

# La Lettre d'information

N° 14 - décembre 2012

## Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
La situation économique, sociale et environnementale de la Lorraine - 2012	3
Les indices des prix de transport de fret	4

## Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine	
- Créations et défaillances	5
- Inscriptions et radiations des registres	6

## Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :	
- Les flux	7
- Les immatriculations	8

## Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :	
- Les chargements et déchargements	9

## Développement Durable

Air et Transports : évaluer pour agir	10
---------------------------------------	----

## Flash

Le transport des voyageurs en Lorraine	12
--	----

## Contacts

14

## Agenda

**20/12/2012**

Réunion ORT2L - acteurs de l'emploi et de la formation  
Transport - Logistique

**12/02/2013**

Rencontre ORT2L - acteurs de la messagerie express

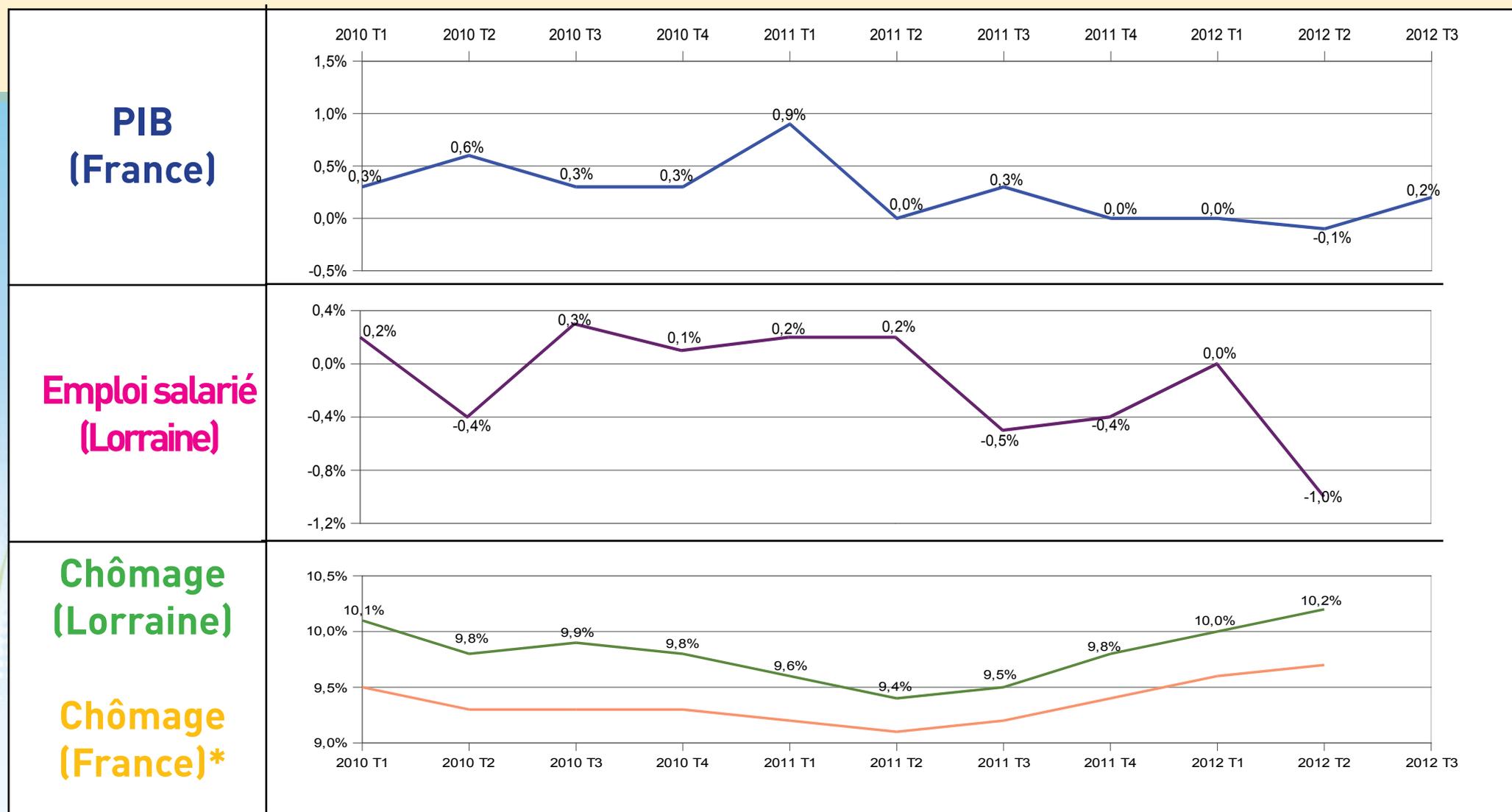
**12/02/2013**

Bureau de l'ORT2L

**19/02/2013**

Assemblée générale

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



\* Données provisoires

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

## La Situation Economique, Sociale et Environnementale de la Lorraine - 2012

Le rapport SITECO 2012 de la Lorraine a été adopté par les socioprofessionnels de Lorraine le 8 novembre dernier. **Photographie dynamique propre à mettre en évidence les faiblesses mais aussi les points forts de la région**, le rapport met en exergue **sept défis à relever**. Les représentants de la société civile insistent également sur la nécessité de travailler ensemble, mais de faire des choix dans cette période où les crises se succèdent. Résumé des sept défis identifiés dans ce rapport.

**1. La Lorraine au cœur de la fracture territoriale qui se dessine en France.** 4 régions, terres historiques d'industries, perdent des emplois avec une démographie très faible (Lorraine, Picardie, Franche-Comté, Bourgogne), tandis que 8 autres (Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, PACA, Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes) ont capté, entre 1999 et 2009, 65 % de la croissance démographique et 70 % des créations d'emplois.

**2. La spécificité de région industrielle de la Lorraine s'érode peu à peu.** La région doit se développer à partir de filières plus identitaires, disposant des savoir-faire humains et techniques et entourées d'un tissu fort de recherche et d'innovation. Les matériaux (dont l'acier) en font partie. Lors de la dernière décennie, la Lorraine est la région française qui a le plus été touchée par la désindustrialisation du pays.

**3. Une crise aux conséquences sociales graves : le chômage à un niveau record.** D'un chômage conjoncturel, la Lorraine est passée désormais à un chômage structurel lourd. Avec plus de 162 000 demandeurs d'emploi en septembre 2012 (catégories A, B et C), le nombre d'actifs au chômage a crû de plus de 54 % depuis le début de la crise.

**4. Les Lorrains face aux nouveaux défis de l'emploi.** Départs à la retraite d'ici à 2020, progression du taux d'activité des femmes, augmentation des niveaux de qualification et évolution de la part des cadres et professions intermédiaires sont ces défis de l'emploi à relever pour la région.

**5. Les pôles urbains de Metz et de Nancy, moteurs de croissance et d'emplois.** En Lorraine, sur la période 1999-2008, plus de la moitié des nouveaux emplois créés l'ont été dans ces deux pôles urbains. Il convient de renforcer cette dynamique, créatrice de valeur et d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines.

**6. La Lorraine européenne.** Ancrage fort dans la zone Euro pouvant s'avérer être un atout considérable en phase de croissance, environnement transfrontalier unique, 100 000 travailleurs frontaliers dont 78 000 pour le seul Grand-Duché de Luxembourg : accroître les relations que la Lorraine entretient avec ses voisins est impératif.

**7. Les défis environnementaux de la Lorraine.** 6 priorités doivent être dégagées et faire l'objet d'un plan d'action partagé : rénovation thermique des logements, cohérence écologique, reconversion des sites pollués, contrôle et prévention des émissions de particules fines, lutte contre l'extension des déplacements domicile-travail et valorisation du cycle de vie des produits.

Le rapport de la Situation Économique, Sociale et Environnementale 2012 est disponible en version électronique ou papier à l'adresse suivante :  
<http://ces.lorraine.eu>  
(Rubrique : Derniers documents du CES, à droite)

Contact : Vincent Hein, [vincent.hein@lorraine.eu](mailto:vincent.hein@lorraine.eu)



## Les indices des prix de transport de fret<sup>(2)</sup>

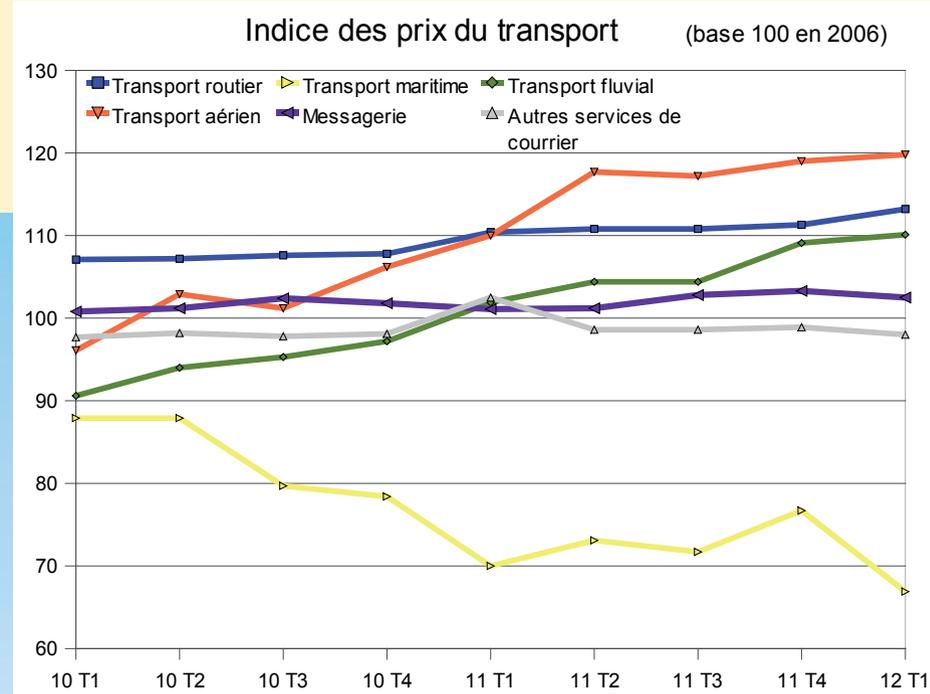
**Les prix pratiqués dans le secteur des transports de marchandises sont orientés globalement à la hausse au deuxième trimestre 2012.**

Les prix du transport routier de fret restent stables à -0,1 %<sup>(3)</sup> au deuxième trimestre. Ce léger repli s'explique essentiellement par le repli des prix pratiqués dans le transport international à -0,8 %, les prix des transports nationaux étant restés stables sur la même période. Malgré cet infléchissement, le transport routier de marchandises s'est globalement renchéri de 2,1 % en une année. L'indice des prix de messagerie et fret express évolue quasiment de la même façon : stable sur une période d'un trimestre (-0,2 % entre le premier et le deuxième trimestre 2012), mais également sur l'année (0 % entre le deuxième trimestre 2011 et le deuxième trimestre 2012).

Le transport fluvial voit ses prix légèrement augmenter à +0,3 % au deuxième trimestre, cette tendance n'étant pas homogène selon les origines-destinations. Ainsi, les transports fluviaux nationaux s'enrichissent de 1,5 % tandis que les transports internationaux voient leurs prix baisser de 1 %. De la même manière, les prix pratiqués sur le bassin Grand-Est<sup>(4)</sup> sont en hausse de 0,4 %. Sur un an, la hausse des prix du transport fluvial s'établit à +5,7 %.

Après une forte baisse constatée des prix au trimestre précédent (-12,8 %), le transport maritime de fret devient plus onéreux de 1,8 % au deuxième trimestre. Malgré ce gain, les prix de ce mode de transport sont moins élevés de 6,8 % qu'au deuxième trimestre 2011.

Les prix du transport aérien continuent de croître au deuxième trimestre et gagnent 2,8 %. A l'exception des destinations de France d'Outre-mer (-0,9 %), ce sont les prix de l'ensemble des destinations qui augmentent ce trimestre, les plus fortes hausses étant notées vers le Moyen-Orient (+9 %), l'Amérique du Nord (+6 %) et l'Europe (+3,2 %). La croissance des prix du transport aérien de fret est de 4,6 % sur un an, et même de 19,6 % en deux ans.



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2011				2012	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport routier	110,4	110,8	110,8	111,4	113,2	113,1
Transport maritime	70	73,1	71,7	76,5	66,9	68,1
Transport fluvial	101,9	104,4	104,2	106,4	110,1	110,4
Transport aérien	110	117,7	117,2	119,1	119,8	123,1
Messagerie, fret express	101,1	101,2	102,4	103,1	102,5	101,2
Autres services de courrier	102,5	98,6	98,6	98,9	98	

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2012. Chiffres et statistiques n°329, juin 2012. Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-lentreposage.html>  
 3- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent (1er trimestre 2012)  
 4- Dénomination regroupant les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».

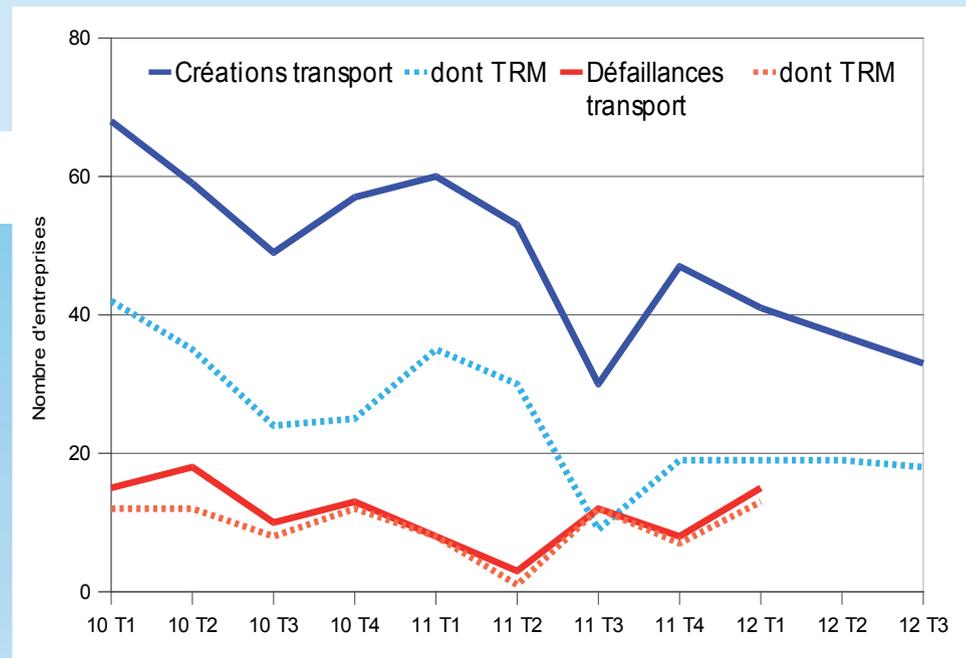
## La démographie des entreprises en Lorraine

### Créations et défaillances

**Pour la première fois depuis début 2011, le nombre de créations d'entreprises de transport repart à la hausse au troisième trimestre 2012<sup>5</sup>.**

Alors que les créations d'entreprises sont restées stables au niveau national, et ont même reculé au niveau régional (-5 %), le nombre de créations d'entreprises de transport a crû lors de ce trimestre en Lorraine. Ainsi, 33 nouvelles entreprises de transports se sont créées lors de ce trimestre, soit trois de plus (+10 %) qu'un an auparavant. Le nombre de créations d'entreprises de Transport Routier de Marchandises (TRM)<sup>6</sup> a représenté ce trimestre 55 % de ces inscriptions : 18 entreprises, soit le double des créations d'entreprises recensées un an auparavant.

Malgré cette légère reprise, la situation des entreprises de transport reste préoccupante. Les quatre derniers trimestres ont vu la création, en cumulé, de 158 entreprises de transports (soit 13 par mois, en moyenne), dont 75 de TRM (6 par mois en moyenne). Par rapport aux chiffres équivalents au premier trimestre 2010, qui correspondent au maximum « historique » enregistré depuis 2005, ces chiffres restent finalement en recul de 32 %, pour l'ensemble des créations d'entreprises de transport, et de 40 %, pour celles du TRM.



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

	2011				2012		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
	<b>Créations</b>						
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	3 841	3 691	3 502	3 452	4 042	3 577	3 323
<b>Créations transports</b>	60	53	30	47	41	37	33
<b>dont TRM</b>	35	30	9	19	19	19	18
<b>Tous secteurs (France)</b>	149 721	138 989	124 086	137 009	155 948	136 688	124 346
	<b>Défaillances</b>						
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	413	393	329	366	407		
<b>Défaillances transports</b>	8	3	12	8	15		
<b>dont TRM</b>	8	1	12	7	13		
<b>Tous secteurs (France)</b>	14 448	12 873	10 330	12 797	14 267		

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

5- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (3ème trimestre 2011)

6- Le TRM 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

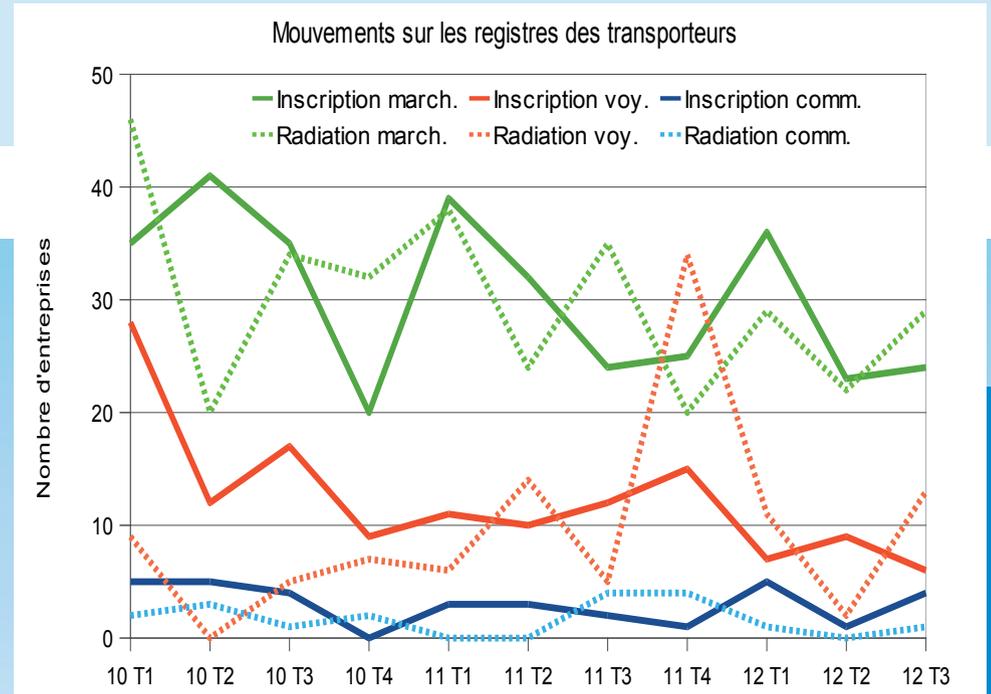
Après un deuxième trimestre encourageant, le troisième trimestre 2012 voit diminuer le nombre d'entreprises inscrites sur les registres de transporteurs.

Sur le registre des transporteurs de marchandises, même si le nombre d'inscriptions nouvelles reste stable<sup>(7)</sup> à 24 et que le nombre de radiations recule de 17 % (passant de 35 à 29), ce dernier demeure supérieur au premier. Le nombre d'entreprises inscrites sur ce registre diminue ainsi mécaniquement de 5 unités ce trimestre, alors que le bilan était de -9 entreprises inscrites un an auparavant.

La tendance est globalement la même pour le registre des transporteurs de voyageurs. Pour 6 entreprises nouvellement inscrites (6 de moins qu'au troisième trimestre 2011), l'on compte 13 entreprises radiées (8 de plus). Comptablement, le stock d'entreprises inscrites sur ce registre diminue ainsi de 7.

Le bilan est meilleur pour le registre des commissionnaires de transport. Tandis que 4 entreprises ont obtenu leur inscriptions, une seule a été radiée ce trimestre.

Au final, sur les trois registres, ce trimestre a connu 34 nouvelles inscriptions pour 43 radiations, soit un solde négatif de 9 entreprises sur l'ensemble des registres. Au troisième trimestre 2011, on comptait 38 inscriptions pour 44 radiations soit un solde de -6. Alors que le nombre de radiations est resté stable sur la période considérée (-1 soit -2 %), le nombre d'inscriptions a fortement reculé (-4 soit -10 %) induisant ce déséquilibre de plus en plus marqué entre inscriptions et radiations.



Sources : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

	2011				2012		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Registres</b>	<b>Nouvelles inscriptions</b>						
<b>Marchandises</b>	40	32	24	25	36	23	24
<b>Voyageurs</b>	11	10	12	15	7	9	6
<b>Commissionnaires</b>	3	3	2	1	5	1	4
	<b>Radiations</b>						
<b>Marchandises</b>	38	24	35	20	29	22	29
<b>Voyageurs</b>	6	14	5	34	11	2	13
<b>Commissionnaires</b>	0	0	4	4	1	0	1

7- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (troisième trimestre 2011).

## Le transport routier de marchandises en Lorraine : Les flux

**Pour le deuxième trimestre consécutif, la Lorraine connaît une forte baisse de ses flux de transport routier de marchandises : -12 % après -6 %<sup>(8)</sup>.**

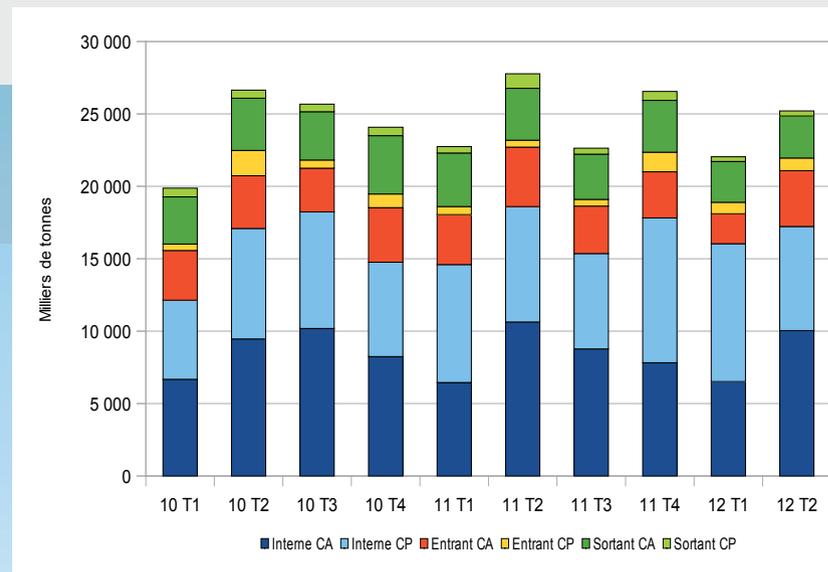
A une exception près, ce sont toutes les composantes du transport routier lorrain de fret qui sont touchées par ce recul significatif, et en particulier, les flux sortants de la région et le transport pour compte propre.

Le volume de marchandises transportées en interne à la région s'établit à 7 millions de tonnes pour compte propre et 10 millions pour compte d'autrui. Les flux internes à la région perdent ainsi 1,4 millions de tonnes, soit -7 %, par rapport à la même période de l'année passée (17,2 contre 18,6 millions). Les volumes transportés pour compte propre chutent de 10 %, tandis que le transport pour compte d'autrui décroît de 6 %.

Les expéditions de marchandises depuis la Lorraine vers le reste de la France dégringolent ce trimestre de 41 %, passant de 5,5 à 3,3 millions de tonnes transportées au total. De la même manière, c'est le transport pour compte propre qui constitue l'essentiel de cette forte diminution : 1,6 millions de tonnes de moins (soit -82 %) pour un recul de 680 000 tonnes (-19 %) sur le compte d'autrui.

A l'inverse, le volume de marchandises réceptionnées depuis une autre région française est en légère hausse (+3 %), une hausse étant totalement due au transport pour compte propre. Ainsi, alors que ce sont 250 000 tonnes de moins qui ont été convoyées pour compte d'autrui (-6%), le transport pour compte propre a vu ses volumes traités enfler de 83 % (+400 000 tonnes).

Au final, ce trimestre, sur les transports routiers concernant la Lorraine à l'intérieur des frontières nationales, le volume de marchandises traitées en compte propre diminue de 19 % en tonnages et de 8 % pour le transport pour compte d'autrui. Les marchandises transportées pour compte d'autrui représentent les deux-tiers de l'ensemble des marchandises transportées, quand cette proportion n'atteignait que la moitié le trimestre précédent.



	2011				2012	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Flux</b>	<b>Compte d'autrui</b>					
<b>Internes</b>	6 454	10 634	8 772	7 819	6 519	10 042
<b>Entrants</b>	3 450	4 017	3 278	3 188	2 063	3 855
<b>Sortants</b>	3 695	3 584	3 119	3 578	2 818	2 901
<b>Total</b>	13 599	18 324	15 169	14 584	11 399	16 798
	<b>Tous comptes</b>					
<b>Internes</b>	14 597	18 601	15 360	17 817	16 040	17 226
<b>Entrants</b>	4 009	4 583	3 742	4 540	2 858	4 728
<b>Sortants</b>	4 137	4 592	3 535	4 194	3 141	3 251
<b>Total</b>	22 743	27 775	22 637	26 551	22 039	25 205

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

8- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (deuxième trimestre 2011).

## Le transport routier de marchandises en Lorraine : les immatriculations

**Pour le troisième consécutif, les immatriculations neuves de véhicules utilitaires lourds ou légers régressent au troisième trimestre 2012, tant en France qu'en Lorraine<sup>(9)</sup>.**

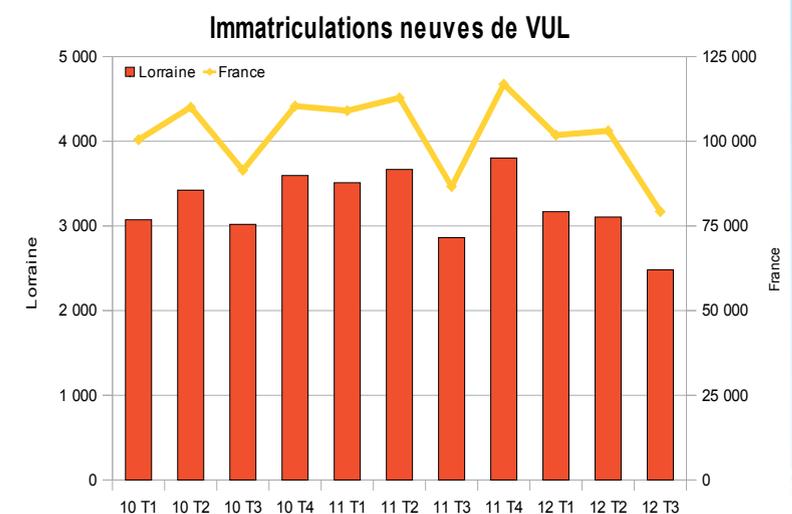
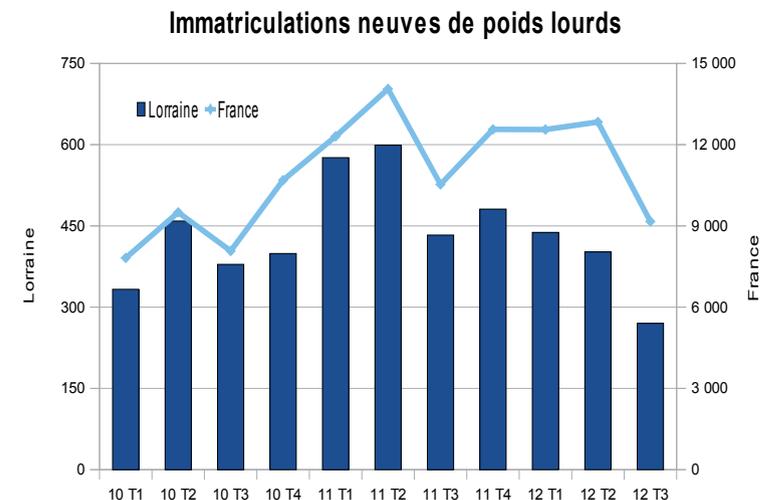
En France, les immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL)<sup>(10)</sup> ont ainsi reculé de 9 % ce trimestre et celles de poids lourds (PL)<sup>(11)</sup> de 13 %. Par rapport au deuxième trimestre 2012, les évolutions sont respectivement de -23 % et -29 %, mais ces chiffres demeurent dans le même ordre de grandeur de la baisse constatée en 2011.

Ce trimestre, la Lorraine décroche également dans des proportions plus fortes que la moyenne nationale : -13 % pour les VUL et -38 % pour les

PL. Ainsi, ce ne sont plus que 270 PL et 2482 VUL neufs qui ont été immatriculés en Lorraine, atteignant des chiffres historiquement bas depuis l'origine du suivi de ces séries début 2009. Par rapport à la France, la Lorraine a pesé pour 3,13 % des immatriculations neuves de VUL et pour 2,95 % des immatriculations neuves de PL (contre, respectivement, 3,01 % et 3,13 % le trimestre précédent).

(Immatriculations neuves)	2011				2012		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Véhicules Utilitaires Légers (VUL)</b>							
<b>Lorraine</b>	3 150	3 667	2 862	3 802	3 168	3 105	2 482
<b>France</b>	109 020	112 794	86 641	116 843	101 785	103 072	79 234
<b>Poids Lourds (PL)</b>							
<b>Lorraine</b>	576	599	433	481	438	402	270
<b>France</b>	12 306	14 057	10 533	12 565	12 557	12 836	9 163

Source : SOes - fichier central des automobiles



9- Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le troisième trimestre 2011)

10- Véhicules utilitaires légers (VUL) : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

11- Poids lourds (PL) : camions et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC supérieur à 3,5 tonnes et tracteurs routiers

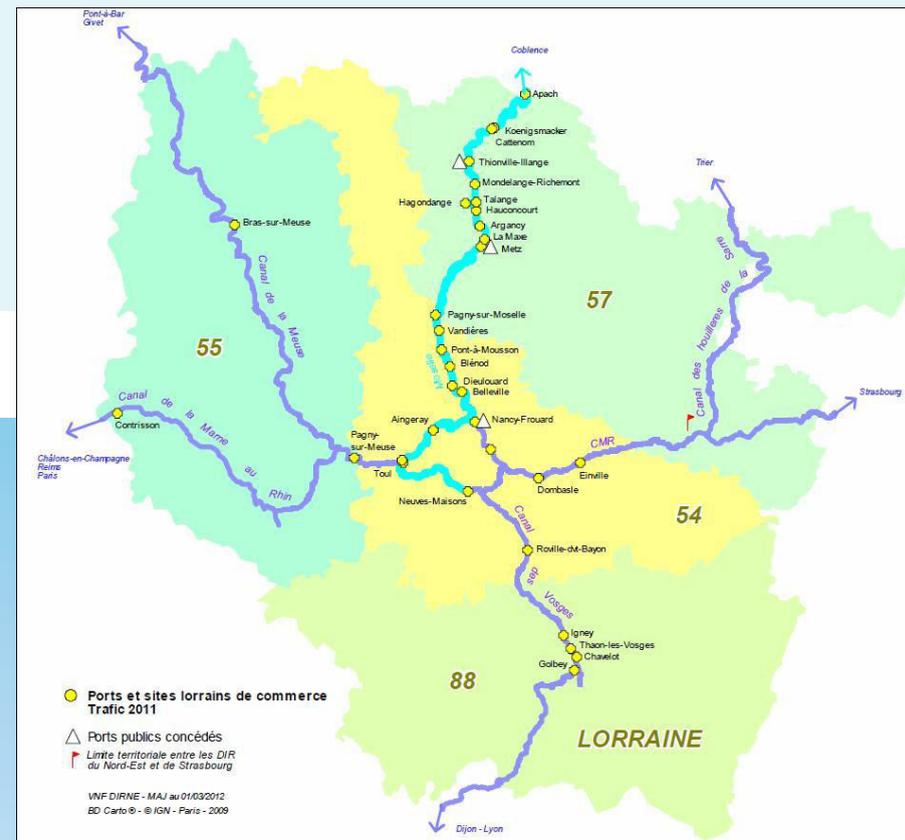
## Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

### Les chargements et déchargements<sup>[12]</sup>

Observée depuis le début de l'année 2012, la tendance à la baisse du trafic fluvial sur l'ensemble du réseau lorrain se poursuit au troisième trimestre.

A l'exception des expéditions sur sa partie septentrionale (+6,4 %)<sup>[13]</sup>, la Moselle canalisée continue de voir décroître son flux de marchandises de 16,5 % en tonnages. Alors que le volume d'expéditions se trouve relativement épargné (-2,2 %), celui des réceptions, toujours fortement impactées par le ralentissement des activités sidérurgiques et énergétiques, continue sa chute entamée fin 2011 (-28,5 %). Par rapport au même trimestre de 2011, le troisième trimestre 2012 voit donc les volumes traités par les ports de la Moselle en chute de 25 % (1,9 millions contre 2,5 millions de tonnes).

Sur les autres voies navigables de la région, l'évolution est plus contrastée. Sur le canal des Vosges, le volume de marchandises traitées par les ports du canal des Vosges est en recul de 21,1 % et ne dépasse pas encore la barre des 500 000 tonnes. Par contre, sur le canal de la Marne au Rhin le trafic a doublé sur la partie Est (27 500 tonnes durant les neuf premiers de l'année). Dans le même temps, la partie Ouest de ce canal a vu le volume de marchandises transportées grimper de 1 500 (neuf premiers mois de 2011) à 21 500 tonnes (neuf premiers mois de 2012).



© Service de navigation du Nord-Est

### Évolution au cours des neuf premiers mois 2012 par rapport aux neuf premiers mois 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	2 051 052	1 580 253	3 631 305	1 927 263	2 397 700	4 324 963	+ 6,4 %	- 34,1 %	- 16 %
	de Frouard à Metz	828 919	739 829	1 568 748	984 103	912 403	1 896 506	- 15,8 %	- 18,9 %	- 17,3 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	0	0	0	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	225 968	367 351	593 319	263 487	449 710	713 197	- 14,2 %	- 18,3 %	- 16,8 %
	<b>TOTAL :</b>	<b>3 105 939</b>	<b>2 687 433</b>	<b>5 793 372</b>	<b>3 174 853</b>	<b>3 759 813</b>	<b>6 934 666</b>	<b>- 2,2 %</b>	<b>- 28,5 %</b>	<b>- 16,5 %</b>
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	27 481	21 460	48 941	10 706	3 914	14 620	+ 156,7 %	+ 448,3 %	+ 234,8 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	228 847	226 908	455 755	289 799	287 578	577 377	- 21 %	- 21,1 %	- 21,1 %

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.

12- Source : VNF - ADVE Nancy

13- Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont relatives aux 9 premiers mois de 2012 comparés aux 9 premiers mois de 2011



# Air et Transports : Evaluer pour agir

**En élaborant une convention de partenariat avec Air Lorraine, l'ORT2L fait le choix de disposer d'outils de mesure et d'analyses fiables permettant d'agir concrètement contre la pollution atmosphérique. Éclairage sur les enjeux et les actions.**

**Le besoin d'un air de bonne qualité**, tant pour la santé humaine que pour l'environnement n'est plus à démontrer. Ces dernières années, les titres des journaux ont bien souvent attiré notre attention sur les effets dangereux.  
« De plus en plus d'enfants souffrent d'asthme », « Allergies : doublement en 20 ans »,...

Les conséquences sanitaires de la qualité de l'air sont estimées entre 20 et 30 milliards d'euros par an en France. Le programme CAFE (Clean Air for Europe) de la Commission Européenne estimait qu'en France, en 2000, plus de 42 000 décès par an étaient en relation avec l'exposition chronique aux poussières fines PM<sub>2,5</sub>\* d'origine anthropique, ce qui correspondait à une perte moyenne d'espérance de vie de 8,2 mois en France.

Face à la nécessité d'agir, des mesures concrètes ont été arrêtées aux niveaux international, européen, national et local. En application de directives européennes, la loi rend obligatoire la surveillance de la qualité de l'air ambiant et l'information du public. Elle renforce cette obligation par le respect de plafonds d'émission et de normes de qualité de l'air (objectifs de qualité, valeurs limites...), et la mise en œuvre de plans d'actions d'ampleur nationale, régionale et locale pour réduire les émissions de polluants dans l'air.

Inutile de chercher un coupable unique. La responsabilité est partagée et chacun doit agir.

La pollution de l'air est la résultante de multiples facteurs : croissance de la consommation d'énergie, développement de l'activité économique, des circulations routière et aérienne, etc. Ainsi, la production et l'utilisation d'énergie en sont les principaux moteurs.

La pollution atmosphérique sévit surtout en milieu urbanisé et dans les zones d'activités, non seulement par suite de la concentration des activités et des foyers domestiques, mais aussi à cause de la circulation des véhicules à moteur. C'est dans ces espaces que se retrouve aussi la majeure partie de la population.

## L'urgence en deux points

Des urgences donnent des priorités. Les dépassements constatés en particules fines PM<sub>10</sub>\* ont des conséquences sanitaires importantes et placent la France en situation contentieuse avec la Commission Européenne pour non respect des valeurs limites de protection de la santé. Parmi les sites concernés, figurent notamment des sites urbains avec des zones de surexposition en proximité routière et des sites de proximité industrielle.

Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) sont aussi dans le collimateur. Les valeurs limites ne sont pas respectées. Conséquences : une surexposition de centaines de milliers de personnes le long des principaux axes routiers. De plus, les oxydes d'azote favorisent la production d'ozone, polluant secondaire ayant aussi des effets majeurs sur la santé et l'environnement.

## Diesel : tendances et enjeux à venir

Lors du premier semestre 2012, le centre international de recherche sur le cancer a fait évoluer son avis sur les gaz d'échappement de diesel. De « cancérogènes probables », ces gaz sont désormais classés parmi les « cancérogènes certains » pour les humains. Si les effets sur la santé des particules issues des moteurs Diesel (PDi) sont prouvés, dans une intervention à l'Académie Nationale de Médecine, le Professeur Michel Aubier souligne que « toute les publications actuellement disponibles concernent les émissions de PDi issues de moteurs de technologie ancienne ». Or, des avancées significatives ont été faites.

Le renouvellement du parc des véhicules vers les normes EURO plus respectueuses de l'air nécessitera toutefois quelques années. La mobilisation reste donc nécessaire. Ainsi, l'ADEME a publié en novembre 2012, un avis qui détaille les progrès réalisés et propose des recommandations pour la lutte contre l'émission de particules des véhicules.



# Air et Transports : Evaluer pour agir

### En Lorraine, un outil de mesure d'évaluation et d'analyse

L'inventaire des émissions d'Air Lorraine permet d'avoir une vision précise de la contribution de l'ensemble des transports (routier et non routier).

Les proportions émises par ce secteur en Lorraine s'élèvent pour les oxydes d'azote (35,6 %), benzène (27,7 %), poussières fines (PM<sub>2,5</sub><sup>(14)</sup> : 20,4% et PM<sub>10</sub><sup>(14)</sup> : 16,3 %) (Source : inventaire des émissions Air Lorraine 2006). La pollution provient en grande majorité du trafic routier. Il faut noter que les transports non routiers contribuent faiblement aux émissions de polluants atmosphériques entre 0,1 % pour le dioxyde de carbone et 1,2 % pour le benzène.

Ces polluants proviennent principalement des gaz d'échappements des véhicules, mais aussi de l'usure des organes mécaniques de frottements (freins, embrayage, usure des pneus...) ou de l'évaporation des carburants.

L'impact du trafic routier dépend du nombre de véhicules circulant, du type de véhicules. La vitesse du trafic rentre également en ligne de compte. La topographie de l'axe routier et sa configuration (rue « canyon ») influencent également la dispersion des polluants. Enfin, les conditions météorologiques jouent un rôle non négligeable dans la dispersion de ces polluants.

### Une dynamique régionale en marche

Des actions à la source : la réduction des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports est intégrée dans des réglementations couvrant tous les secteurs, aérien, fluvial, maritime. La mise en place des nouvelles normes EURO présente une réelle opportunité de réduction des émissions liées au transport, véhicules légers et lourds.

Suite aux lois Grenelle, des politiques d'actions ont été décrétées. Un plan national particules a été inscrit au Plan National Santé-Environnement 2 (PNSE2) et décliné à l'échelle régionale. Les Schémas Régionaux Climat, Air, Énergie (SRCAE) sont en route. Ils doivent conjuguer des objectifs d'économies d'énergie, de lutte contre les changements climatiques et qualité de l'air.

Les Plans de Protections de l'Atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants complètent le dispositif. Ils concernent, en Lorraine, les agglomérations de Metz-Thionville et Nancy.

Les objectifs généraux de ces plans sont d'une part, de ramener les niveaux des polluants classiques inférieurs aux valeurs limites fixés par les directives européennes et d'autre part, d'arrêter des mesures concrètes pour maîtriser et réduire les émissions et l'impact en cas de dépassement du seuil d'information ou d'alerte des polluants réglementés par arrêtés préfectoraux.

Le partenariat entre l'ORT2L et Air Lorraine entre totalement dans cette dynamique. En choisissant de collaborer ensemble, les deux associations facilitent l'évaluation régulière de l'impact des transports en Lorraine sur la qualité de l'air et de l'atmosphère. Il s'agit d'offrir aux professionnels et aux décideurs une base de connaissance et d'évaluation indispensable à l'accompagnement des actions de développement durable, de lutte contre les changements climatiques et de préservation de la qualité de l'air. Une expertise partagée permettant d'agir concrètement et localement !

14- PM<sub>2,5</sub> : particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres (1 µm=1/1000ème de mm) ; PM<sub>10</sub> : particules fines de diamètre inférieur à 10 µm

## Le transport de voyageurs en Lorraine

### Venir en Lorraine

La Lorraine dispose d'un réseau dense d'infrastructures de transport desservant le territoire dans son ensemble. Le réseau principal permet de rejoindre Paris et Strasbourg par A4 ou RN4, le Luxembourg et le sud-est de la France par l'A31, la Franche-Comté et le Sud Alsace par les RN57 et RN59.

Le réseau ferré, électrifié aux deux-tiers de sa longueur, est globalement plus dense que la moyenne nationale (7,4 contre 5,5 km/100 km<sup>2</sup>). Grâce à la LGV Est-européenne, Metz ou Nancy sont maintenant reliées à Paris en moins de 1h30. La deuxième phase de cette ligne à grande vitesse, dont la mise en service est prévue en 2016, accélérera les parcours vers Strasbourg et, au-delà, vers l'Allemagne ou les régions du Sud-Est de la France.

L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, situé entre les agglomérations de Metz et de Nancy, dispose de liaisons régulières vers les villes du Sud de la France (Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Corse) et l'Algérie. Des vols charters à destination du pourtour méditerranéen sont également proposés durant la saison touristique. Après quatre années de baisse dues à la concurrence du TGV, le nombre de passagers fréquentant cet aéroport est reparti à la hausse en 2011 (10 % de passagers en plus par rapport à 2010).

Il est également possible de transiter entre Luxembourg et Lorraine Nord, via **12 lignes transfrontalières**, conventionnées entre les États français et luxembourgeois. De même, les habitants de Moselle-Est ont à leur disposition **3 autres lignes de bus** pour se rendre en Sarre, ainsi que le **tram-train de Sarrebruck**, exploité par **Saarbahn GmbH**, dont le terminus se trouve à Sarreguemines

### Se déplacer en Lorraine

Outre la voiture individuelle et les différentes solutions de covoiturages proposées via Internet (voir par exemple [www.lorraine.eu/cms/se-deplacer/covoiturage](http://www.lorraine.eu/cms/se-deplacer/covoiturage)), deux types de transports collectifs sont accessibles pour les voyages interurbains.

Les Transports Express Régionaux sont organisés par la Région Lorraine, tant par train que par autocars, sur l'ensemble du territoire régional. L'exploitation du réseau Métrolor est confiée à la SNCF. La fréquentation des 31 lignes du réseau **TER Métrolor**, sur lequel circulent 565 trains par jour, atteint les 700 millions de voyages-km<sup>(15)</sup> en 2011 (soit moitié plus qu'en 2005). Ce sont ainsi plus de 400 000 Lorrains qui ont pris au moins une fois le TER en 2011.

La mise en place d'une tarification attractive, accompagnée du renouvellement quasi-intégral du matériel roulant ont fortement contribué à l'augmentation de la fréquentation du réseau Métrolor. Par ailleurs l'attractivité du réseau Métrolor est renforcée par les nombreuses correspondances offertes avec le TGV.

En augmentation constante, le trafic ferroviaire régional bénéficie d'un bon niveau d'offre (6ème région française<sup>(16)</sup>) et d'une bonne qualité de service (2ème région française<sup>(16)</sup>). 41 % du trafic voyageurs est concentré sur l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, avec des parts modales pour le trafic transfrontalier très importantes, notamment depuis les agglomérations thionilloise et messine.

Les quatre conseils généraux sont responsables des déplacements par autocars à l'intérieur des limites départementales, et notamment les transports scolaires :

- Réseau TED (Meurthe-et-Moselle)
- Réseau Intermodal des Transports de la Meuse
- Réseau TIM (Moselle)
- Réseau LIVO (Vosges)

15- Le voyage-km est une unité utilisée dans le domaine des transports. Il correspond à un voyageur transporté sur un kilomètre.

Ainsi, 2 voyageurs transportés sur 1 km ou 1 voyageur transporté sur 2 km « valent » 2 voyages-km.

16- Source : Ville Rail & Transports, *Les grands prix des régions 2012* - 03 avril 2012

## Se déplacer en ville

En agglomérations, les transports sont gérés par une autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), qui peut opérer en régie (et fait circuler ses propres véhicules avec son personnel) ou déléguer son exploitation à une société. L'aire de compétence de ces AOTU est le périmètre de transports urbains (PTU), recouvrant une ou plusieurs communes urbaines. En 2010, les vingt PTU que compte la Lorraine couvraient le territoire de 245 communes, regroupant 10 % de la surface régionale et la moitié de sa population. En moyenne, chaque habitant de ces PTU a effectué 47,4 voyages.

## L'intermodalité

**Afin de faciliter les déplacements des Lorrains**, les différentes autorités organisatrices des transports publics se sont lancées, dans le cadre du Contrat de Projet État-Région 2007-2013, dans une démarche globale d'intermodalité tarifaire et billettique. Ainsi, un Lorrain ayant souscrit un abonnement sur la carte **SimpliCités** pourra se déplacer, avec une seule carte, sur les réseaux urbain et suburbain de Nancy, les réseaux urbains de Pompey et Pont-à-Mousson, les réseaux départementaux de Moselle et Meurthe-et-Moselle et les TER Métrolor.

**SimpliCim**, Calcul d'Itinéraire Multimodal, est un site internet qui permet aux citoyens de savoir quel trajet emprunter via les transports en commun, de porte à porte. Facilitant l'accessibilité aux différents réseaux, il vise à développer l'usage des transports en commun en Lorraine et bientôt dans la Grande Région, dans une démarche d'éco-mobilité afin de préserver la biodiversité lorraine.

Concrètement, chaque personne peut obtenir son itinéraire complet en indiquant le lieu de départ et le lieu d'arrivée, ainsi que les horaires de départ et/ou d'arrivée souhaités. SimpliCim, Calcul d'Itinéraire Multimodal, permet donc d'obtenir les informations sur les différents moyens de transports à utiliser (bus, trains, trams, covoiturage, marche, etc.), ainsi que les tarifs associés.

A l'initiative de la Région Lorraine, le projet a été officialisé en février 2012 par la signature de la convention de partenariat entre 22 des collectivités territoriales Autorités Organisatrices de Transports (AOT) lorraines.

Le site Internet [www.simplificim-lorraine.eu](http://www.simplificim-lorraine.eu) a été mis en service le 20 septembre 2012 à l'occasion de la Semaine de la Mobilité.

Réseaux	Nombre de communes	Nombre de lignes bus	Nombre de voyages par habitant	Site Internet
Bar-le-Duc	3	4	31	<a href="http://www.bus-tub.com">www.bus-tub.com</a>
Bouzonville	1	9 lignes scolaires	nd	<a href="http://www.mairie-bouzonville.fr/transports">www.mairie-bouzonville.fr/transports</a>
Épinal	5	7	47	<a href="http://www.imaginelebus.com">www.imaginelebus.com</a>
Forbach	21	9	nd	<a href="http://www.agglo-forbach.fr/site/transport_intro.php">www.agglo-forbach.fr/site/transport_intro.php</a>
Longwy	15	3	40	<a href="http://www.tgl-longwy.fr">www.tgl-longwy.fr</a>
Lunéville	12	3	10	<a href="http://www.bus-luneo.com">www.bus-luneo.com</a>
Metz	40	53	70	<a href="http://www.tcrm-metz.fr">www.tcrm-metz.fr</a>
Nancy	20	21 + 1 ligne tramway	98	<a href="http://www.reseau-stan.com">www.reseau-stan.com</a>
Nancy-Suburbain	18	3	8	<a href="http://www.reseausub.fr">www.reseausub.fr</a>
Neuves-Maisons	12	3	6	<a href="http://www.cc-mosellemadon.fr">www.cc-mosellemadon.fr</a>
Pompey	12	7	nd	<a href="http://www.bassinpompey.fr/fr/sit-transport-bassin-pompey.html">www.bassinpompey.fr/fr/sit-transport-bassin-pompey.html</a>
Pont-à-Mousson	10	5	21	<a href="http://www.pays-pont-a-mousson.fr/competences/transport_communaire.htm">www.pays-pont-a-mousson.fr/competences/transport_communaire.htm</a>
Remiremont	1	2	2	<a href="http://www.remiremont.fr/mairie/transport.php">www.remiremont.fr/mairie/transport.php</a>
Saint-Avold	10	6	17	<a href="http://www.transavold.com">www.transavold.com</a>
Saint-Dié-des-Vosges	1	10	21	<a href="http://www.deobus.com">www.deobus.com</a>
Sarrebourg	8	3	5	<a href="http://www.isibus.fr">www.isibus.fr</a>
Sarreguemines	25	4	36	<a href="http://www.agglo-sarreguemines.fr/transports-en-commun">www.agglo-sarreguemines.fr/transports-en-commun</a>
Thionville	35	36	46	<a href="http://www.smitu.fr">www.smitu.fr</a>
Toul	3	4	10	<a href="http://www.movia.fr">www.movia.fr</a>
Verdun	3	6	20	<a href="http://www.bus-tiv.com">www.bus-tiv.com</a>



## Contacts

### 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<sup>er</sup> juin 1924 dans le département de la Moselle.  
Directeur de la publication : Frantz EHLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / SG  
décembre 2012