

La Lettre d'information

N° 12 - juin 2012

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
Les indices des prix de transport de fret	3

Entreprises

Bilan 2011 Emploi et Formations des entreprises de Transport-Logistique	4
La démographie des entreprises de Lorraine	
<i>Créations et défaillances</i>	5
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	6

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :	
<i>Les flux</i>	7

Transport fluvial

<i>Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :</i>	
<i>Les chargements et déchargements</i>	8

Transport ferroviaire

Travaux sur le nœud de Metz	9
-----------------------------	---

Flash

Bilan 2006 des émissions du transport routier en Lorraine	10
---	----

Contacts

11

Agenda

11/09/2012

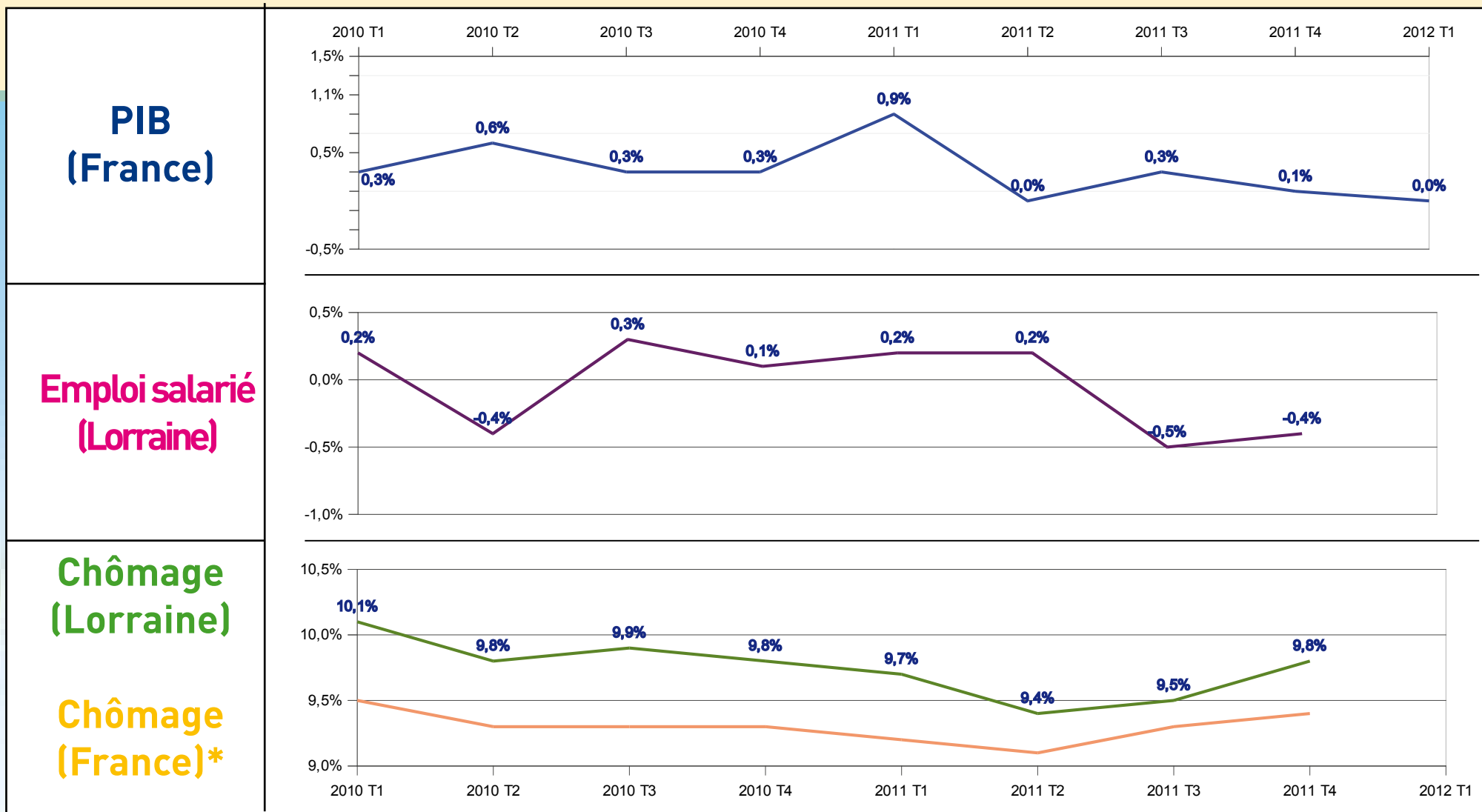
Bureau de l'ORT2L

13/11/2012

Bureau de l'ORT2L



La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires

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

Les indices des prix de transport de fret²

Le quatrième trimestre 2011 a connu une hausse généralisée des prix du transport, quel que soit le mode utilisé.

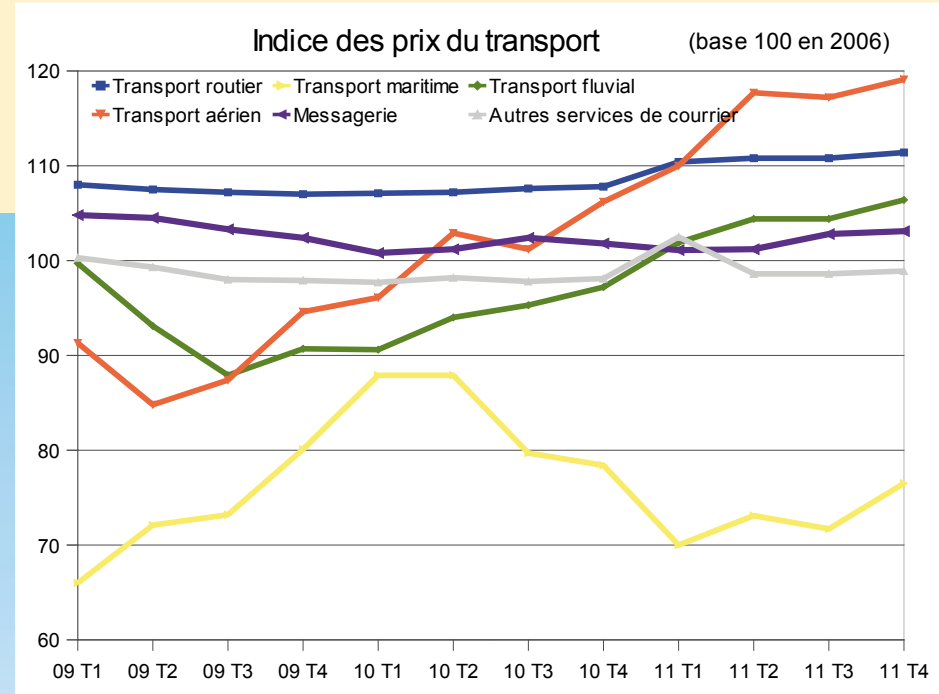
Ce trimestre, ce sont les prix du transport maritime qui évoluent le plus fortement à +6,7 % en trois mois. Essentiellement portée par l'évolution des prix du transport de vrac et du fret par ferry, la hausse constatée en fin d'année ne rattrape pas la baisse importante de début 2011 : l'indice des prix du transport maritime reste en deçà de 2,4 % de son niveau atteint un an plus tôt (et même de 13 % par rapport à la fin 2010).

L'indice des prix du transport fluvial s'apprécie de 2,1 % ce trimestre (et même de 9,5 % en un an). Cette évolution positive est davantage due aux transports nationaux (dont les prix augmentent de 3,4 %) qu'aux transports internationaux (+1 %). L'évolution des prix pratiqués sur le bassin Grand-Est³ est légèrement supérieur à la tendance nationale : +2,7 % ce trimestre ; +17,5 % en un an.

L'indice des prix du transport aérien se rapproche de son « maximum historique », atteint mi-2008 et s'apprécie de 1,6 % ce trimestre (+12,1 % en un an), après une légère baisse au trimestre précédent. Si ce n'est les zones Moyen-Orient et Amérique latine (dont les prix perdent respectivement 0,2 et 0,7 %), l'ensemble des destinations est concernée par ce bon trimestre. En particulier, les prix du transport de fret à destination de l'Europe et de la zone Asie-Pacifique croissent respectivement de 4,1 et 3,6 %.

Après la stabilité constatée lors du trimestre précédent, les prix du transport routier de marchandises repartent légèrement à la hausse : +0,5 % ce trimestre ; +3,3 % en un an. Si les prix du transport routier international restent stables, ceux du transport interurbain s'apprécient de 0,9 %, et ceux du transport de proximité de 0,2 %.

L'indice des prix des services de courrier, de messagerie et de fret express augmentent de 0,3 %. A l'inverse des transports routiers, ce sont les services internationaux qui connaissent l'évolution la plus significative : +0,6 % (+2,2 % en un an), tandis que les prix du transport national s'apprécient de 0,2 % (+0,5 % en un an).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport routier	107,1	107,2	107,6	107,8	110,4	110,8	110,8	111,4
Transport maritime	87,9	87,9	79,7	78,4	70	73,1	71,7	76,5
Transport fluvial	90,6	94	95,3	97,2	101,9	104,4	104,2	106,4
Transport aérien	96,1	102,9	101,2	106,2	110	117,7	117,2	119,1
Messagerie, fret express	100,8	101,2	102,4	101,8	101,1	101,2	102,4	103,1
Autres services de courrier	97,7	98,2	97,8	98,1	102,5	98,6	98,6	98,9

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au quatrième trimestre 2011. Chiffres et statistiques n°302, décembre 2011. Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-lentreposage.html>
 3- Zone regroupant les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».

Bilan 2011 Emploi et Formations des entreprises de Transport-Logistique en Lorraine

La 18^{ème} enquête AFT sur les besoins en emploi et formations et le tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle de l'OPTL.

Ces deux bilans ont été réalisés par deux méthodes et sur deux horizons temporels différents. L'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), d'une part, analyse et commente les données statistiques publiques arrêtées au 31 décembre 2010 et, d'autre part, a interrogé 144 établissements sur leurs activités 2010 et leurs perspectives 2011. En complément, l'AFT a également questionné, en janvier 2012, 553 établissements de plus de 50 salariés, sur leur année 2011 et les évolutions possibles en 2012, puis analysé les réponses obtenues.

Fin 2010, la Lorraine comptait 1232 établissements de la branche « Transport-Logistique » comptant 23 549 salariés, auxquels s'ajoutent 742 artisans. La branche transports lorraine représente 3 % des établissements et 4,6 % des salariés de l'ensemble de la branche au niveau national. La région compte même, en 2010, le plus fort taux d'augmentation de France métropolitaine du nombre d'entreprises*.

Ces deux enquêtes rapportent des effets similaires, et convergent vers une hausse de l'activité de ces entreprises. Si le nombre des effectifs a stagné en 2010, le nombre d'entreprises déclarant une hausse d'effectifs en 2011 est supérieur à celui de celles qui déclarent une baisse, signant mathématiquement une hausse des effectifs totaux. Par ailleurs, les embauches sont reparties à la hausse en 2010 et confirmées en 2011, la moitié des entreprises ayant embauché, principalement pour rem-

placer des départs, ce qui a davantage profité aux jeunes (60 % des embauches ont concerné les moins de 26 ans). Néanmoins, des difficultés à recruter se sont fait jour pour 40 % des entreprises sondées en 2011.

Dans la même optique, le recours à l'intérim est devenu plus massif en 2010 puis en 2011. Les heures supplémentaires ont également été plus massivement employées. A l'inverse, en accompagnement de la hausse d'activités du secteur, l'année 2011 a connu la baisse du nombre de mesures de licenciement économique, de chômage partiel et de temps partiel (10 % des emplois en 2010).

En termes de structure d'emploi, ces enquêtes montrent toujours le recours massif aux emplois pérennes (97 % de CDI en 2010), la féminisation de ces métiers est peu marquée (17 % du total des emplois en 2010, mais 6 % en manutention et 10 % en conduite des véhicules) et le vieillissement continu des effectifs. 57 %

des salariés avaient ainsi plus de 40 ans en 2010 en Lorraine, mais la part des moins de 35 ans reste légèrement plus élevée qu'au niveau national.

Aux questions de perspectives, les chefs d'entreprises restent mesurés. Fin 2010, ils étaient relativement plus nombreux à prévoir des augmentations des effectifs durant l'année suivante (9 %, contre 2 % des diminutions et 11 % sans avis). 25 % des entreprises souhaitaient même effectuer des recrutements dans l'année, dont la moitié en postes de conduite. Pour 2012, les tendances qui ressortent sont globalement la poursuite de celles décelées en 2011. La hausse des recrutements et la poursuite de la baisse des licenciements économiques sont donc à prévoir pour cette nouvelle année, mais également un tassement dans le recours aux heures supplémentaires ou à l'intérim.

Ces documents sont disponibles en téléchargement sur le site Internet de l'ORT2L : www.ort2l.fr

La 18^{ème} enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique

(Rubrique : Études et statistiques > Statistiques)

Le tableau de bord régional 2011 de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

(Rubrique : Études et statistiques > Statistiques)

* * Sauf indication contraire, il est systématiquement fait mention d'entreprises de la branche « Transports - Logistique ».

La démographie des entreprises en Lorraine

Créations et défaillances

De manière générale, la situation des entreprises de transport routier s'améliore sensiblement au quatrième trimestre 2011.

Le registre du transport de marchandises connaît ainsi une hausse des inscriptions nouvelles et une baisse des radiations, le rapport entre les deux redevenant positif ce trimestre (+5 entreprises inscrites ce trimestre). Le nombre d'entreprises qui ont sollicité, et obtenu, une inscription sur ce registre, croît ainsi d'un quart. Dans le même temps, le nombre de radiations de ce registre recule d'un tiers.

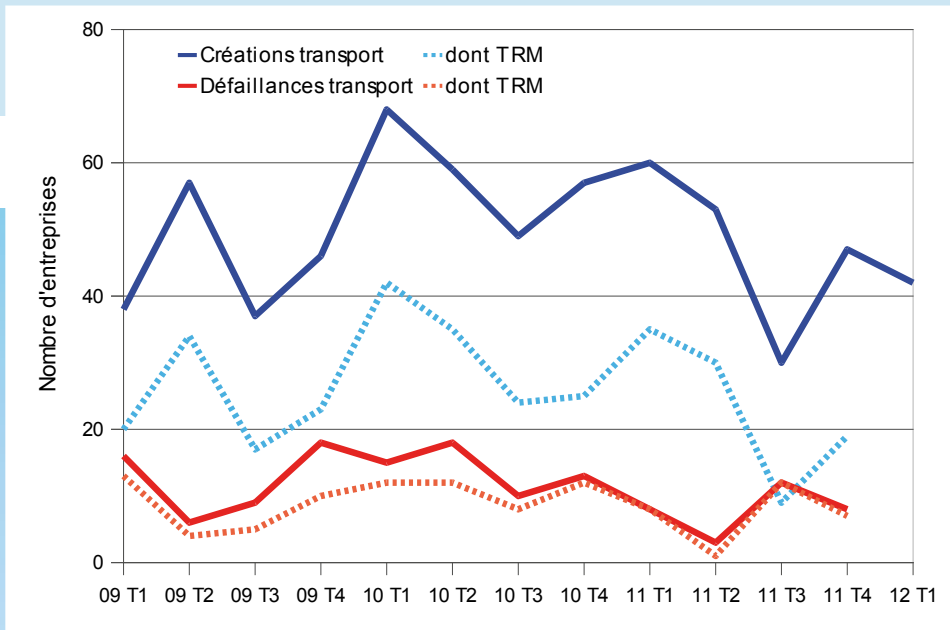
Le registre des commissionnaires de transport compte trois entreprises de moins ce trimestre : quatre ont été radiées tandis qu'une seule a obtenu son inscription. Le rapport reste quasi identique rapportés au dernier trimestre 2010 : deux entreprises en moins, soit deux radiations sans inscription nouvelle. A l'inverse des deux autres registres, le registre des transporteurs de voyageurs a connu une grande variabilité. Si le nombre d'inscriptions nouvelles augmente des deux tiers (de 9 à 15), celui des radiations quintuple, passant ainsi de 7 à 34. Cet état de fait provient d'une modification techniques par les administrations concernées. La plupart des entreprises apparaissant comme radiées ont ainsi été ensuite réinscrites, en décembre ou en janvier.

Cette baisse devrait finalement être compensée par une reprise des inscriptions en janvier.

En 2011, 178 entreprises ont été admises sur l'un des trois registres, soit une diminution des inscriptions nouvelles de 15,6 % en un an. Sur la même période, 184 en ont été radiées, ce qui correspond à une hausse des radiations de l'ordre de 14 % par rapport à 2010. En considérant qu'une vingtaine d'entreprises de transport de voyageurs n'a été que « virtuellement » radiées en décembre,

le nombre de radiations reste finalement stable. Le registre des transporteurs de marchandises a concentré les deux tiers des inscriptions et des radiations, soit respectivement 121 et 117. Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises est, au final, resté stable dans la région en 2011, enregistrant quatre entreprises supplémentaires.

* Sauf indication contraire, les évolutions indiquées dans cet article le sont par rapport au quatrième trimestre 2010



Sources : INSEE – Banque de données macro-économiques / SIRENE conjoncture

	2010				2011				2012
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Créations									
Tous secteurs (Lorraine)	4860	4059	3849	3777	3841	3691	3502	3452	4048
Créations transports	68	59	49	57	60	53	30	47	42
dont TRM	42	35	24	25	35	30	9	19	
Tous secteurs (France)	181 999	156 007	135 466	148 567	149 721	138 989	124 086	137 009	156 104
Défaillances									
Tous secteurs (Lorraine)	390	430	358	408	413	393	328	365	
Défaillances transports	15	18	10	13	8	3	12	8	
dont TRM	12	12	8	12	8	1	12	7	
Tous secteurs (France)	14 544	12 772	10 776	12 747	14 747	12 856	10 310	12 741	

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 données à titre provisoires pour les créations.

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

La démographie des entreprises en Lorraine

Inscriptions et radiations des registres

Mis à part le registre des voyageurs, la tendance est plutôt bonne ce premier trimestre.

Après une fin d'année 2011 médiocre pour le bilan du registre des transporteurs de voyageurs lorrains, l'année 2012 débute de meilleure manière mais reste néanmoins plutôt décevant. Ainsi, lors du premier trimestre, sept entreprises se sont nouvellement inscrites sur ce (un tiers de moins*) alors qu'onze autres en étaient radiées (soit deux fois plus). Au final, au courant du premier trimestre, ce registre s'est appauvri de quatre entreprises.

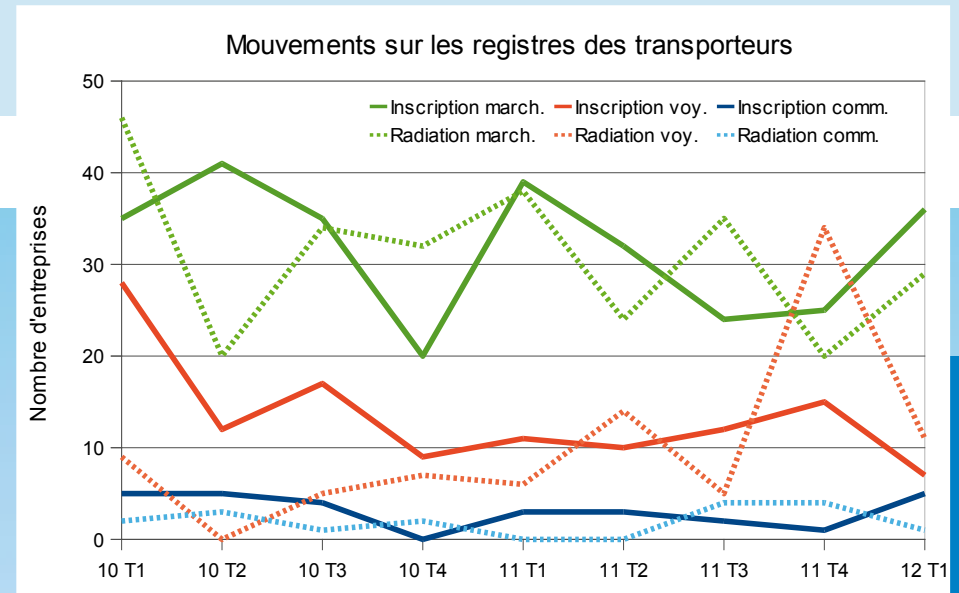
Le registre des transporteurs de marchandises poursuit sur la bonne orientation de la fin d'année. Si le nombre de nouvelles inscriptions diminue légèrement (-4, soit -10 %), il en est de même des radiations d'entreprises (-9, soit -24 %). Pour le deuxième trimestre consécutif, le nombre d'inscriptions excède celui des radiations. Ainsi, ce registre s'est enrichi de sept nouvelles

entreprises au cours de ce premier trimestre 2012.

Après deux trimestres moroses, le registre des commissionnaires de transport voit le nombre d'inscriptions redevenir supérieur à celui des radiations (cinq contre une).

Le premier trimestre de cette année a finalement compté 48 inscriptions nouvelles sur l'un des trois registres, contre 41 radiations, soit 7 entreprises de plus. Ce chiffre reste légèrement inférieur au résultat du début d'année 2011, qui a vu le nombre d'entreprises inscrites croître de 10.

* Sauf indication contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au 1^{er} trimestre 2011.



Sources : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

	2011				2012
	T1	T2	T3	T4	T1
Registres	Nouvelles inscriptions				
Marchandises	40	32	24	25	36
Voyageurs	11	10	12	15	7
Commissionnaires	3	3	2	1	5
	Radiations				
Marchandises	38	24	35	20	29
Voyageurs	6	14	5	34	11
Commissionnaires	0	0	4	4	1

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

Le transport routier de marchandises en Lorraine : Les flux

Malgré un net recul des échanges interrégionaux et du transport pour compte d'autrui, les flux de transport routier de marchandises, mesurés en tonnes, ont terminé l'année 2011 en hausse de 10 %*.

26 millions et demie de tonnes de marchandises ont concerné la Lorraine, dans ses échanges nationaux, au dernier trimestre 2011, ce qui représente une hausse de 10 % des échanges, mesurés en tonnes.

Mais cet accroissement n'est pas porté uniformément sur les différents types d'échanges. Les flux internes à la région ont ainsi progressé de 21 % tandis que les flux entrants reculaient de 4 % et les flux sortants de 9 %.

Sur l'année complète, malgré un mauvais troisième trimestre, près de 100 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, soit une hausse de 4 % entre 2010 et 2011.

Paradoxalement, cet accroissement du dernier trimestre s'est réalisé à réduction du transport pour compte d'autrui (14,5 millions de tonnes, -9 %) quel que soit la distance de livraison.

Les flux internes résistent néanmoins un peu mieux (-5 %) que les échanges avec les autres régions françaises : les flux sortants reculent de 11 %, les flux entrants de 15 %.

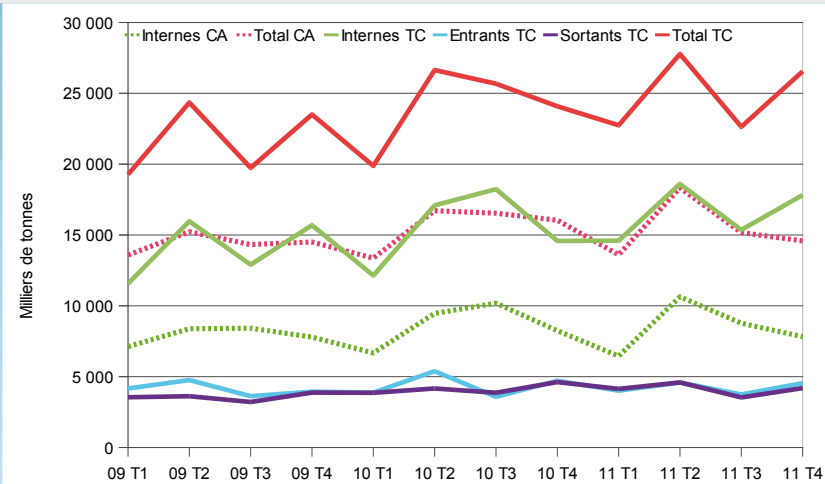
Les bons chiffres du second trimestre compensent en partie les chiffres de fin d'année : sur l'ensemble de l'année 2011, le nombre de tonnes transportées pour compte d'autrui (62 millions) baisse ainsi de 2 % par rapport à 2010.

En conséquence de quoi, c'est le transport pour compte propre qui se démarque ce trimestre.

Cette fin d'année a vu le nombre de marchandises transportées, mesurées en tonnes, grimper de moitié, atteignant 12 millions de tonnes (contre 8 au dernier trimestre 2010).

Les échanges internes et les flux entrants suivent cette même tendance, alors que les flux sortants croissent de 5 %.

En 2011, les chargeurs lorrains ont transporté pour leur propre compte 38 millions de tonnes, 13 % de plus qu'en 2010.



Flux	2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	Compte d'autrui							
Internes	6 674	9 464	10 182	8 245	6 454	10 634	8 772	7 819
Entrants	3 433	3 640	3 016	3 770	3 450	4 017	3 278	3 188
Sortants	3 257	3 610	3 336	4 030	3 695	3 584	3 119	3 578
Total	13 364	16 714	16 534	16 045	13 599	18 324	15 169	14 584
	Tous comptes							
Internes	12 139	17 090	18 236	14 758	14 597	18 601	15 360	17 817
Entrants	3 877	5 386	3 579	4 710	4 009	4 583	3 742	4 540
Sortants	3 860	4 116	3 862	4 615	4 137	4 592	3 535	4 194
Total	19 876	26 642	25 677	24 083	22 743	27 775	22 637	26 551

Source : SOEs - TRM conjoncture

unité : milliers de tonnes

Les termes «Entrants» et «Sortants» font référence aux marchandises échangées avec les autres régions françaises

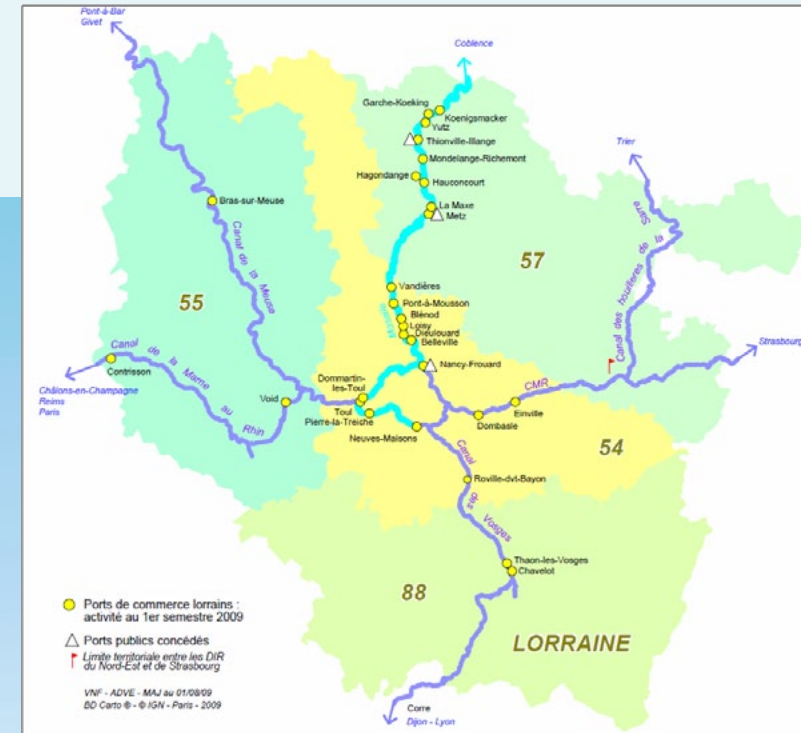
Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements⁴

Le transport fluvial de marchandises a connu une baisse d'activité au premier trimestre 2012 par rapport à la même période en 2011.

Les ports de la Moselle canalisée qui drainent la majeure partie des flux lorrains ont traité près de 2 millions de tonnes de marchandises ce trimestre, alors qu'ils en avaient manutentionné plus de 2,5 millions au premier trimestre 2011 (soit une baisse de 23%). Pour l'essentiel, l'effondrement de l'approvisionnement des activités sidérurgiques et des centrales à charbon est à l'origine de cette décroissance (baisse de 53% par rapport à 2011) et explique les baisses significatives des réceptions sur les ports français de la Moselle. Malgré tout, si les réceptions sur la Moselle ont diminué de 43 %, les expéditions sont elles reparties en légère hausse (+3%). La baisse des exportations de produits agricoles (pénalisées par la diminution des importations) est partiellement compensée par un déstockage important de matières premières par les sidérurgistes (charbon, minerais, coke de houille) vers les ports maritimes.

Contrairement à l'année passée, les activités sur les autres voies navigables connaissent au premier trimestre des destinées inverses. Ainsi, après une année de diminution, l'activité se redresse légèrement sur le canal de la Marne au Rhin (les tonnages traités ce trimestre étant multipliés par trois par rapport au premier trimestre 2011). A l'inverse, le trafic de produits de carrière sur le canal des Vosges, qui avait terminé l'année 2011 sur une croissance des tonnages traités (+12,5 % par rapport à 2010), a débuté cette année 2012 de manière plus morose : l'activité (mesurée en tonnes) y diminué d'un tiers par rapport au début d'année 2011.



Évolution au cours du premier trimestre 2012 par rapport au premier trimestre 2011 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2012			2011			Variation 2012/2011		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	795 498	487 285	1 282 783	692 692	1 007 754	1 700 446	+ 14,8 %	- 51,6 %	- 24,6 %
	de Frouard à Metz	291 867	189 169	481 036	363 883	264 827	628 710	- 19,8 %	- 28,6 %	- 23,5 %
	de Toul à Frouard	240	0	240	0	0	0	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	75 711	127 186	202 897	74 074	147 509	221 583	+ 2,2 %	- 13,8 %	- 8,4 %
	TOTAL :	1 163 316	803 640	1 966 956	1 130 649	1 420 090	2 550 739	+ 2,9 %	- 43,4 %	- 22,9 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	12 122	5 319	17 441	3 711	1 520	5 231	+ 226,7 %	+ 249,9 %	+ 233,4 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	57 059	55 120	112 179	86 877	86 877	173 754	- 34,3 %	- 36,6 %	- 35,4 %

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 le SN de Strasbourg. Les autres sections navigables du CMR sont gérées par le SN du Nord-Est.

4- Source : VNF - ADVE Nancy

Travaux sur le nœud de Metz

Fluidifier et permettre le développement de la circulation des trains sur l'un des secteurs les plus stratégiques du réseau ferré du grand Est de la France : telles sont les ambitions du projet de modernisation ferroviaire de la gare de Metz dont les travaux sont actuellement lancés par Réseau Ferré de France.



© RFF - Frédérique CLEMENT

La gare de Metz est un carrefour majeur qui relie l'Allemagne, le Luxembourg, Nancy, Strasbourg et Paris. Entourée d'une ceinture ferroviaire complète, elle donne accès au sillon lorrain et à l'axe Paris-Strasbourg. Elle fait partie de l'épine dorsale du Métrolor Nancy-Luxembourg et est également essentielle au transport des marchandises entre le nord et le sud de l'Europe.

L'opération, conduite sous maîtrise d'ouvrage de RFF, consiste à :

- Ouvrir deux quais voyageurs supplémentaires en gare de Metz : donner « de l'air » à des quais saturés où les trains se succèdent parfois à moins de trois minutes ;
- Rendre les voies circulables dans les deux sens du nord de la gare jusqu'à Montigny-lès-Metz : permettre la circulation de deux trains simultanément dans le même sens ;
- Augmenter la vitesse d'entrée des trains en gare de Metz de 30 à 60 km/h par la mise en place de nouveaux aiguillages : les départs et arrivées des trains se feront plus vite et libéreront de la place pour les trains suivants.
- Créer un nouveau poste d'aiguillage informatique et moderniser les systèmes de signalisation et de télécommunication du secteur : choisir la technologie informatique pour améliorer la fiabilité et l'exploitation des trains. Le nouveau secteur modernisé sera télécommandé en mars 2015 depuis la salle de commande centralisée du réseau (CCR) Lorraine de Pagny-sur-Moselle.

D'un montant de 133,17 millions d'euros, dont 69,72 inscrits au CPER, cette opération est financée par l'État (33,42 M€), par la Région Lorraine (23,39 M€) et par Réseau Ferré de France (76,36 M€).

Le calendrier de l'opération



Bilan 2006 des émissions du transport routier en Lorraine

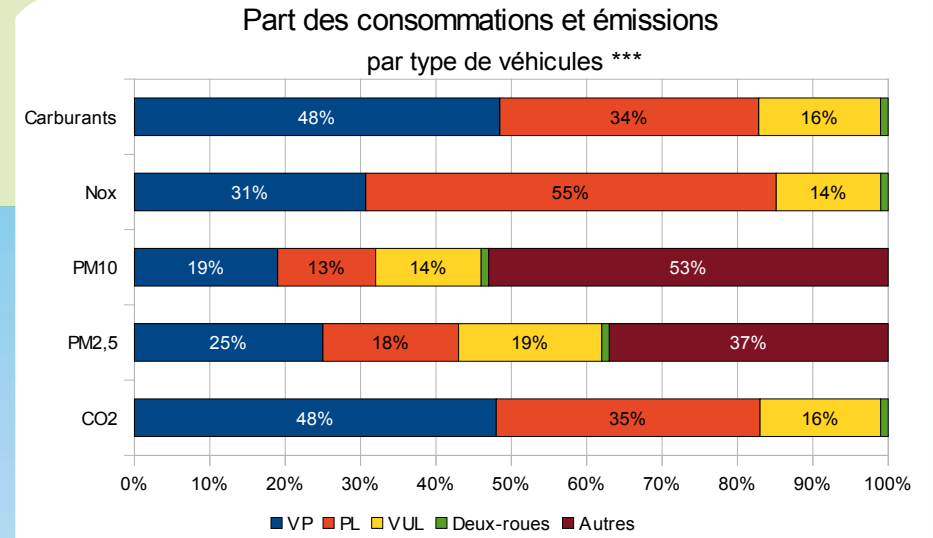
L'ORT2L et l'association Air Lorraine ont signé une convention de partenariat début 2012, pour la réalisation de bilans annuels des émissions de polluants et de gaz à effet de serre (GES) des transports dans la région. Ce partenariat, qui débute avec une première synthèse, le Bilan des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine, sera bientôt suivi de nouvelles publications annuelles basées sur le recueil des données issu de cette collaboration.

A partir des données de trafics recueillies auprès des différents gestionnaires d'infrastructures routières, l'outil d'Air Lorraine, Circul'Air, se basant sur la méthodologie européenne COPERT IV, parvient à modéliser l'importance des consommations de carburants et des émissions de divers polluants et GES. Pour ce premier bilan, l'observatoire et Air Lorraine se sont intéressés dans un premier temps aux consommations de carburants, aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de benzène, de poussières fines et de dioxyde de carbone (CO_2).

Les transports, dans leur ensemble, consomment 16 % de l'ensemble de l'énergie primaire consommée en Lorraine* (les activités industrielles en consomment 47 %). Parmi ceux-ci, les transports routiers restent les plus consommateurs avec 94 % des consommations. La moitié des carburants consommés le sont par les véhicules particuliers, suivis à 34 % par les poids lourds. A 78 % en volume, le gazole est le combustible le plus consommé par le transport routier (22 % d'essence, la part du GPL étant négligeable).

35 % des émissions de NO_x de Lorraine sont produites par le secteur du transport routier (97 000 tonnes), le classant en première position des secteurs les plus émetteurs de la région. Des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé humaine étant observées, surtout à proximité d'infrastructures routières d'importance, le suivi de ces émissions revêt un enjeu particulier. Plus de la moitié des rejets sont ainsi effectués par les poids lourds (à comparer avec leur « poids » dans les consommations de carburants établi à 34 %). En conséquence de quoi, le sillon lorrain, fortement circulé par ces véhicules, est particulièrement à surveiller, posant d'importance la question du transport routier de marchandises dans une région à fort transit.

Le secteur des transports routiers est le deuxième émetteur, derrière l'industrie, de benzène (600 tonnes), substance cancérigène présente dans les carburants sans plomb. Émis principalement par les véhicules à essence à basse vitesse, ce polluant peut poser problème dans les grands centres urbains, notamment dans les agglomérations messine et nancéienne en Lorraine.



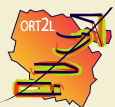
La problématique des poussières fines** est plus complexe. Si le secteur du transport routier reste un grand émetteur (le 4^{ème} pour les PM10 avec 19 000 tonnes et le 3^{ème} pour les PM2,5 avec 11 500 tonnes), il l'est moins par la combustion des carburants que pour d'autres facteurs. Ainsi 53 % des PM10 et 37 % des PM2,5 sont dus à l'abrasion de la route, la remise en suspension de poussières déposées sur la chaussée et l'usure des pneus et pièces mécaniques des véhicules. La consommation des moteurs de véhicules particuliers est la seconde source de PM, et est suivie de celle des véhicules utilitaires légers, puis des poids lourds.

Enfin, principal gaz à effet de serre (GES) impactant le changement climatique, le CO_2 est produit par la combustion des carburants du transport routier (troisième secteur émetteur lorrain après les activités industrielle et de production énergétique) : 5,6 millions de tonnes sortis des pots d'échappements. Proportionnelles aux consommations brutes de carburant, les émissions de CO_2 respectent les parts relatives des différents types de motorisation et véhicules contributeurs : 79 % dus aux véhicules diesel et 21 % pour l'essence ; 48 % en sortie des véhicules particuliers, 35 % des poids lourds et 16 % des véhicules utilitaires légers. Géographiquement, du fait de la proportionnalité entre émissions de CO_2 et consommation de carburants, c'est logiquement sur les axes et territoires les plus fréquentés que se mesure l'impact le plus significatif des émissions.

* L'ensemble des chiffres indiqués dans cet article sont relatifs à l'année 2006.

** PM 10 (particules inférieures à 10 μm) et PM 2,5 (particules inférieures à 2,5 μm)

*** VP = véhicules particuliers, PL = poids lourds, VUL = véhicules utilitaires légers



Adresse du siège et postale 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
BP 95038
57071 METZ Cedex 3

Contacts

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
Pôle de la mobilité
☎ 03 87 33 60 00

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 1^{er} juin 1924 dans le département de la Moselle.

Directeur de la publication : Frantz EURLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB
décembre 2011