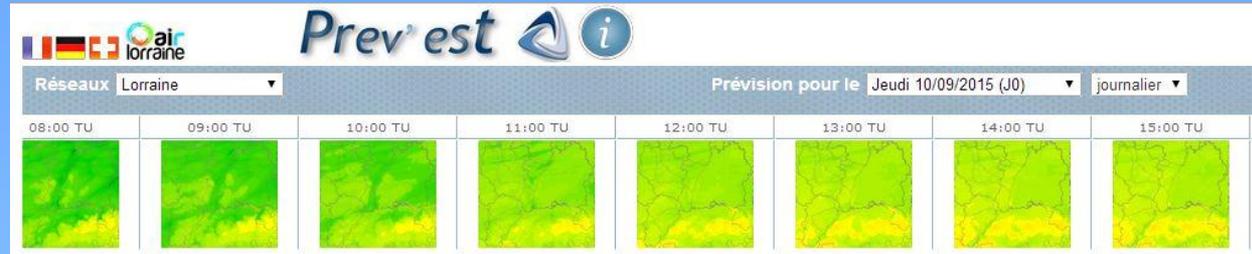
En Lorraine, depuis le mois d'août 2015, les épisodes de pollution atmosphérique sont déclenchés sur prévision et non plus sur constat. Comment ça marche ? Qu'est-ce qui va changer pour le transport ? Le point sur la question.

Jusqu'ici, quand la région était le théâtre d'un épisode de pollution, Air Lorraine informait les autorités et les populations sur constat. C'est-à-dire que les procédures légales étaient déclenchées lorsque l'association observait effectivement un dépassement du seuil réglementaire pour un polluant donné.

Depuis le 3 août 2015, tout a changé. En effet, ces procédures sont désormais déclenchées sur prévisions. Comme MétéoFrance, Air Lorraine utilise maintenant des outils de modélisation pour anticiper la qualité de l'air à J+1. Une évolution qui s'observe d'ailleurs dans toutes les régions de l'Hexagone.

### Comment ça marche ?

Depuis plusieurs années, Air Lorraine a développé avec ses homologues d'Alsace et de Franche-Comté un outil appelé Prev'Est. Ce calculateur est en capacité de brasser des dizaines de milliers de données, telles que les mesures de concentration de polluants en station, les données de l'inventaire des émissions, les informations météorologiques, topographiques, etc.



Grâce à cet immense travail de calcul, Prev'Est fournit une prévision concernant la qualité de l'air des jours suivants. C'est ce calcul, croisé avec ceux d'autres modèles (Prev'Air, Esméralda, MétéoFrance, etc.) et l'expertise des prévisionnistes d'Air Lorraine, qui fonde désormais le déclenchement des épisodes de pollution.

### Pour quoi faire ?

La philosophie de ce changement de méthode est simple : il s'agit pour les autorités d'être en capacité de prendre les devants pour réduire au maximum l'impact de la pollution sur les populations.

Pour mémoire, en cas de procédure d'alerte, les préfets appliquent des mesures automatiques, comme la réduction de la vitesse sur autoroute de 20 km/h, l'intensification des contrôles de pollution des véhicules, etc. Celles-ci seront donc prises plus en amont.

Après plusieurs jours de pollution consécutifs, les préfets peuvent également prendre des mesures plus restrictives : circulation alternée, gratuité

des transports publics, voire limitation du trafic routier des poids lourds en transit dans certains secteurs géographiques.

En définitive, ce nouveau fonctionnement ne modifie pas les mesures mises en œuvre. Simplement, celles-ci devraient s'appliquer plus tôt. On passe ainsi d'une approche curative à une approche préventive des pics de pollution.

### Metz mobilise son réseau de transport contre la pollution

Metz Métropole a récemment voté de nouvelles mesures pour faire face aux pics de pollution.

Ainsi, lorsqu'un dépassement du seuil d'alerte sera déclenché pour le lendemain, les usagers du réseau *Le Met'* pourront bénéficier ce jour-là de transports illimités au prix d'un seul voyage. Si le seuil de persistance d'alerte est déclaré (deux jours de pics échus et deux prévus), les transports seront alors gratuits.

La communauté d'agglomération entend ainsi utiliser l'effet d'anticipation des nouvelles procédures d'alerte pour réduire l'impact de la circulation sur les émissions de polluants.

## Création d'un nouveau terminal rail-route à Bettembourg-Dudelange (1/2)

En réponse à des problématiques de saturation, c'est un tout nouveau terminal rail-route qui verra le jour fin 2016 à Bettembourg-Dudelange (à moins d'une dizaine de kilomètres de la frontière française), représentant un investissement d'environ 220 millions d'euros. Les travaux ont démarré en février 2014.

Le nouveau terminal rail-route (zone en rouge-orange sur la carte ci-contre) comprendra notamment :

- 2 plateformes pour l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan,
- 4 voies ferroviaires dédiées au transport combiné,
- une zone de stockage de conteneurs,
- un parking poids lourds,
- des bâtiments administratifs,
- et un atelier d'entretien.

Le terminal couvrira alors une surface de 33 hectares (contre 12,5 hectares aujourd'hui).

En parallèle de ce projet, le site actuel du terminal laissera la place à un centre routier sécurisé,

à destination des poids lourds. L'ancien camp militaire WSA sera quant à lui réaménagé en une zone d'activités logistiques. L'aire de triage adjacente demeurera inchangée.

A l'occasion d'une allocution en décembre 2014, le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie, Etienne SCHNEIDER, a indiqué que « l'ambition du gouvernement n'est pas seulement de faire du Luxembourg une plateforme de transit en matière de fret [...], mais d'en faire un véritable hub créant des activités logistiques à haute valeur ajoutée qui génèrent de la croissance économique autour des biens et marchandises acheminés via le Luxembourg »\*.

A travers ce projet, le gouvernement luxembourgeois marque donc sa volonté de renforcer le positionnement du Grand-Duché comme « hub logistique intercontinental et multimodal en Europe »\*.

\* [Communiqué de presse du Ministère de l'Economie et du Ministère du Développement durable et des Infrastructures](#)



Source : CFL multimodal



## Création d'un nouveau terminal rail-route à Bettembourg-Dudelange (2/2)

L'activité actuelle du terminal rail-route est la suivante : en 2014, 140 000 conteneurs manutentionnés et 45 000 semi-remorques.

Pour 2016, les prévisions s'élèvent à 160 000 pour les conteneurs et 45 000 pour les semi-remorques.

Les travaux permettront d'augmenter les capacités de chargement/déchargement de semi-remorques sur des trains à hauteur de 300 000 par an, et de chargement/déchargement

de conteneurs à hauteur de 300 000 par an également. Par ailleurs, les possibilités d'entreposage de semi-remorques et de conteneurs seront aussi accrues.

Selon les objectifs fixés par CFL multimodal, ces maximums de capacité devraient être atteints en 2025.

### Actuel

- fonctionnement 24h/24 & 7j/7
- terminal conteneurs
  - 2 voies ferroviaires de 700 m
  - 1 grue portique, 3 reach stackers
  - capacité : 160 000 conteneurs/an
- autoroute ferroviaire
  - 1 plateforme de 350 m
  - capacité : 45 000 semi-remorques/an

### En 2016

- fonctionnement 24h/24 & 7j/7
- terminal conteneurs
  - 4 voies ferroviaires de 700 m
  - 2 grues portiques
  - capacité : 300 000 conteneurs/an
- autoroute ferroviaire
  - 2 plateformes de 700 m
  - capacité : 300 000 semi-remorques/an

Source : CFL multimodal

