



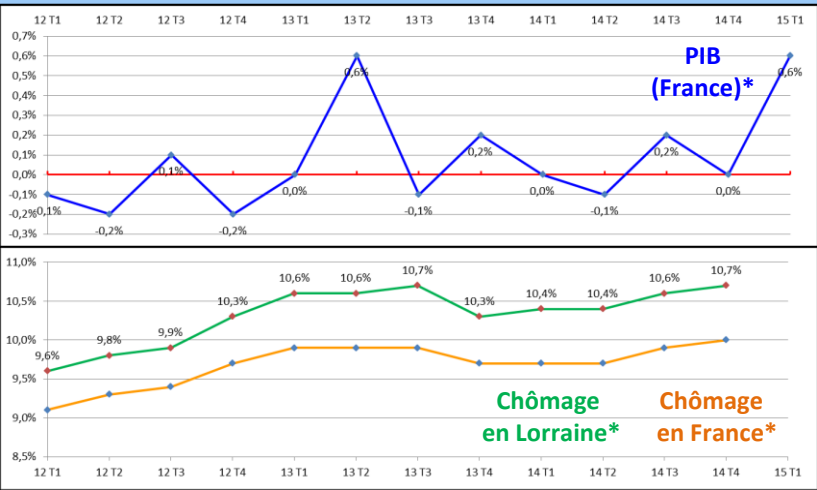
Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale¹

Après une stagnation au quatrième trimestre 2014, le PIB français croît fortement au premier trimestre 2015, avec une évolution de +0,6 %.

Au quatrième trimestre 2014, le chômage est une nouvelle fois en hausse dans les quatre

départements lorrains. Il touche, sur l'ensemble de la région, 10,7 % de la population active (soit +0,1 point en un trimestre, et +0,4 point en une année), taux toujours au-dessus de celui enregistré pour la France métropolitaine, égal à 10,0 %.



* Données provisoires

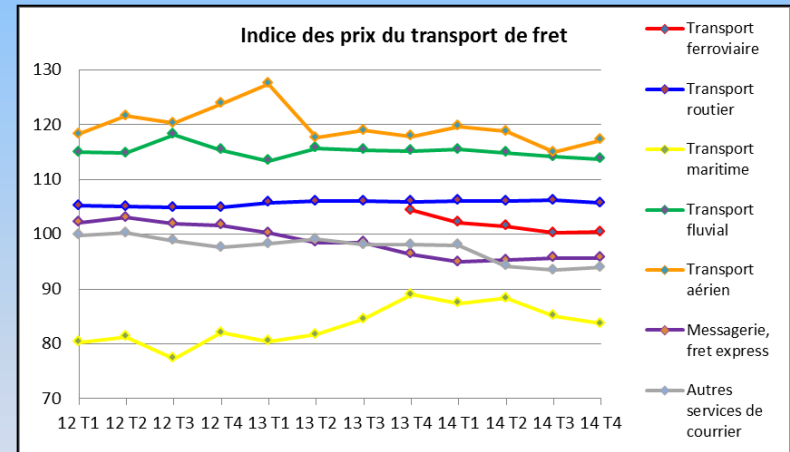
¹ Source : INSEE Lorraine - www.insee.fr/lorraine

Les indices des prix de transport de fret

Les prix du transport de fret ont à nouveau connu des évolutions² contrastées selon les modes au cours du quatrième trimestre 2014. L'évolution la plus marquée est obtenue pour le transport aérien : +1,9 % par rapport au troisième 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 quatrième trimestre 2014 \(CGDD, Chiffres & statistiques n° 621, Mars 2015\)](#).

² Evolutions calculées par rapport au trimestre précédent



Indice des prix du transport	2013				2014			
(Base 100 en 2010)	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport ferroviaire	-	-	-	104,4	102,1	101,5	100,2	100,4
Transport routier	105,8	106,0	106,0	105,9	106,1	106,0	106,2	105,7
Transport maritime	80,4	81,7	84,5	89,0	87,4	88,3	85,1	83,7
Transport fluvial	113,4	115,7	115,4	115,2	115,5	114,9	114,1	113,7
Transport aérien	127,5	117,6	118,9	117,9	119,7	118,8	115	117,2
Messagerie, fret express	100,2	98,5	98,5	96,3	94,9	95,3	95,7	95,7
Autres services de courrier	98,2	99,1	98,1	98,1	98,0	94,2	93,4	93,9

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.



Restitution de l'étude sur le fret express en Lorraine

Dans le cadre de sa mission d'observation des domaines du transport et de la logistique, l'ORT2L a confié en juin 2014 au cabinet Samarcande la réalisation d'une étude sur le fret express en Lorraine.

Après une phase d'état des lieux de ce secteur, celle-ci était destinée à identifier d'éventuels potentiels de développement au niveau régional.

Après plusieurs mois de travail, l'une des principales conclusions de cette étude est qu'à ce jour, "la Lorraine ne constitue pas, pour les acteurs interviewés, un territoire privilégié pour le déploiement de solutions ferroviaires ou aériennes dans le secteur du fret express".

Les résultats de ces travaux ont été exposés mardi 9 juin 2015 à Metz, à l'occasion d'une réunion élargie de restitution, qui a également comporté une table ronde intitulée "Quelle valorisation pour le fret express et le e-commerce en Lorraine, euro-région logistique ?", faisant intervenir plusieurs professionnels du secteur.

Avec plus d'une cinquantaine de participants, cette réunion a permis d'échanger sur les conclusions et les enseignements à tirer.

Vous pouvez retrouver l'ensemble des documents produits dans le cadre de cette étude sur le site internet de l'ORT2L ([rapport](#), [synthèse](#) et [diaporama](#)).



Parution du rapport 2014 de l'OPTL Lorraine

Le rapport 2014 de l'OPTL Lorraine (Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique) a été présenté aux différents acteurs de la branche le 16 avril 2015 au centre AFTRAL de Jarville-la-Malgrange.

Ce document dresse un panorama complet de la branche « Transports-Logistique » pour l'année 2013, rassemblant des données sur l'ensemble des secteurs d'activités de la branche, à savoir le transport routier de marchandises (TRM), le transport routier de voyageurs (TRV), le déménagement (DEM), la location (LOC), les auxiliaires de transport (AUX), les prestataires logistiques (PRL) et le transport sanitaire (TRS).

Deux résultats importants extraits de ce rapport :

- Les effectifs salariés au sein de la branche sont restés plutôt stables au niveau régional entre 2012 et 2013 (+0,1 % sur un an) : 24 615 salariés en activité en Lorraine au 31 décembre 2013, dont 49,4 % dans le TRM, 18,8 %

dans le TRV et 10,9 % dans le TRS.

- En matière de recrutement, l'année 2013 a été marquée par un nombre assez important d'embauches (4 854 en Lorraine, tous secteurs d'activité confondus ; soit une progression de 32 % sur un an), dû à un nombre record de recrutements dans le TRV.

Pour plus d'informations et pour connaître l'ensemble des résultats, vous pouvez consulter le [rapport 2014 de l'OPTL Lorraine](#).





Un bref historique des normes Euro

Depuis 1990, la législation européenne antipollution est devenue toujours plus contraignante pour les véhicules motorisés, entraînant une course à l'innovation et des résultats parfois surprenants.

Tout commence en 1972, date de la première réglementation européenne antipollution. Avant cela, la pollution existe, mais l'on ne s'en soucie guère. L'histoire des normes, c'est aussi l'histoire d'une prise de conscience.

Sept niveaux et toujours plus de contraintes

A partir de 1990, tout s'accélère. A cette date, les autorités européennes édictent une nouvelle directive appelée « Euro 0 ». Celle-ci s'applique d'abord aux poids lourds (les véhicules légers suivront deux ans plus tard) et représente le point de départ d'une série de réglementations toujours plus contraignantes en termes d'émissions, qui vont amener les constructeurs à se surpasser pour polluer toujours moins. Cette course au « progrès atmosphérique » sera d'autant plus rapide que le législateur va réévaluer ses exigences de manière très régulière. Euro1 en 1993, Euro 2 en 1996, Euro 3 en 2001, Euro 4 en 2006, Euro 5 en 2009 et tout récemment, le 1er octobre 2014, Euro 6.

Des résultats probants

Dès l'origine, ces normes ciblent plus spécifiquement les émissions qui ont un impact local et menacent directement la santé des populations. Il s'agit notamment du monoxyde de carbone, des hydrocarbures imbrûlés, des oxydes d'azote et des particules fines. En revanche, elles ne concernent pas le dioxyde de carbone (CO₂), gaz à effet de serre qui fait l'objet d'autres restrictions, mais qui n'est pas considéré comme un gaz polluant direct.

Quand elles sont mises en œuvre, ces normes n'ont pas d'effet immédiat, le parc de véhicules étant renouvelé progressivement. Mais en définitive, les résultats vont s'avérer spectaculaires. Entre 1990 et 2014, les émissions d'oxydes d'azote ont ainsi diminué de 98 %, celles de particules de 97 %, les hydrocarbures imbrûlés ont vu leur taux décroître de 95 %.

Et des effets parfois surprenants

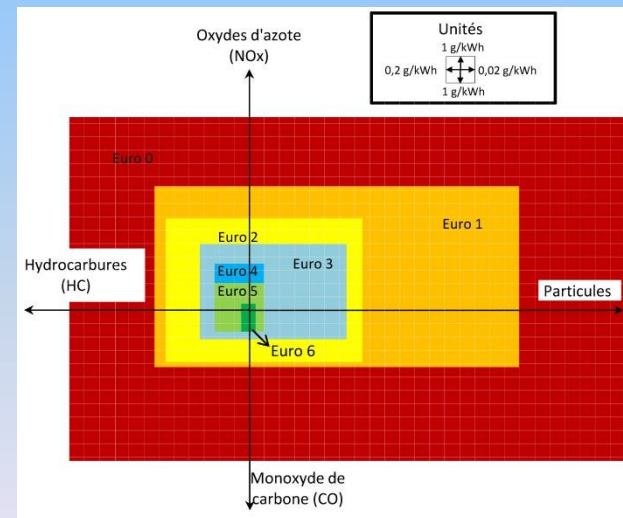
Ces normes sont à l'origine des principales évolutions techniques des systèmes de propulsion. Elles vont notamment contribuer à la baisse constante de la consommation de carburant. En effet, consommation d'énergie et émissions de polluants vont de pair.

Plus surprenant, les progrès réalisés au niveau sonore : il faudrait ainsi plus de 30 camions de 2014 pour produire le bruit d'un camion des années 1970 (Source : Renault Trucks).

Après 130 km/h

Un problème demeure toutefois. Ces résultats très positifs sont obtenus lorsque les véhicules respectent les vitesses maximales autorisées, lesquelles servent de cadre à la recherche en laboratoire. Au-delà de 130 km/h, les émissions de polluants s'envolent. Et ces normes deviennent alors inopérantes...

Article rédigé par [Air Lorraine](#)



Source : CEREMA Direction Technique Territoires et Ville

Diversification en cours pour la Moselle, le trafic de conteneurs en forte progression (1/2)

La Moselle, qui était jusqu'à un passé pas si lointain presque exclusivement dédiée au transport de vrac (céréales, minerais, charbon, ferraille,...) et de colis lourds (transformateurs, éoliennes,...), est en train de montrer sa capacité d'adaptation et de diversification.

Dans le but de pallier la disparition annoncée de trafics traditionnels liés à la sidérurgie ou la production d'électricité, les acteurs régionaux se sont mobilisés pour permettre le transport de conteneurs sur 2 couches entre Frouard et Metz et sur 3 couches 300 jours par an à l'aval de Metz.

C'est ainsi que, dans le cadre des Contrats de Projets Etat-Région (CPER) 2000-2006 et 2007-2013, des travaux d'un montant de 10,2 M€ réalisés en grande partie sous maîtrise d'ouvrage de Voies Navigables de France (VNF) ont permis le rehaussement de 7 ponts et la destruction de 3 autres, offrant ainsi le même niveau de service depuis Metz jusqu'au Rhin.

Parallèlement à ces travaux, l'Etat, la Région Lorraine, les collectivités locales, VNF et les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) ont également investi dans le projet de plate-forme multimodale multi-sites de Lorraine qui fédère les 3 ports publics : Nancy-Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange.

Cet aménagement, financé notamment dans le cadre du CPER 2007-2013, permettra à la Lorraine de bénéficier d'un outil multimodal performant et ainsi de renforcer l'attractivité économique de la rivière Moselle et sa capacité à attirer des flux et donc des entreprises sur le territoire lorrain.

Les travaux, qui sont en cours de finalisation, permettront à chaque port d'offrir des services conteneurs s'intégrant dans un service global, tout en spécialisant chacun des 3 sites vers différents marchés.



Source : VNF – Direction Territoriale Nord-Est

Diversification en cours pour la Moselle, le trafic de conteneurs en forte progression (2/2)

Cette approche contribuera à l'émergence de synergies au sein de la plate-forme multimodale multi-sites de Lorraine, dont la gestion à l'échéance de la concession actuelle (fin 2018) sera coordonnée puisque VNF souhaite après cette date avoir un seul interlocuteur pour la gestion des ports publics.

Après un essai en octobre 2012 de chargement au port de Metz de 134 conteneurs de céréales à destination de la Chine, la décision a été prise d'ouvrir en avril 2014 une ligne régulière au départ de Metz.

Cette ligne est assurée par Multi Modal Shuttle (MMS), une société constituée à cet effet par la Société des Ports de Moselle, elle-même émanation de la CCI de la Moselle, l'actionnaire majoritaire des concessionnaires des ports de Metz et Thionville.

La cadence de la ligne a été portée début 2015 à 2 rotations hebdomadaires en raison d'une progression des volumes (1900 EVP* sur les 9 derniers mois de 2014 et environ 3500 au cours des 5 premiers mois de 2015).

MMS s'appuie sur deux partenaires allemands : le transporteur fluvial HTAG (Häfen und Transport AG) et l'exploitant du port de Bonn.

Ce dernier joue en effet un rôle de hub : les trafics en partance de Metz y font halte pour s'intégrer dans l'une des 50 liaisons hebdomadaires vers tous les quais de Rotterdam et Anvers et vers Zeebrugge.

Des rotations directes sont possibles en cas de lots suffisamment importants, de même qu'un arrêt pour chargement à Thionville.

Les clients de cette ligne sont en train de se diversifier, et on peut ainsi constater que les céréaliers situés sur le port de Metz (le premier port céréalier intérieur français) prennent une part de plus en plus importante dans ces trafics avec des expéditions de malte ou d'orge de brasserie à destination des brasseries d'Asie, ce qui est une donnée clé dans un marché traditionnellement orienté vers l'importation et dans lequel il est souhaitable de mettre en place des flux équilibrés.

Pour obtenir plus d'informations sur la ligne conteneurs, vous pouvez contacter :

Nicolas COURTOIS
Société des Ports de Moselle
Responsable commercial
Tél : +33 (0)3 87 75 85 22
Mob : +33 (0)6 76 19 97 39

Article rédigé par Voies Navigables de France - Direction Territoriale Nord-Est - Arrondissement Développement de la Voie d'Eau



* EVP = équivalent vingt pied