La Lettre d'information n° 19 – Mars 2014

Actualités - Conjoncture

Assemblée Générale de l'ORT2L (p. 2)
La conjoncture nationale et régionale (p. 3)
La SITECO 2013 (p. 4)
Les indices des prix de transport de fret (p. 5)

Entreprises

La démographie des entreprises en Lorraine :
- *Créations et défaillances (p. 6)*
- *Inscriptions et radiations des registres (p. 7)*

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :
- *Les flux (p. 8)*
- *Les immatriculations (p. 9)*

Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :
- *Les chargements et déchargements (p. 10)*

Transport de voyageurs

Transports collectifs départementaux en Lorraine (p. 11)

Développement durable

L'éco-conduite en Lorraine (p. 12)

Flash

Réouverture du terminal de transport combiné de Champigneulles (p. 14)

Contact

Agenda

- **06/05/14 – Bureau ORT2L**
- **21/05/14 – Rencontre des ORT du Grand-Est**

Actualités - Conjoncture

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ORT2L DU 7 JANVIER 2014

L'Assemblée Générale de l'ORT2L s'est tenue le 7 janvier dernier, en présence de la plupart des représentants de ses membres. Cette assemblée a été l'occasion d'effectuer le bilan de l'année écoulée et de préparer les actions de l'année entamée.

Ainsi, en 2013, l'observatoire a réalisé les actions suivantes :

- Publication de quatre lettres d'information,
- Publication des Chiffres-clés du transport en Lorraine,
- Réflexions et amorce de deux études : fret express et logistique de la filière bois,
- Bilan des émissions atmosphériques dues au transport routier en Lorraine (en partenariat avec Air Lorraine),
- Enquête sur l'emploi et la formation dans les métiers du transport et de la logistique,
- Création d'une rubrique « emploi-formation »sur le site www.ort2l.fr,
- Gestion du site www.ort2l.fr,
- Participation aux rencontres des ORT du Grand-Est,
- Organisation, le 11 décembre, d'un colloque sur la logistique urbaine.

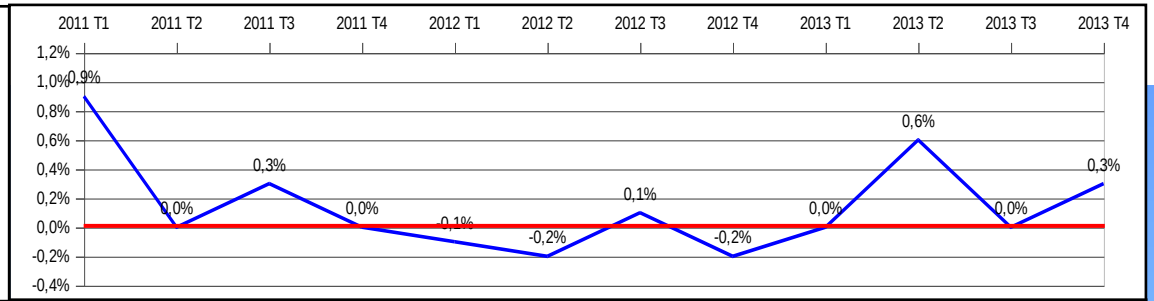
Les membres présents ont également voté le programme suivant concernant les actions pour l'année 2014 :

- Reconduction de la publication des lettres d'information et des Chiffres-clés du transport en Lorraine,
- Lancement des deux études : fret express et logistique de la filière bois,
- Reconduction du partenariat avec Air Lorraine concernant le bilan des émissions atmosphériques dues aux transports en Lorraine,
- Reconduction de l'enquête sur l'emploi et la formation dans les métiers du transport et de la logistique,
- Gestion du site www.ort2l.fr,
- Participation aux rencontres des ORT du Grand-Est,
- Organisation d'un nouveau colloque (thème à préciser).

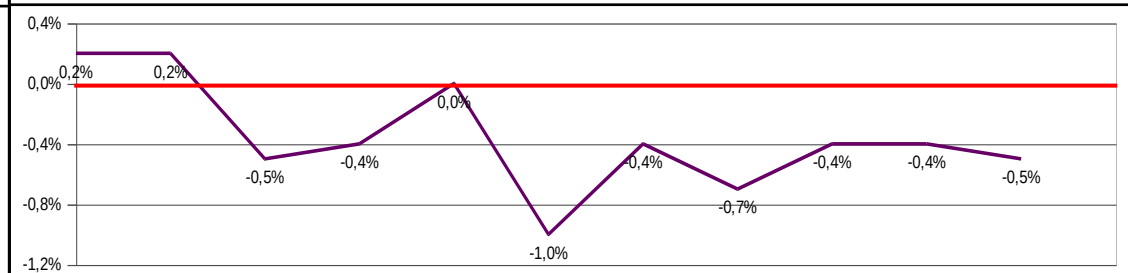
Actualités - Conjoncture

LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE[1]

PIB (France)*

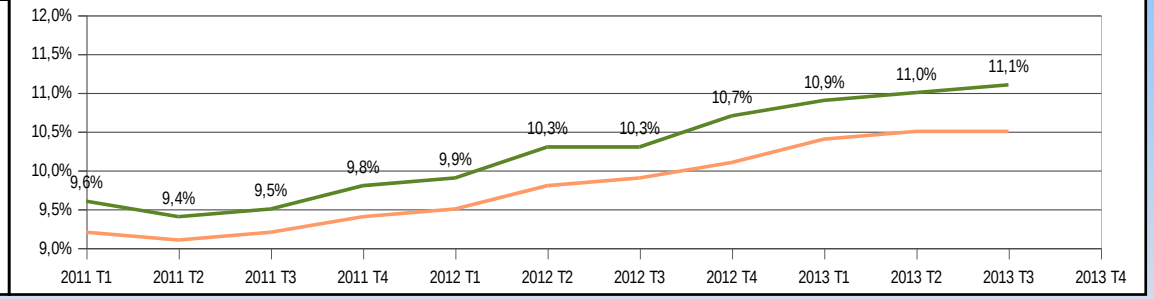


Emploi salarié (Lorraine)



Chômage (Lorraine)

Chômage (France)*



Après une stagnation au troisième trimestre, le PIB croît de 0,3 % au quatrième trimestre 2013.
En moyenne annuelle, la croissance est de +0,3 % en 2013 (après une croissance nulle en 2012).
L'emploi salarié recule encore sensiblement en Lorraine (-0,5 %) au troisième trimestre 2013, ce qui représente environ 2 500 emplois supprimés. La Lorraine est ainsi la région de France métropolitaine qui enregistre le plus fort recul, derrière le Limousin et l'Alsace.
Le chômage continue également d'augmenter au niveau régional. Au troisième trimestre 2013, il touche 11,1 % de la population active lorraine.

* Données provisoires

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

La Situation économique, sociale et environnementale de la Lorraine en 2013 – Construire sur les atouts lorrains

Article rédigé par le Conseil Economique, Social et Environnemental de Lorraine (CESEL)

Le rapport 2013 du CESEL consacré à la situation économique, sociale et environnementale de la Lorraine a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée lors de la séance plénière du 13 décembre 2013. Il est disponible en libre consultation sur www.ceselorraine.eu.

Cinq années après le début de la crise, et alors que le contexte économique français reste très incertain, les socioprofessionnels lorrains proposent dans ce rapport une analyse de la situation en Lorraine, région de France la plus durement touchée.

Malgré la perte de plus de 50 000 emplois dans l'industrie entre 2000 et 2011, le faible essor des services marchands, ou encore le lourd impact de la crise sociale (+72 700 demandeurs d'emploi depuis 2008), la Lorraine dispose de nombreux atouts sur lesquels elle peut construire un avenir qui soit à la fois générateur d'emplois et de valeur ajoutée.

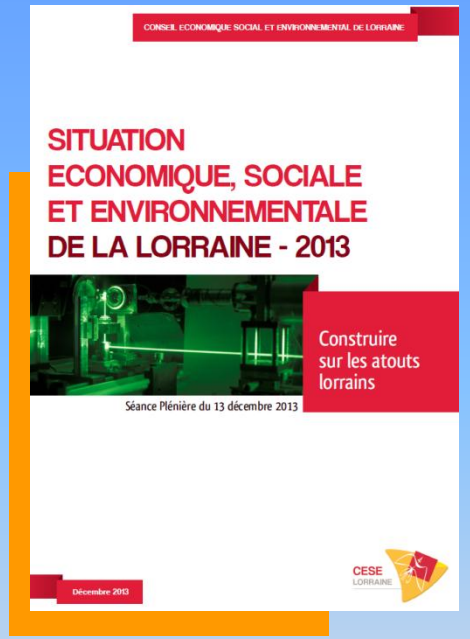
L'économie lorraine ne se résume bien sûr pas à des secteurs déclinants mais possède bel et bien un potentiel de recherche et d'innovation de qualité, bien qu'insuffisamment exploité. Parmi les mouvements actuellement à l'œuvre en région, figure celui engendré par le Pacte Lorrain 2014-2016, qui doit donner un nouveau cadre cohérent et ambitieux à la mise en œuvre d'une véritable politique régionale d'innovation. L'Université de Lorraine, les effets métropolitains ou encore le transfrontalier et la Grande Région sont d'autres atouts majeurs dont il faut renforcer les contours.

Focus sur l'espace SarLorLux et les territoires lorrains

Outre le désormais traditionnel diagnostic sur les trois piliers du développement durable que sont l'économie, le social et l'environnemental, deux thématiques font l'objet d'une attention particulière cette année :

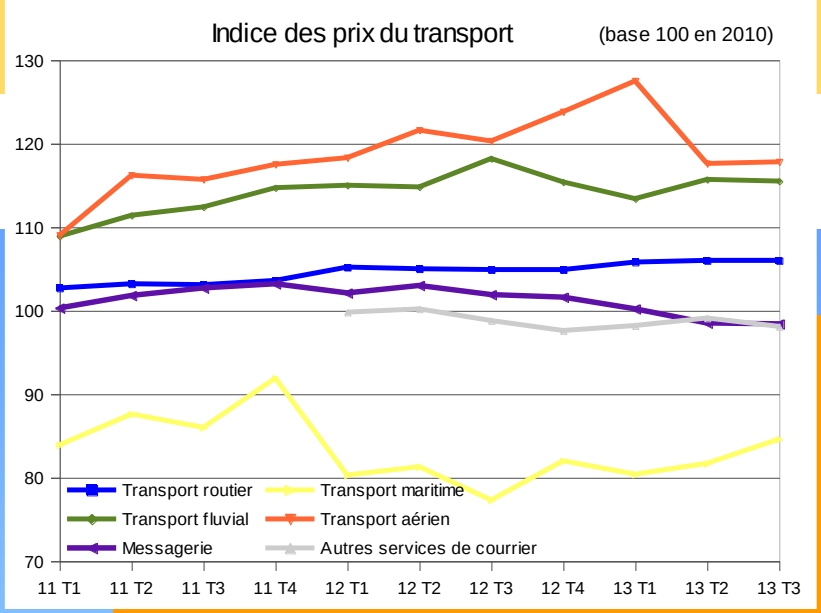
- *les potentiels communs de développement entre la Sarre, la Lorraine et le Luxembourg :*
  La Sarre, la Lorraine et le Luxembourg forment, malgré leurs singularités, un espace qui offre d'énormes potentiels de coopération. On les trouve dans les domaines industriel, scientifique et technologique, universitaire, social ou culturel. Au sein d'un territoire de 3,9 millions d'habitants, dont le PIB s'élève à 131 milliards d'euros, SarLorLux doit désormais dépasser le défi de la mobilité en construisant un véritable modèle européen de coopération transfrontalière.

- *les zones d'emploi de la Lorraine et leurs contrastes :*
  La polarisation des activités économiques dans les grands pôles urbains a profité aux zones d'emploi de Metz et de Nancy.
  La dynamique luxembourgeoise a également entraîné un renouvellement démographique important du Nord de la région. A l'opposé, certains territoires, en dehors de l'influence de ces pôles, peinent à se développer. Ainsi, les zones d'emploi de Saint-Dié-des-Vosges et de Forbach, en difficulté particulière, doivent faire l'objet d'une priorisation dans les politiques publiques de développement. Le rapport SITECO 2013 propose un diagnostic complet des 15 zones d'emploi régionales.



LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET(2)

Les prix du transport de fret ont connu des évolutions relativement contrastées au troisième trimestre de l'année 2013.



L'évolution la plus marquée est obtenue pour le transport maritime, dont les prix augmentent* de 3,5 % par rapport au trimestre précédent. Si on raisonne sur une année glissante, les prix du transport maritime sont en augmentation de 9,4 %, après le point bas constaté pour le troisième trimestre 2012. Le transport de conteneurs n'étant pas pris en compte ici, cet indice retrace l'évolution des prix du transport de vrac, qui restent assez volatils, et celle des prix du transport par ferry.

Après deux trimestres de hausse, les tarifs des prestations de transport routier de marchandises restent stables ce trimestre (0 %).

Les prix pratiqués dans le transport fluvial sont quasiment stables (-0,2 %), résultat essentiellement dû à la stabilisation du prix du transport international après trois trimestres consécutifs de repli. Si les prix baissent sur le bassin Nord-Pas-de-Calais (-3,3 %), les prix dans le bassin Grand-Est** sont stables.

Après un fort recul le trimestre précédent, les tarifs du transport aérien de fret sont en légère hausse (+0,2 %), les évolutions par grandes destinations étant plutôt contrastées : Afrique (-2,1 %), Europe (+2,6 %), Amérique du Sud et Centrale (-2,5 %), Asie-Pacifique (+3,3 %), etc.

Enfin, l'indice de prix pour la messagerie et le fret express connaît une nouvelle baisse ce trimestre (certes légère, car égale à -0,1 %). C'est donc le 5e trimestre consécutif pour lequel on enregistre une diminution de cet indice.
Les prix des autres services de courrier sont eux-aussi en baisse (-1 %).

Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2012				2013		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Transport routier	105,2	105,0	104,9	104,9	105,8	106,0	106
Transport maritime	80,3	81,3	77,3	82,0	80,4	81,7	84,6
Transport fluvial	115,0	114,8	118,2	115,4	113,4	115,7	115,5
Transport aérien	118,3	121,6	120,3	123,8	127,5	117,6	117,8
Messagerie, fret express	102,1	103,0	101,9	101,6	100,2	98,5	98,4
Autres services de courrier	99,8	100,2	98,8	97,6	98,2	99,1	98,1

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au trimestre précédent (soit le deuxième trimestre 2013).

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

(2) Source : Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au troisième trimestre 2013, *CGDD, Chiffres & statistiques n° 475, Décembre 2013*
http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-lentreposage.html

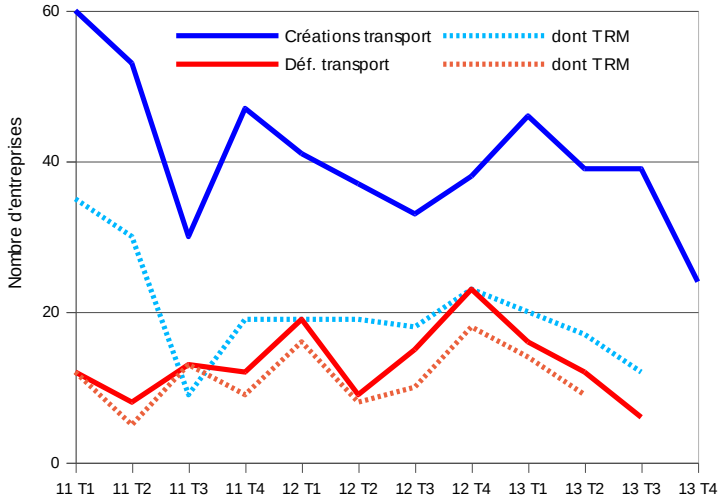
La démographie des entreprises en Lorraine : Créations et défaillances

Dans un contexte rendu difficile par la situation économique nationale, le bilan pour cette fin d'année 2013 est plutôt nuancé en termes de démographie des entreprises.

Tout comme au niveau national, le nombre de créations d'entreprises, tous secteurs confondus, a augmenté* de 2,6 % en Lorraine au quatrième trimestre 2013, marquant ainsi une rupture avec les trimestres précédents. Si on se focalise sur le secteur lorrain des transports, les résultats sont moins positifs : le nombre d'entreprises créées a diminué d'environ 37 %, passant de 38 entreprises créées au 4e trimestre 2012 à 24 au 4e trimestre 2013, soit 14 de moins.
Sur l'ensemble de l'année 2013, la Lorraine a enregistré 148 créations d'entreprises de transport (résultat quasiment identique à celui de l'année passée), soit, en moyenne, 12 par mois.

Concernant les défaillances, le nombre de liquidations d'entreprises a baissé en Lorraine (-7,7 % pour le 3e trimestre 2013), alors même qu'il a augmenté au niveau national (+6,8 %).
Un autre point positif : en comparaison avec le même trimestre de 2012, le secteur lorrain des transports a perdu moins d'entreprises (15 défaillances pour le 3e trimestre 2012, contre 6 pour le 3e trimestre 2013, soit 9 de moins).

Démographie des entreprises de transports en Lorraine



	2012				2013			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	Créations							
Tous secteurs (Lorraine)	4 042	3 577	3 301	3 289	3 812	3 320	3 181	3 376
Créations transport	41	37	33	38	46	39	39	24
dont TRM	19	19	18	23	20	17	12	
Tous secteurs (France)	155 948	136 688	124 152	133 187	147 773	133 415	122 410	135 235
	Défaillances							
Tous secteurs (Lorraine)	540	489	430	552	553	502	397	
Défaillances transport	18	9	15	24	16	12	6	
dont TRM	16	8	10	18	14	9		
Tous secteurs (France)	16 960	14 607	12 637	16 995	16 612	15 656	13 498	

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

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente.

** Le TRM (Transport Routier de Marchandises) 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

En termes de registres des transporteurs, le bilan pour le quatrième trimestre de l'année 2013 est plutôt morose.

On note tout d'abord, par rapport au quatrième trimestre de l'année 2012, une chute* assez forte des inscriptions sur le registre des transporteurs de marchandises (de l'ordre de -61,5 %).
Les nombres respectifs d'inscriptions sur le registre de transport de voyageurs et sur le registre des commissionnaires restent, quant à eux, globalement stables.

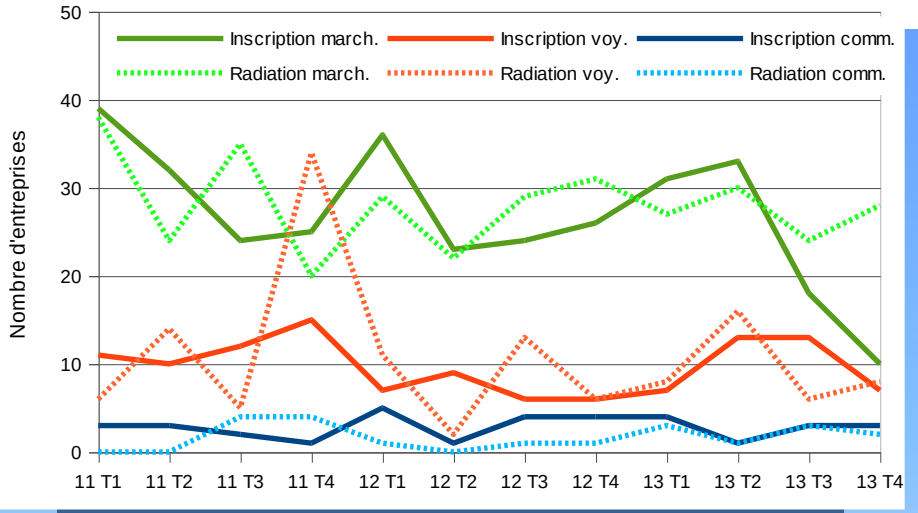
En matière de radiations, les résultats sont mitigés. Si on enregistre une baisse des liquidations pour les entreprises de transport de marchandises (-9,7 %), les radiations des registres voyageurs et commissionnaires ont toutes les deux augmenté.

Au cours de l'année 2013, 143 entreprises ont été enregistrées sur l'ensemble des trois registres (soit 11,2 % de moins qu'en 2012), et 156 entreprises en ont été radiées (soit 6,8 % de plus qu'en 2012).

Ces résultats négatifs pour 2013 sont sans doute à mettre en relation avec le contexte économique national, qui reste plutôt atone.
Dans un entretien avec l'Officiel des Transporteurs (janvier 2014), Jean-Christophe PIC, Président de la FNTR, évoque les problèmes de compétitivité des transporteurs routiers français de marchandises, pouvant expliquer une partie des résultats précédents.
Premièrement, malgré les défaillances et les liquidations, « l'offre de transport demeure surcapacitaire ».
Et deuxièmement, les entreprises françaises ne sont pas « armées pour faire face à la concurrence européenne », entraînant de manière inéluctable une baisse de compétitivité du pavillon français.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le quatrième trimestre 2012).

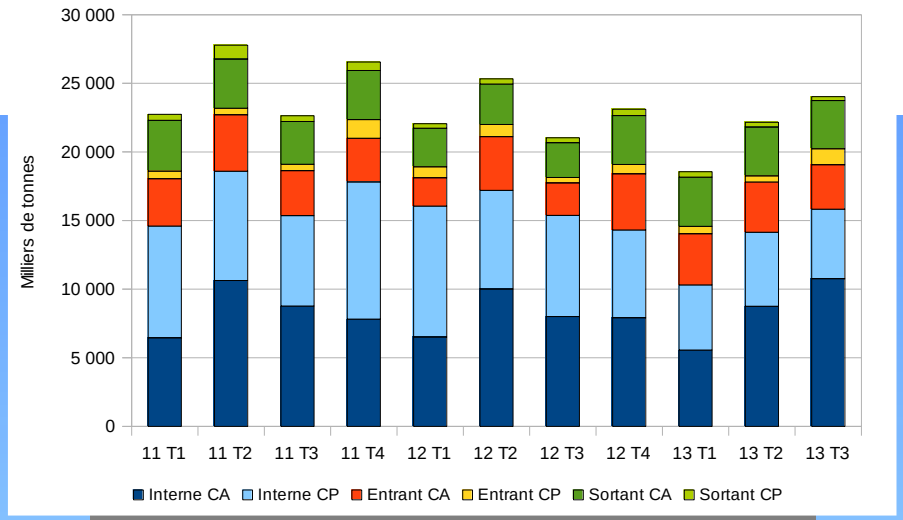
Mouvements sur les registres des transporteurs



	2012				2013			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Registres	**Nouvelles inscriptions**							
Marchandises	36	23	24	26	31	33	18	10
Voyageurs	7	9	6	6	7	13	13	7
Commissionnaires	5	1	4	4	4	1	3	3
	Radiations							
Marchandises	29	22	29	31	27	30	24	28
Voyageurs	11	2	13	6	8	16	6	8
Commissionnaires	1	0	1	1	3	1	3	2

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Le transport routier de marchandises en Lorraine : les flux



CA : compte d'autrui, CP : compte propre

	2012				2013		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Flux	**Compte d'autrui**						
Internes	6 512	10 005	8 005	7 919	5 563	8 756	10 762
Entrants	2 063	3 914	2 370	4 099	3 732	3 668	3 239
Sortants	2 814	2 945	2 531	3 565	3 587	3 556	3 515
Total	11 388	16 864	12 906	15 583	12 882	15 980	17 516
	Tous comptes						
Internes	16 056	17 200	15 375	14 311	10 309	14 149	15 828
Entrants	2 860	4 804	2 764	4 776	4 268	4 106	4 401
Sortants	3 139	3 323	2 896	4 025	3 980	3 905	3 803
Total	22 056	25 327	21 035	23 113	18 557	22 160	24 032

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.

Après plusieurs trimestres consécutifs de baisse*, l'activité du transport routier de marchandises repart à la hausse en Lorraine au troisième trimestre 2013.

En comparaison aux résultats du 3e trimestre 2012, les flux totaux de marchandises échangés par voie routière en Lorraine (c'est-à-dire la somme des flux internes et des flux interrégionaux) ont connu une augmentation au cours du troisième trimestre 2013, de l'ordre de +14 %. Ils s'élèvent ainsi à plus de 24 millions de tonnes.

Les données fournies pour le transport en compte d'autrui sont encourageantes. En effet, les flux internes à la région connaissent un bond de 34,4 % en termes de tonnages. De manière analogue, les flux entrants et sortants augmentent respectivement de 36,7 % et de 38,9 %.

A l'inverse, les résultats obtenus pour le transport en compte propre sont plus mitigés. Si l'on enregistre une hausse pour les flux entrants entre le troisième trimestre 2012 et le troisième trimestre 2013, les flux internes et sortants effectués en compte propre ont subi des baisses sur cette même période. Les flux internes, qui représentent la majorité des échanges réalisés en compte propre au niveau régional, atteignent par exemple 5,1 millions de tonnes, contre 7,4 millions de tonnes au 3e trimestre 2012, soit un recul de plus de 30 %.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le troisième trimestre 2012).

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES IMMATRICULATIONS

L'année 2013 se termine sur une augmentation* combinée des immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL) et de poids lourds (PL).

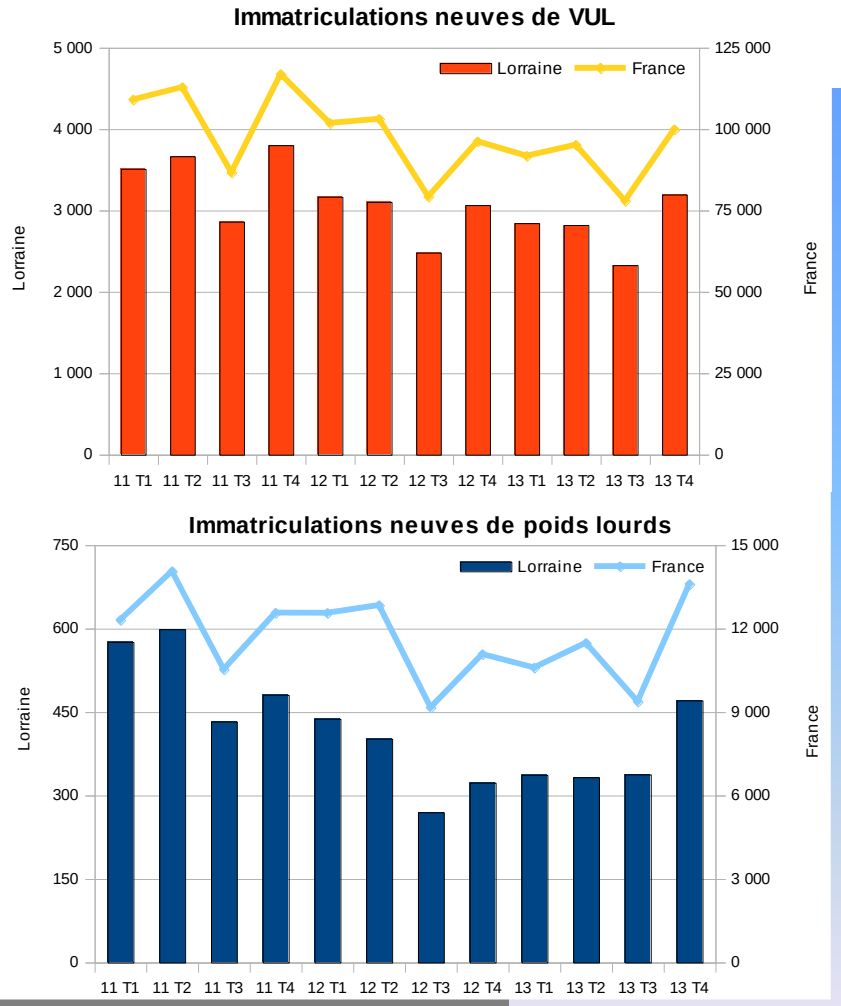
Le nombre d'immatriculations de VUL neufs est ainsi en hausse de 4,2 % en Lorraine, soit légèrement plus que la moyenne nationale (+3,9 %).
Ce bilan positif pour le dernier trimestre ne peut cependant pas rattraper les résultats obtenus lors des trimestres précédents. En effet, sur l'ensemble de l'année 2013, 11 190 VUL ont été immatriculés en Lorraine, soit un recul de 5,3 % par rapport à 2012.
Ce résultat est dans la continuité de celui obtenu l'an passé (recul de 14,6 % entre 2011 et 2012), ces baisses successives étant sans doute imputables à la conjoncture économique difficile du secteur du transport routier de marchandises.

Pour les PL, la situation comporte quelques points communs. Le nombre d'immatriculations en Lorraine au dernier trimestre a connu une augmentation assez forte (+45,8 %). Comme pour les VUL, la hausse obtenue au niveau régional est plus importante que celle enregistrée au niveau national.
Sur l'ensemble de l'année, 1 479 PL neufs ont été immatriculés en Lorraine, soit 3,2 % de plus qu'en 2012 (pour information, baisse de 31,4 % entre 2011 et 2012).

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le quatrième trimestre 2012).

Immatriculations neuves	Véhicules utilitaires légers (VUL)							
	2012				2013			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Lorraine	3 168	3 105	2 482	3 067	2 844	2 822	2 329	3 195
France	101 785	103 072	79 234	96 163	91 715	95 123	77 950	99 876
	Poids lourds (PL)							
Lorraine	438	402	270	323	337	333	338	471
France	12 557	12 836	9 163	11 075	10 591	11 480	9 374	13 596

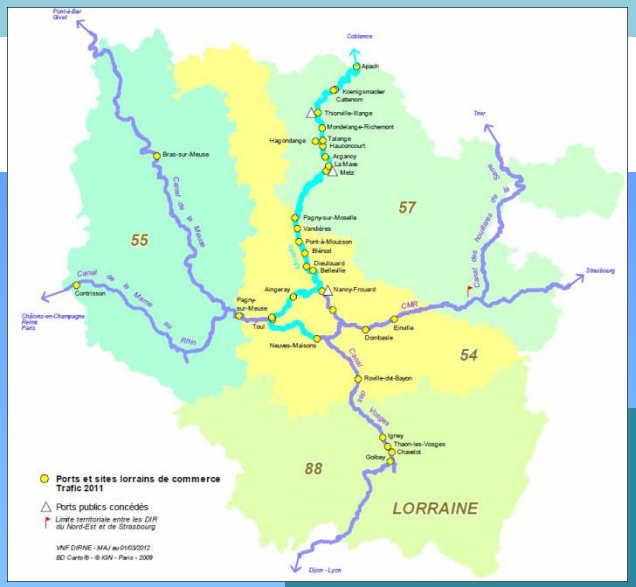
Source : SoeS, fichier central des automobiles



Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine : Les chargements et déchargements

Dans la continuité des chiffres communiqués dans les newsletters précédentes, le bilan de l'année 2013 est positif pour le transport fluvial de marchandises en Lorraine.



Source : VNF – ADVE Nancy

En 2013, ce sont quasiment 9 millions de tonnes qui ont été traitées par l'ensemble des ports de la Moselle canalisée, contre approximativement 8 millions de tonnes en 2012. L'évolution à la hausse des tonnages échangés est donc assez nette, puisqu'elle atteint +12 % entre 2012 et 2013. Le décalage de niveau entre réceptions et expéditions s'est également réduit sur cette même période, entraînant des gains de productivité, avec la limitation des voyages à vide.

Ce bilan positif sur l'année pour la Moselle canalisée s'explique globalement par l'augmentation des exportations de produits oléagineux, par la hausse des importations de charbon pour les centrales thermiques (pour des raisons de mauvaises conditions climatiques et de capacités de stockage) et par l'augmentation des trafics liés à la sidérurgie. On observe également la progression de la cellulose, grâce aux papeteries présentes dans le grand quart Nord-Est de la France.

Pour les deux autres canaux, représentant une part faible des échanges effectués en Lorraine, le bilan pour 2013 est plus mitigé.

En comparaison avec les données de 2012, l'activité de transport de marchandises a baissé sur le Canal de la Marne au Rhin (-30 % environ). Cette baisse s'explique à la fois par la fermeture du plan incliné d'Arzviller et par des changements dans les circuits d'approvisionnement des entreprises implantées le long du canal.

Quant au Canal des Vosges, on note une reprise légère de l'activité, de l'ordre de +3 %, marquant ainsi une rupture avec les résultats de l'année passée, qui avaient dévoilé une baisse des échanges de 17 %.

Évolution au cours de l'année 2013 par rapport à l'année 2012 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2013			2012			Variation 2013/2012		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	*Expéditions*	*Réceptions*	*TOTAL*
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	2 826 684	2 853 199	**5 679 883**	2 741 516	2 267 068	**5 008 584**	*+ 3,1 %*	*+ 25,9 %*	***+ 13,4 %***
	de Frouard à Metz	1 263 049	856 519	**2 119 568**	1 055 072	999 555	**2 054 627**	*+ 19,7 %*	*- 14,3 %*	***+ 3,2 %***
	de Toul à Frouard	0	0	**0**	0	0	**0**	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	398 808	642 646	**1 041 454**	320 680	507 761	**828 441**	*+ 24,4 %*	*+ 26,6 %*	***+ 25,7 %***
	TOTAL :	4 488 541	4 352 364	**8 840 905**	4 117 268	3 774 384	**7 891 652**	*+ 9 %*	*+ 15,3 %*	***+ 12 %***
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	18 768	0	**18 768**	33 018	0	**33 018**	*- 43,2 %*	-	***- 43,2 %***
	de Toul à Contrisson	4 061	15 856	**19 917**	0	21 935	**21 935**	-	*- 27,7 %*	***- 9,2 %***
	TOTAL :	22 829	15 856	**38 685**	33 018	21 935	**54 953**	*- 30,9 %*	*- 27,7 %*	***- 29,6 %***
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	307 953	307 713	**615 666**	300 567	297 678	**598 245**	*+ 2,5 %*	*+ 3,4 %*	***+ 2,9 %***

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 la DT de Strasbourg. Les autres sections navigables du CMR sont gérées par la DT Nord-Est.

Transport de voyageurs

Transports collectifs départementaux en Lorraine

L'article suivant présente un extrait des résultats de l'enquête annuelle* relative aux transports collectifs départementaux routiers de voyageurs. Commanditée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), cette enquête a été réalisée par le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), l'Assemblée des Départements de France (ADF), l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), avec la collaboration des Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE).

Sont répertoriés dans le tableau ci-contre l'activité, par département, des services réguliers ordinaires (SRO) et des circuits scolaires (SATPS). Les services à la demande ne sont pas considérés ici.

Entre 2006 et 2010-2011, on observe globalement une baisse du kilométrage effectué par les services réguliers, et à l'inverse, une augmentation du kilométrage effectué par les services scolaires.

	Population millésimée 2009 (dont hors PTU)	Kilométrage SRO moyen par habitant en 2011
Meurthe-et-Moselle	745 134 (277 226)	**5,2**
Meuse	200 417 (154 598)	**7,1**
Moselle	1 066 328 (457 061)	**6,1**
Vosges	393 474 (307 829)	**6,6**

Transports collectifs départementaux		2006	2010	2011	Evolution 2006/2010 ou 2006/2011
Meurthe-et-Moselle	SRO : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	5027 (7)	-	3848 (9)	↘
	SATPS : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	2911 (9)	-	3978 (13)	↗
Meuse	SRO : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	2217 (2)	-	1422 (4)	↘
	SATPS : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	2194 (14)	2527 (23)	-	↗
Moselle	SRO : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	7230 (17)	-	6555 (13)	↘
	SATPS : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	3717 (31)	-	-	
Vosges	SRO : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	-	-	2605 (2)	
	SATPS : kilométrage annuel (nombre d'exploitants)	-	-	28 (15)	

Données de kilométrage en milliers de kilomètres

Si l'on calcule le kilométrage SRO moyen par habitant en 2011, on se rend bien compte des particularités des quatre départements composant la région Lorraine. La Meuse arrive en tête du classement, avec en moyenne 7,1 kilomètres SRO effectués par habitant en 2011. Ce résultat semble raisonnable, dans la mesure où ce département est caractérisé par une urbanisation moins importante en comparaison avec la Meurthe-et-Moselle et la Moselle (respectivement 5,2 et 6,1 kilomètres SRO effectués par habitant en 2011).

* L'enquête étant déclarative, la qualité des données est parfois discutable.

Développement durable

L'Eco-Conduite en Lorraine : ça roule à la Carsat ! (1/2)

Face aux enjeux du changement climatique et de la protection de la santé humaine, le Grenelle de l'Environnement et la directive NEC* ont fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions, dont le dioxyde de carbone (CO_2), les particules fines (PM_t) et les oxydes d'azote (NO_x), néfastes pour la santé.

Le transport routier représente en Lorraine **40 %** des émissions de **NO_x**, **16 %** des émissions de **CO_2** (après l'industrie (62 %) et devant le secteur résidentiel (15 %)), et **12 %** des émissions de **particules fines****.
Pour réduire **l'impact environnemental** et **sanitaire** du secteur du transport par la réduction des consommations de carburant, une solution a fait ses preuves : l'éco-conduite.

L'éco-conduite, qu'est-ce que c'est ?
L'éco-conduite, c'est l'apprentissage d'une conduite souple et modérée. Elle permet de réelles économies de carburant, favorise la baisse des émissions de polluants (PM_t, NO_x, …), de gaz à effet de serre (GES), et réduit le nombre d'accidents de 10 à 15 %.

À La Carsat Nord-Est : 875 salariés susceptibles d'être formés
Organisme de Sécurité sociale, la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail Nord-Est (Carsat Nord-Est) est constituée d'un réseau de proximité implanté sur deux régions (Champagne-Ardenne et Lorraine à l'exception de la Moselle). En trois ans, la Carsat a atteint son objectif de diminution de **12 % des GES** engendrés par les déplacements professionnels.

> Alain Coudray, chargé du projet éco-conduite :
« Pour répondre à notre objectif, nous avons prioritairement sensibilisé **les 350 collaborateurs** considérés comme des « **grands rouleurs** » (assistantes sociales, préventeurs, ...). Former autant de personnes de façon classique, qui plus est réparties sur sept départements, aurait eu un impact négatif sur le bilan d'émissions de CO_2 de l'entreprise. Conseillée par l'Ademe, et sensible aux bénéfices attendus pour les salariés, la direction a décidé d'acquérir un **simulateur à l'éco-conduite** démontable et facilement transportable sur tous nos sites ! »

> Véronique Quaro, Sous-Directrice ressources logistiques :
« **1,9 million** : c'est le nombre de kilomètres parcourus par an pour les déplacements professionnels de la Carsat Nord-Est. Selon les estimations de l'Ademe, la sensibilisation des salariés à l'éco-conduite permettra un **gain de 25 tonnes** (pour les missions) **de CO_2** émis par an et de **réduire** d'environ **3 %** la consommation de carburant.
Le simulateur d'éco-conduite permettra, à terme, de réduire le risque routier pour l'ensemble des collaborateurs qui utilisent en mission ou en trajet domicile travail un véhicule automobile. »

> Alain Coudray, chargé du projet éco-conduite :
« Au-delà d'une utilisation interne, le simulateur d'éco-conduite est également mis à disposition de partenaires. L'outil est utilisé à des fins de prévention dans les entreprises : une centaine de personnes a été sensibilisée lors de la fête de la mobilité au technopole de Brabois. Le simulateur est conçu comme un véritable poste de conduite et chaque utilisateur est plongé dans le décor qui propose montées, virages, et ronds-points comme dans la vie réelle ! »

« […] Il y a une forte motivation pour participer à cette formation et appliquer au quotidien ses enseignements. En dehors de l'aspect prévention du risque routier, l'intérêt de ces bonnes pratiques de conduite réside aussi dans les **économies engendrées**. Le simulateur d'éco-conduite calcule pour chaque conducteur les économies potentielles sur le trajet domicile-travail. Selon le type de conduite et les axes routiers empruntés, les économies peuvent aller de **400 à 1 200 euros par an**. »

Informations et échanges sur les bonnes pratiques : *service.developpementdurable@carsat-nordest.fr*

* Directive NEC
** Source : Inventaire des émissions 2010 (publié par Air Lorraine en 2012)

L'Eco-Conduite en Lorraine : ça roule à la Carsat ! (2/2)

Les 10 points clés de l'éco-conduite

❶ Adopter une conduite souple et sans à-coups.

❷ Ne pas laisser tourner le moteur à l'arrêt au-delà de 30 secondes.

❸ Choisir un régime-moteur adapté et une vitesse en adéquation avec la météo et la circulation.

❹ Rouler à vitesse constante et utiliser au maximum l'élan du véhicule.

❺ Anticiper pour éviter les freinages intempestifs.

❻ Privilégier le frein moteur.

❼ Ne pas rouler avec des charges inutiles (coffre de toit, dispositif d'attache vélos,…).

❽ Attention à la pression des pneus : sous gonflés, ils augmentent la consommation de carburant.

❾ Utiliser la climatisation avec parcimonie, ne pas dépasser 5°C de différence entre l'intérieur de l'habitacle et l'extérieur.

❿ L'entretien des véhicules est primordial et permet d'économiser jusqu'à 25 % de carburant.

Pour réduire les émissions de GES, baisser la pollution et faire des économies, l'éco-conduite : **Un facteur clé de réussite et un levier de motivation non négligeable !**

© air lorraine - 2014

Article rédigé par Air Lorraine

Flash

Réouverture du terminal de transport combiné de Champigneulles

Réseau Ferré de France (RFF) a remis officiellement, le 18 octobre 2013, la gestion du terminal de transport combiné de Champigneulles[1] à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle (CCI 54), à la suite d'un appel public à concurrence lancé au niveau national. L'objectif pour RFF est de généraliser cette démarche à l'ensemble des 23 terminaux de transport combiné dont il a la propriété en France.
La CCI 54 a ainsi remporté la gestion et l'exploitation du site de transport combiné pour une durée de 7 ans, moyennant une redevance annuelle à RFF. Le site dispose de deux voies ferrées, chacune d'une longueur utile sous portique de 400 mètres. Le premier train au départ de Champigneulles est parti le 10 février 2014, marquant le début officiel de la remise en exploitation du site, qui était fermé depuis 2003.

La candidature de la CCI à cet appel d'offre a été motivée d'une part par le besoin des chargeurs et des transporteurs de disposer d'une offre de transport multimodal, et d'autre part par des éléments de conjoncture, tels que l'éventuelle mise en application de l'écotaxe poids lourds (qui générerait des coûts supplémentaires pour les transports effectués par voie routière) ou encore la prochaine mise en place d'une ligne conteneurs sur la Moselle. Ces différentes raisons dévoilent par ailleurs l'existence d'un potentiel important de synergies, qui seront à développer entre le terminal de Champigneulles et la future plate-forme multimodale du port de Frouard, qui accueillera un terre-plein conteneurs d'environ 10 000 m².
Mis en service en 1996, le terminal de Champigneulles est un site permettant le transbordement de marchandises de la route vers le fer et inversement.

Au niveau du montage de l'opération, la chambre a créé, en août 2013 avec un capital de 50 000 €, une société privée de type SASU (société par actions simplifiée unipersonnelle[2]), nommée SE3M, Société d'Exploitation Multimodale de Meurthe-et-Moselle, pour l'exploitation et la valorisation économique du terminal.
En plus des aspects administratifs et de contrôle, la société SE3M prend en charge, avec la collaboration de NancyPort, la manutention des marchandises (conteneurs et caisses-mobiles) entre les trains et les camions. Celle-ci est actuellement effectuée grâce à deux reachstackers, le portique étant en cours de réparation/rénovation.

Les opérations de transport ferroviaire en tant que telles sont quant à elles réalisées par les opérateurs de transport combiné (OTC). En partenariat avec l'un d'entre eux, T3M, la SE3M propose pour le moment un service entre Fos (13) et Champigneulles (54), à raison de trois rotations par semaine (1 rotation = 1 aller-retour). En fonction du développement, ce chiffre pourrait passer à terme à cinq rotations par semaine.
Les trafics du terminal de Champigneulles devraient donc connaître au cours des mois à venir une montée en puissance ; la SE3M reste d'ailleurs ouverte aux demandes et aux sollicitations d'autres opérateurs de transport combiné.

[1] Mis en service en 1996, le terminal de Champigneulles est un site permettant le transbordement de marchandises de la route vers le fer et inversement.
[2] Signifiant que la CCI 54 est l'unique actionnaire de cette société.

Contact

Adresse postale du siège 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 - CS 95038 - 57071 METZ Cedex 3

Publication réalisée par l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine,
association régie par les articles 21 à 79-III du code civil local,
maintenu en vigueur par la loi du 1er juin 1924 dans le département de la Moselle.
Directeur de la publication : Frantz EHRLACHER – Conception éditoriale : Renaud BAYLE
Mars 2014

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 de Lorraine
Pôle de la mobilité
✆ 03 87 33 60 00