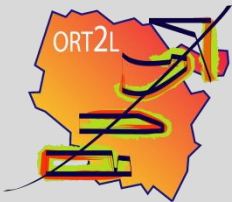


La Lettre d'information n°26 Décembre 2015



Actualités - Conjoncture

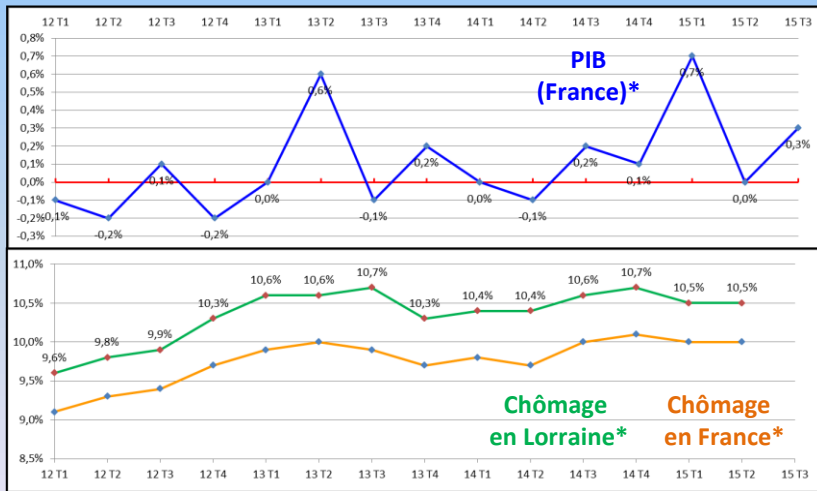
La conjoncture nationale et régionale¹

Après une stagnation au deuxième trimestre, le PIB français enregistre une hausse de 0,3 % au troisième trimestre 2015.

Au deuxième trimestre 2015, le taux de chômage reste stable à l'échelle régionale. Comme au premier trimestre, le chômage

touche 10,5 % de la population active en Lorraine (augmentation légère en Meurthe-et-Moselle, pas de changement dans les autres départements).

Au niveau de la France métropolitaine, le taux de chômage se stabilise également, sur le palier des 10,0 %.



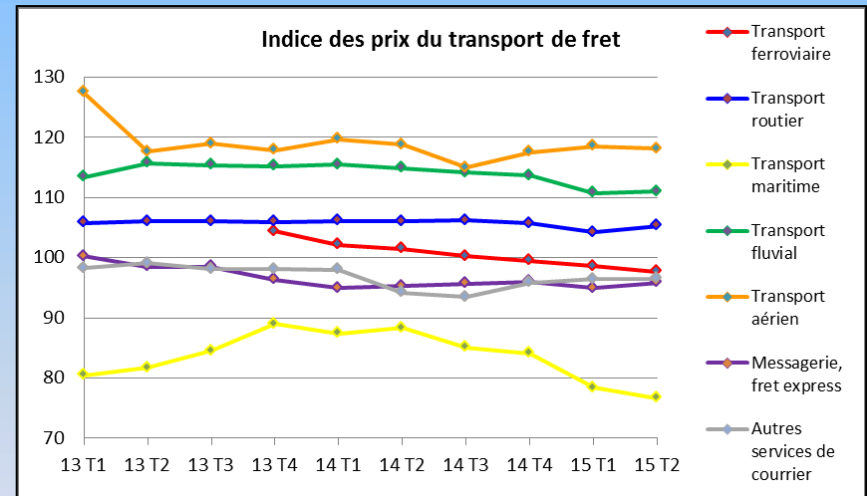
* Données provisoires

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

Les indices des prix de transport de fret

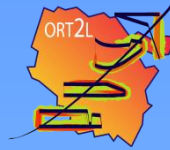
Concernant le suivi des prix du transport de marchandises effectué pour chaque mode de transport, l'évolution la plus marquée au cours du deuxième trimestre 2015 est obtenue pour le transport maritime : -2,3 % par rapport au premier trimestre 2015.

Pour avoir plus d'informations, vous pouvez consulter la publication suivante : [Indices des prix du transport de fret et de l'entrepôt au deuxième trimestre 2015 \(CGDD, Chiffres & statistiques n° 680, Octobre 2015\)](#).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2014				2015	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport ferroviaire	102,1	101,5	100,2	99,5	98,6	97,7
Transport routier	106,1	106,0	106,2	105,7	104,2	105,3
Transport maritime	87,4	88,3	85,1	84,1	78,4	76,6
Transport fluvial	115,5	114,9	114,1	113,6	110,7	111,0
Transport aérien	119,7	118,8	115	117,5	118,5	118,1
Messagerie, fret express	94,9	95,3	95,7	96,0	94,9	95,8
Autres services de courrier	98,0	94,2	93,4	95,8	96,4	96,5

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.



Colloque de l'ORT2L sur le transport de marchandises et la multimodalité en Lorraine et en Grande Région*

Après déjà deux éditions (la première en décembre 2013 sur la logistique urbaine et la deuxième en novembre 2014 sur le concept émergent d'internet physique), l'ORT2L a orchestré le 13 octobre 2015 à Metz, un troisième colloque, portant cette fois sur la multimodalité dans le transport de marchandises en Lorraine et en Grande Région.

Les objectifs identifiés pour ce colloque étaient les suivants :

- assurer la diffusion des informations et des connaissances sur le transport de marchandises et la multimodalité,
- partager les retours d'expérience sur des expérimentations, des pratiques déjà mises en œuvre,
- rassembler les différents acteurs compétents et tenter d'identifier des

enjeux partagés.

Différents professionnels du secteur (des chargeurs, des transporteurs, des gestionnaires de plateformes,...) exerçant en Lorraine ou en Grande Région ont pu apporter leurs témoignages au cours de cette journée.

Animée par Nathalie MILION et placée sous le signe de l'échange, cette manifestation a réuni plus d'une soixantaine de participants, et a permis de confronter les différents points de vue et de tirer des enseignements sur la multimodalité.

Le programme du colloque et les diaporamas présentés sont accessibles sur le site internet de l'ORT2L ([lien](#)).



* La Grande Région est un espace transfrontalier, qui rassemble la Wallonie, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, le Grand-Duché du Luxembourg et la Lorraine.

Du nouveau pour l'ORT2L

Changement de présidence

Michel CHALOT assurera prochainement la succession de Frantz EHRLACHER, à sa demande, dans le cadre de son mandat de président du Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique (GIATEL).

A l'occasion de récentes réunions, les différentes instances de décision de l'ORT2L ont ainsi entériné la succession de Frantz EHRLACHER par Michel CHALOT, nouveau président de l'observatoire à partir de janvier 2016.

A la tête du GIATEL depuis 25 ans, Frantz EHRLACHER a participé activement à la création de l'observatoire en 2008 et présidait ses travaux depuis cette date. Très récemment, en début d'année 2015, il a également été à l'initiative de la création du cluster logistique Nov@flux, premier cluster logistique à voir le jour dans le Grand-Est de la France.

Gérant de son entreprise de transport routier, Michel CHALOT est aussi président de l'Union Régionale du Transport d'Alsace (URTA) et président par intérim de l'Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL).

Rapprochement avec les ORT Alsace et Champagne-Ardenne

Dans le cadre de la réforme territoriale, l'ORT2L mène actuellement des réflexions avec ses homologues d'Alsace et de Champagne-Ardenne, en vue d'un rapprochement.

Les travaux actuels menés en commun (étude sur la logistique de la filière bois dans le Grand-Est, panorama des transports en ACAL,...) constituent une base de travail solide dans cette optique d'un futur ORT unique à l'échelle du nouveau périmètre régional.

Les échanges sur ce sujet se poursuivront en 2016 dans le nouveau contexte : une seule Région et une seule DREAL sur le périmètre ACAL.

Pourquoi il faut couper son moteur à l'arrêt ? (1/2)

Professionnel de la conduite ou simple automobiliste, on est souvent tenté de laisser tourner son moteur quand on s'arrête quelques instants.

Une solution qui n'a pourtant aucun avantage, bien au contraire.

C'est un problème qui émeut les Canadiens depuis longtemps. Il faut dire que là-bas, les températures peuvent descendre très bas en hiver et que beaucoup de Canadiens ont l'habitude de laisser tourner leur moteur au ralenti pendant de longues minutes avant de rouler.

Le gouvernement canadien a fait ses comptes : si les conducteurs de véhicules légers évitaient cette marche au ralenti pendant trois minutes par jour, les Canadiens économiseraient collectivement 630 millions de litres de carburant et 1,4 million de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) chaque année.

Preuve que la marche au ralenti consomme du carburant, coûte de l'argent et pollue de manière significative.

Le ralenti, un accélérateur de pollution

Les recherches menées chez nos cousins outre-Atlantique ont permis de lever diverses idées reçues.

Primo, la marche au ralenti ne préserve pas votre moteur au démarrage : au contraire, elle peut endommager des composants comme les cylindres, les bougies d'allumage ou encore le système d'échappement.

Ensuite, les redémarrages ont un impact très faible sur votre consommation. Un moteur tournant au ralenti plus de 10 secondes consomme plus qu'un redémarrage. Inutile donc de laisser tourner son moteur pour faire des économies.

Il faut toutefois admettre que ce préjugé n'est pas totalement infondé. En effet, les véhicules produits avant les années 1990 étaient équipés de carburateurs qui dosaient très mal le carburant au démarrage.

L'arrivée de l'injection a permis de remédier à ce problème. D'ailleurs, le développement des systèmes « Stop&Start » prouve que le ralenti est une relique d'un passé énergivore et insoucieux de l'environnement.

Troisième cliché qui tombe : la marche au ralenti n'est pas le meilleur moyen de chauffer votre moteur. Pour cela, il est préférable de rouler, mais à faible allure.

Et si votre pare-brise est couvert de givre, mieux vaut gratter qu'attendre le dégivrage.

Crédit photo : Flickr WWF



Pourquoi il faut couper son moteur à l'arrêt ? (2/2)

Gagnez de l'argent avec l'éco-conduite

Tous ces conseils participent finalement d'une démarche plus large : l'éco-conduite. Depuis plusieurs années maintenant, celle-ci incite les conducteurs à adopter des habitudes vertueuses pour faire des économies et ménager l'environnement.

Côté professionnels de la route, les transporteurs routiers ont naturellement pris conscience de l'intérêt de ces démarches qui permettent de réaliser des économies de carburant pouvant atteindre 15 % (données Bison Futé). Un gain appréciable quand on sait que ce poste de dépenses peut représenter jusqu'à 40 % des coûts pour un transporteur.

Sans compter les réductions d'émissions de gaz à effet de serre. On estime qu'une réduction de sa vitesse de 10 km/h permet de diminuer ses émissions de 12,5 % sur 500 kilomètres.

Prenons l'exemple d'une société de transport routier qui possède 10 camions qui effectuent chacun 100 000 kilomètres par an. Pour une réduction de seulement 10 % de la consommation de carburant, cela représente 80 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère, soit une image de marque éco-responsable pour l'entreprise et une économie non négligeable de plus de 30 000 €.



Crédit photo : Flickr Peter Blanchard

Charte Objectif CO₂ : un outil pour moins polluer

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et l'ADEME ont conçu, en concertation avec les organisations professionnelles, une charte « Objectif CO₂ – Les transporteurs s'engagent » qui fournit aux professionnels qui souhaitent s'engager des outils pour améliorer leur performance.

Cette démarche repose sur une cinquantaine de solutions que vous pouvez retrouver sur www.objectifco2.fr.

A ce jour, 50 chartes ont été signées en Lorraine, soit un total de 8 575 véhicules suivis, pour un objectif d'économie de près de 25 millions de litres de carburant et 75 000 tonnes de CO₂.

Pour obtenir plus d'informations sur la charte CO₂, vous pouvez contacter :

M. Kévin BALVA

Chargé de mission développement durable à l'AFT

Tél : 03 83 15 85 70

Mob : 06 87 25 52 07

Mail : kevin.balva@aft-dev.com



Fret SNCF expérimente la circulation de trains longs

Fret SNCF teste depuis octobre et jusqu'en décembre 2015, une série de 12 circulations de trains de 1 000 mètres (soit 250 mètres de plus que la longueur actuellement autorisée sur cette ligne) entre les sites ferroviaires de Somain dans le Nord et Woippy en Moselle.

Un premier test expérimental avait été organisé en janvier 2014 à l'occasion du projet européen Marathon. SNCF et RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) avaient alors réalisé la première circulation d'un train de 1 500 mètres de long entre Lyon et Nîmes, avec l'appui de 14 partenaires.

Suite à ce premier succès, Fret SNCF a souhaité lancer une étude d'exploitation commerciale de doubles trains de 1 000 mètres. C'est ainsi que le 10 octobre dernier, le premier démonstrateur de trains longs a été mis en circulation entre Somain et Woippy, avec succès. Les trains Danone et Solvay, jumelés à Woippy, ont atteint une longueur totale de 972 mètres, pour un tonnage de 2 500 tonnes.

Ces essais ont également permis à Fret SNCF de battre un record : dans la nuit du 28 au 29 octobre 2015, un train de 5 410 tonnes a été mis en circulation sur l'artère Nord-Est pour le compte d'ArcelorMittal, soit le train de fret le plus lourd jamais acheminé sur le réseau ferré

national ! Long de 982 mètres, il était composé de 44 wagons de brames et 23 wagons de charbon. Trois locomotives ont été nécessaires pour réaliser ce convoi, deux en tête et une au milieu.

Techniquement, l'innovation testée lors du projet Marathon, réside dans un système radio qui permet à la locomotive de tête où se trouve l'unique agent de conduite, de télécommander la traction et le freinage d'une seconde locomotive située au milieu (ou en queue) du train.

Le cycle d'essais actuels se réalise avec des convois de 1 000 mètres maximum (entre 2 500 et 5 600 tonnes) dont les locomotives ne sont pas encore équipées de radios ; il y a donc un conducteur dans chacune d'entre elles.

Les essais en cours ont vocation à valider la faisabilité technique avant d'envisager l'exploitation commerciale de trains de 1 000 mètres courant 2018/2019 dans un premier temps, et jusqu'à 1 500 mètres à plus long terme. Ils consistent à tester grandeur nature, avec des trains commerciaux, différents éléments techniques :

- les opérations de couplage et découplage des deux trains standards ;
- le comportement dynamique du convoi pendant sa circulation ;
- l'aptitude à tenir l'horaire sur une distance donnée.



Source : SNCF Logistics

« L'allongement des trains constitue une véritable prouesse technique et permettra, à terme, de capter du trafic sans commander de sillons supplémentaires », indique Jean-Marc LONGEQUEUE, directeur général délégué de Fret SNCF, dans un communiqué de presse du 18 novembre 2015. « Un double train représente deux fois la masse d'un train classique avec seulement 20% d'utilisation de la capacité du réseau en plus. Il s'agit donc d'un véritable levier de productivité pour le fret ferroviaire. »