

La Lettre d'information

N° 15 - mars 2013

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
Assemblée générale de l'ORT2L du 19 février 2013	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

Transport ferroviaire

Enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine	10
--	----

Développement Durable

Signature du SRCAE	11
Qualité de l'air : une expertise scientifique pour quoi faire ?	13

Flash

Hygiène de vie et sécurité routière	14
-------------------------------------	----

Contacts

15

Agenda

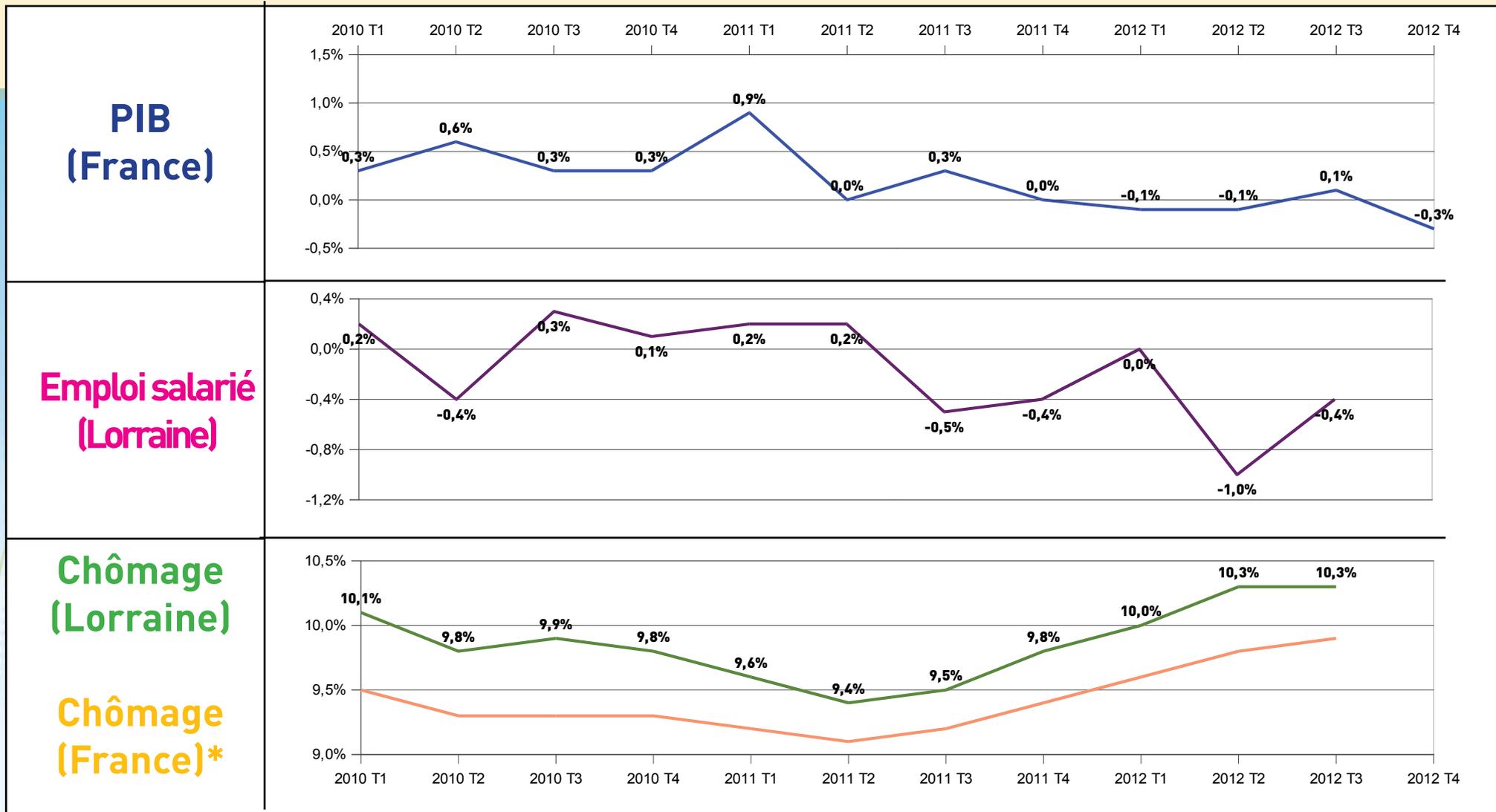
09/04/2013

Bureau de l'ORT2L

11/06/2013

Bureau de l'ORT2L

La conjoncture nationale et régionale⁽¹⁾



* Données provisoires

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

Assemblée Générale de l'ORT2L du 19 février 2013

Le 19 février dernier s'est tenue l'assemblée générale de l'ORT2L, en présence de la plupart des représentants de ses membres. Cette assemblée a été l'occasion d'effectuer le bilan de l'année écoulée et de préparer les actions de l'année entamée.

Ainsi, en 2012, l'observatoire a réalisé les tâches suivantes :

- publication de quatre Lettres d'information
- publication des Chiffres clés des transports en Lorraine en octobre
- réalisation de l'Enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine
 - * les conclusions ont été rendues en novembre
 - * présentation de ces conclusions à l'issue de l'assemblée générale (voir page 11)
- réalisation du Suivi des émissions atmosphériques dues aux transports en Lorraine, en collaboration avec Air Lorraine
 - * des problèmes méthodologiques ont néanmoins perturbé le bon fonctionnement de cette étude ; ces problèmes sont en instance de traitement
- Enquête sur l'emploi et la formation dans les métiers du transport et de la logistique
- organisation d'une Rencontre des ORT du Grand-Est le 17 octobre
- gestion du site Internet www.ort2l.fr

Les membres présents ont également voté le programme d'actions 2013 suivant :

- reconduction de la publication des quatre Lettres d'information et des Chiffres clés des transports en Lorraine
- réalisation d'une étude sur le fret express
- en lien avec les ORT du Grand-Est, réalisation d'une étude sur le transport de bois
- poursuite du Suivi des émissions atmosphériques dues aux transports en Lorraine, en collaboration avec Air Lorraine
 - * la convention liant ORT2L et Air Lorraine prévoit une prestation sur trois années
- reconduction de l'Enquête sur l'emploi et la formation dans les métiers du transport et de la logistique
- participation à une ou deux rencontre(s) des ORT du Grand-Est
- organisation d'une journée thématique (thème à définir) au second semestre
- gestion du site Internet www.ort2l.fr
- création d'une nouvelle rubrique « Emploi-formation » sur le site Internet www.ort2l.fr.

Les indices des prix de transport de fret⁽²⁾

A l'exception du transport fluvial, les prix du transport de fret sont orientés à la baisse au troisième trimestre 2012.

En recul quasi-continu depuis début 2010, les prix pratiqués dans le transport maritime atteignent ce trimestre leur minimum depuis 2006. En baisse de 4,9 % ce trimestre*, ces prix ont chuté de 10 % en un an, de 27 % depuis 2010 et de 36 % depuis 2006.

Les autres services de poste et de courrier voient leurs prix diminuer de 1,4 % en moyenne. Dans le détail, les prix pratiqués pour les services nationaux de courrier connaissent une diminution plus importante que les services internationaux (-1,6 % contre -0,8 %). Dans le même temps, les services de messagerie et de fret express ont également connu un fléchissement de leurs prix de 1,1 %.

Après trois trimestres consécutifs de hausse, les tarifs des transports aériens de fret repartent à la baisse au troisième trimestre (-1,1 %), mais restent néanmoins plus élevé de 4 % qu'un an auparavant. A l'exception des destinations africaines, qui connaissent un enchérissement de 4,1 %, tous les autres vols sont, en moyenne, concernés par cette baisse. Les diminutions les plus importantes sont observées sur les zones « Asie-Pacifique » (-4,2 %), « Europe » et « Amérique du Nord » (-3,8 % chacune).

Les tarifs des prestations de transport routier de marchandises restent stables (-0,1 %) ce trimestre, pour une hausse modeste au cours des quatre derniers trimestres (+1,8 %). Si les prix des transports nationaux sont restés globalement stables, ceux du marché du transport routier international connaissent une baisse de 0,9 %.

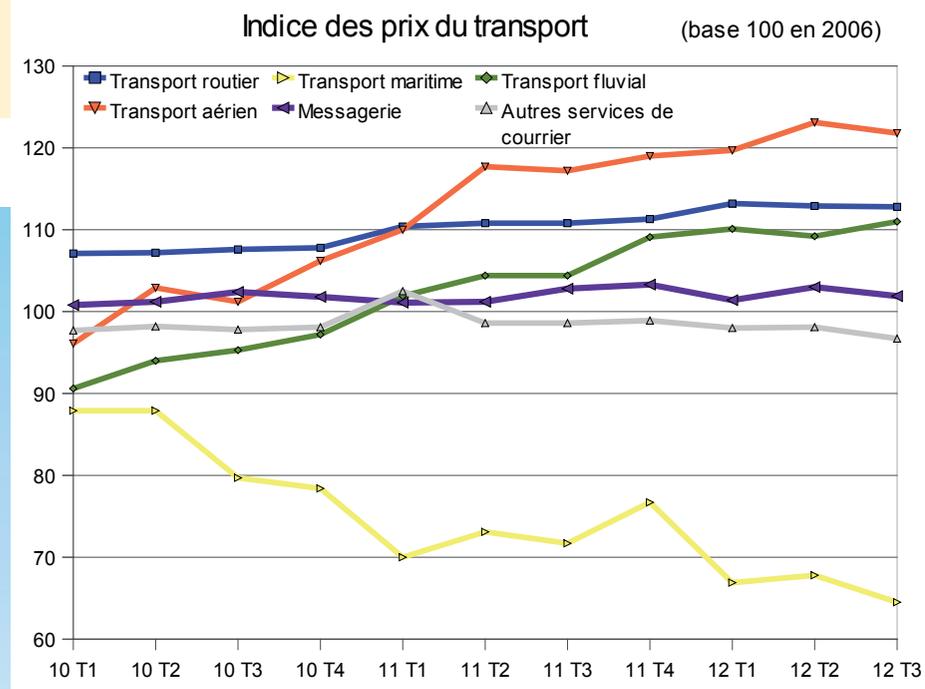
Le transport fluvial de fret renoue avec l'augmentation de ses prix (+1,6 %), après une légère décrue au trimestre précédent (-0,8 %). Globalement, la hausse des prix du transport fluvial atteint 6,5 % en un an. La baisse des prix pratiqués dans le transport national (-0,8 %) est compensée par la hausse des tarifs du transport international (+3,9 %). Le bassin « Grand-Est »**, largement internationalisé, y participe pour beaucoup : +3,4 % (les prix des transports sur les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais restent stables sur la période).

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent (soit le deuxième trimestre 2012).

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

2- CGDD. Indices des prix de transport de fret et de l'entreposage au troisième trimestre 2012. Chiffres et statistiques n°380, décembre 2012.

Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-lentreposage.html>



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2011				2012		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Transport routier	110,4	110,8	110,8	111,3	113,2	112,9	112,8
Transport maritime	70	73,1	71,7	76,7	66,9	67,8	64,5
Transport fluvial	101,9	104,4	104,2	109,1	110,1	109,2	111
Transport aérien	110	117,7	117,2	119	119,7	123,1	121,8
Messagerie, fret express	101,1	101,2	102,4	103,3	101,4	103	101,9
Autres services de courrier	102,5	98,6	98,6	98,9	98	98,1	96,7

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

La démographie des entreprises en Lorraine

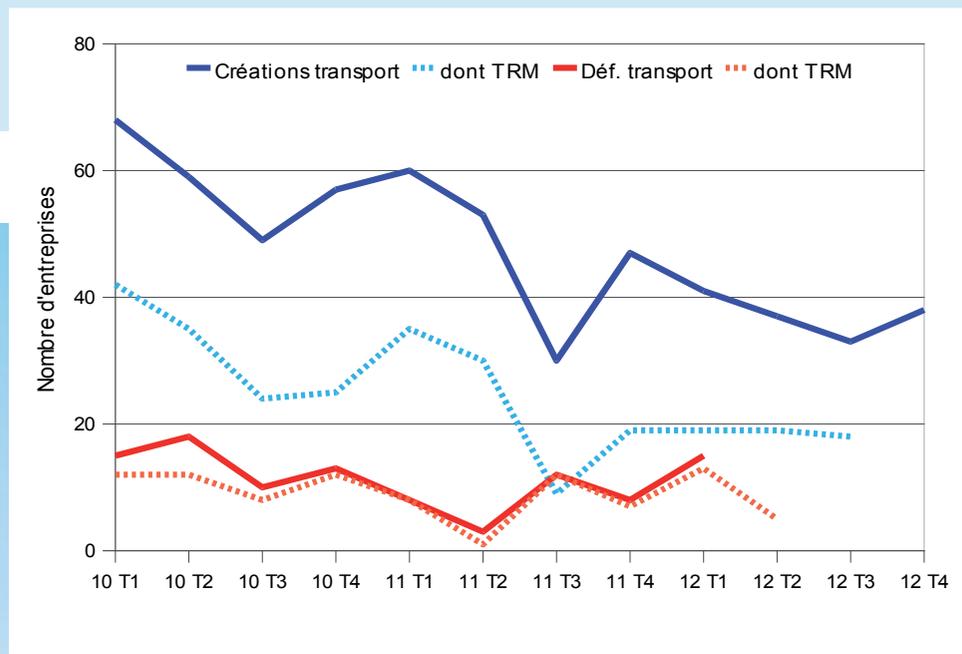
Créations et défaillances

Dans un contexte rendu difficile par la situation économique nationale, la démographie des entreprises en Lorraine demeure morose en fin d'année 2012, en particulier pour le secteur du transport et de la logistique.

Alors que le nombre de création d'entreprises reculait légèrement au quatrième trimestre 2012* (-5 % au niveau national et -3 % en Lorraine), ce chiffre enregistrait une forte décrue pour ce qui concerne le secteur du transport** : -19 %. Le dernier trimestre 2011 avait ainsi vu la création de 47 nouvelles entreprises de transport, contre 38 fin 2012, soit 9 de moins.

Durant l'ensemble de l'année 2012, la Lorraine a compté 149 créations d'entreprises de transport (soit 12 par mois en moyenne). Ce chiffre est inférieur de 22 % au résultat de 2011 (190 créations, 16 par mois en moyenne). Ces résultats sont d'autant plus inquiétants que le nombre de créations d'entreprises, tous secteurs, est en légère diminution en Lorraine (-2 %) et stagne au niveau national (+0,03 %).

La remontée des chiffres régionaux de défaillances d'entreprises n'étant pas effective après le mois de mai 2012, l'ORT2L n'est pas en mesure de fournir les évolutions de celles-ci après le premier trimestre 2012, chiffres commentés dans la précédente **Lettre d'informations de l'ORT2L**.



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

	2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Créations								
Tous secteurs (Lorraine)	3 841	3 691	3 502	3 452	4 042	3 577	3 301	3 289
Créations transports	60	53	30	47	41	37	33	38
dont TRM	35	30	9	19	19	19	18	
Tous secteurs (France)	149 721	138 989	124 086	137 009	155 948	136 688	124 152	133187
Défaillances								
Tous secteurs (Lorraine)	413	393	329	366	407			
Défaillances transports	8	3	12	8	15			
dont TRM	8	1	12	7	13	5		
Tous secteurs (France)	14 448	12 873	10 330	12 797	14 267	11 436		

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

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le 4^{ème} trimestre 2011 pour les créations).

** Le secteur « Transports et entreposage » comprend la section H de la [Nomenclature d'Activité Française 2008](#).

La démographie des entreprises en Lorraine

Inscriptions et radiations des registres

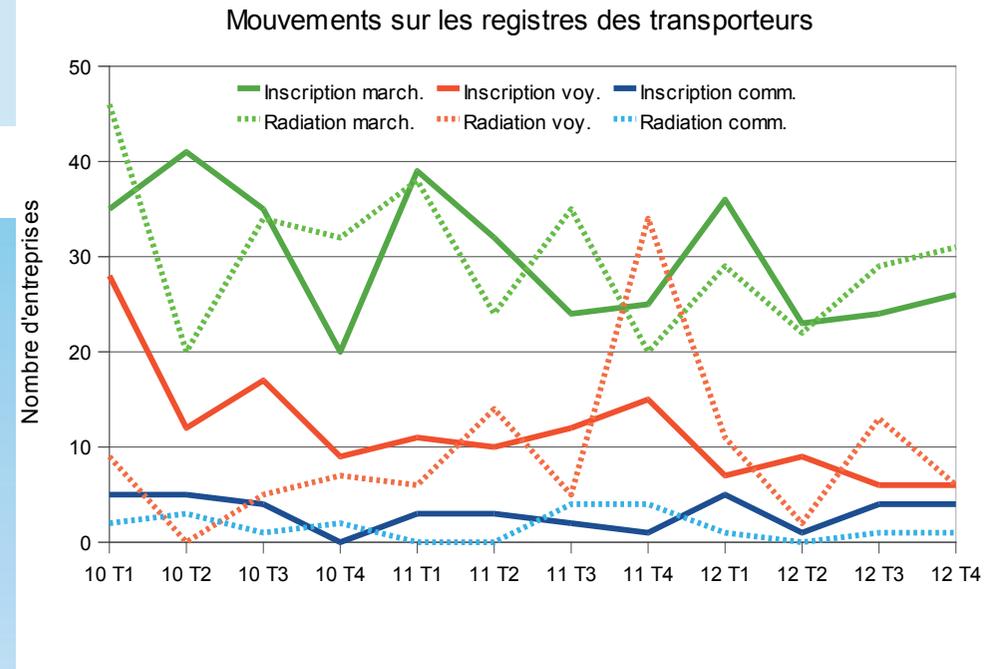
L'année 2012 se termine sur un constat défavorable pour les entreprises de transport de la région.

Le registre des transporteurs de marchandises voit ainsi le nombre de ses entreprises inscrites diminuer de 5 au quatrième trimestre 2012. Si 26 inscriptions nouvelles ont été enregistrées ce trimestre (soit une de plus*), 31 entreprises ont été radiées dans le même temps (+11, soit moitié plus). Sur l'ensemble de l'année 2012, ce registre a ainsi connu 109 inscriptions nouvelles pour 111 radiations (respectivement -10 % et -5 % par rapport à 2011). Le nombre d'entreprises inscrites y est donc resté stable, perdant 2 éléments dans le courant de l'année.

Ce trimestre, autant d'entreprises (6) ont été nouvellement inscrites que radiées sur le registre des transporteurs de voyageurs. Si le nombre de radiations est en forte baisse (-80 %, la fin 2011 ayant connu un nombre élevé de radiations dû à une modification technique), le nombre des inscriptions est néanmoins lui aussi en forte diminution (-60 %). Globalement, ce registre a enregistré, durant l'année écoulée, 28 inscriptions pour 32 radiations (respectivement -40 % et -45 %), l'appauvrissant donc de 4 entreprises par rapport à 2011.

Le registre des commissionnaires de transport termine l'année sur une note positive. En effet, pour 4 inscriptions nouvelles ce trimestre, 1 seule radiation a été prononcée (contre 1 inscription et 4 radiations un an auparavant). En 2012, ce sont 14 entreprises qui ont pu s'y inscrire, tandis que 3 seulement en ont été radiées.

Au total, l'année 2012 a enregistré 151 inscriptions nouvelles sur l'ensemble des trois registres (soit -15 % par rapport à 2011) pour 146 radiations (soit -21 %). Ces résultats, corrects, sont toutefois à tempérer par la bonne forme des entreprises commissionnaires de transport et au surplus de radiations prononcées en 2011 sur le registre des voyageurs.



Sources : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

	2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Registres	Nouvelles inscriptions							
Marchandises	40	32	24	25	36	23	24	26
Voyageurs	11	10	12	15	7	9	6	6
Commissionnaires	3	3	2	1	5	1	4	4
	Radiations							
Marchandises	38	24	35	20	29	22	29	31
Voyageurs	6	14	5	34	11	2	13	6
Commissionnaires	0	0	4	4	1	0	1	1

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

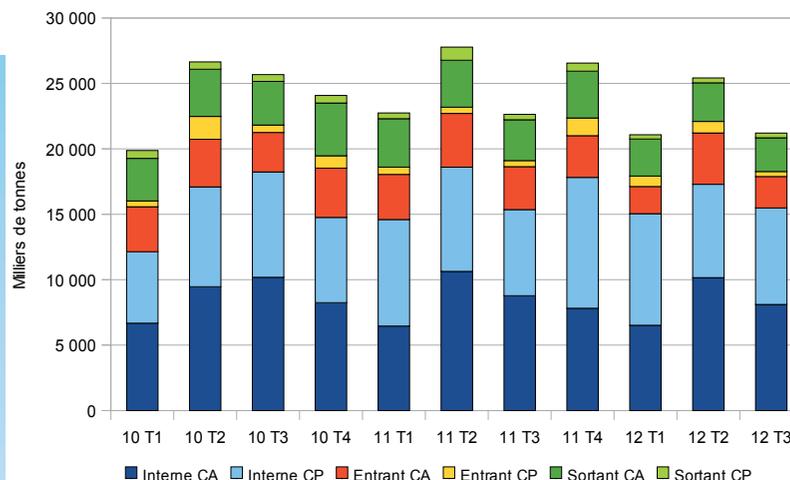
Le transport routier de marchandises en Lorraine : Les flux

Le troisième trimestre 2012 est le cinquième trimestre consécutif de baisse de l'activité du transport routier de marchandises (mesurée en tonnages)

Les flux totaux concernant la Lorraine (comprenant les flux internes et les flux d'échanges interrégionaux) sont ainsi en fort recul : -14 %*. Malgré la stabilité des tonnages échangés en interne à la région (+1 %), qui constituent les trois-quarts des volumes, le bilan lorrain pâtit d'une chute des échanges interrégionaux, les volumes se réduisant d'un quart (5,7 millions de tonnes contre 7,8 un an auparavant).

A l'instar des trimestres précédents, l'essentiel de la baisse constatée est portée par les professionnels du transport pour compte d'autrui, qui voient leurs volumes diminuer de 14 %. Cette baisse est tant portée par la diminution des échanges internes (-8 %, soit -0,6 millions de tonnes) que par le fort déclin des échanges interrégionaux (-22 %, soit -1,4 millions de tonnes).

Le transport pour compte propre s'en sort un peu mieux. Après une forte baisse le trimestre précédent (-19 %), le volume transporté repart en légère hausse au troisième trimestre : +2 %. En dépit d'une chute des échanges entre régions françaises (-15 % sur les flux entrants, -61 % sur les flux sortants de région), l'équilibre est quasi-atteint avec la hausse de 12 % du transport intérieur, qui concentre plus de 90 % du transport pour compte propre relatif à la région ce trimestre.



	2011				2012		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Flux	Compte d'autrui						
Internes	6 454	10 634	8 772	7 819	6 519	10 151	8 103
Entrants	3 450	4 017	3 278	3 188	2 063	3 918	2 401
Sortants	3 695	3 584	3 119	3 578	2 818	2 953	2 576
Total	13 599	18 324	15 169	14 584	11 399	17 022	13 080
	Tous comptes						
Internes	14 597	18 601	15 360	17 817	16 040	17 293	15 485
Entrants	4 009	4 583	3 742	4 540	2 858	4 800	2 794
Sortants	4 137	4 592	3 535	4 194	3 141	3 327	2 940
Total	22 743	27 775	22 637	26 551	22 039	25 420	21 219

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

* 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).

Le transport routier de marchandises en Lorraine : les immatriculations

L'année 2012 se termine sur un quatrième trimestre consécutif de baisse des immatriculations tant en France qu'en Lorraine

Le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL)^[3] neufs est ainsi en régression de 19 %* sur la région, soit un peu plus que la moyenne nationale (-18 %). Sur l'ensemble de l'année 2012, 11 822 VUL ont été immatriculés en Lorraine, soit un recul de 14,6 % par rapport à 2011 (pour une diminution de 10,6 % sur l'ensemble du territoire national).

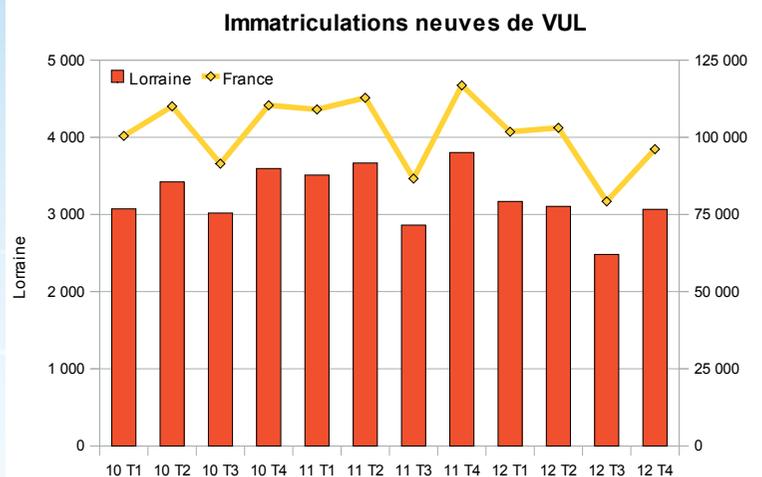
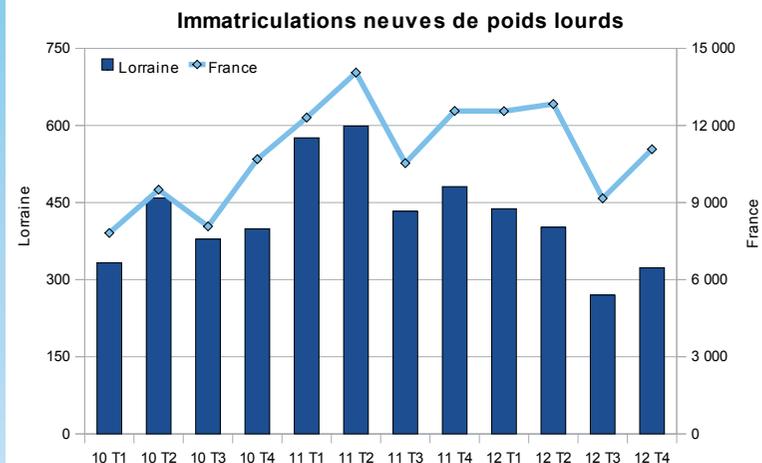
De manière plus importante encore, le nombre d'immatriculations de poids lourds (PL)^[4] chute d'un tiers ce

trimestre, alors que, dans le même temps, la baisse constatée en France est trois fois moindre (-12 %). 1 433 PL neufs ont été immatriculés en Lorraine en 2012, soit 31,4 % de moins qu'en 2011, la baisse du nombre d'immatriculations n'ayant été que de 7,7 % en France (soit une diminution 4 fois plus importante en Lorraine que la moyenne nationale).

Consécutivement à cette décroissance rapide, la part de la Lorraine dans les immatriculations neuves de PL recule de 4,2 %, en 2011, à 3,1 % en 2012.

(Immatriculations neuves)	2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Véhicules Utilitaires Légers (VUL)								
Lorraine	3 150	3 667	2 862	3 802	3 168	3 105	2 482	3 067
France	109 020	112 794	86 641	116 843	101 785	103 072	79 234	96 163
Poids Lourds (PL)								
Lorraine	576	599	433	481	438	402	270	323
France	12 306	14 057	10 533	12 565	12 557	12 836	9 163	11 075

Source : SOes - fichier central des automobiles



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

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

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

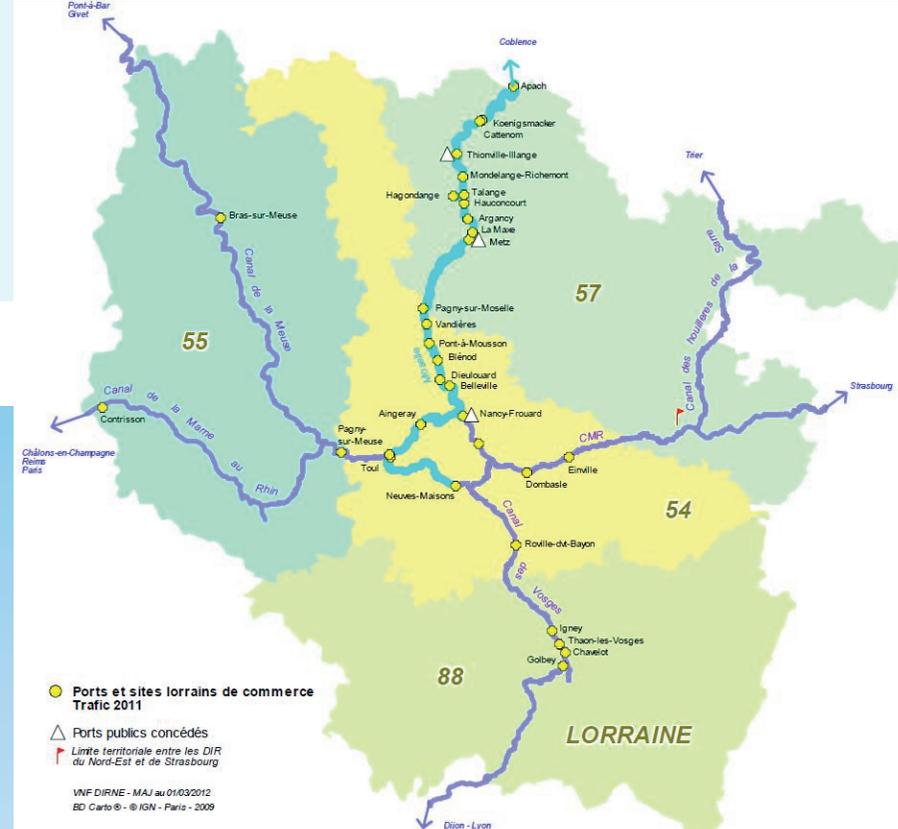
Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements⁽⁵⁾

A l'instar des trimestres précédents, l'année 2012 se termine sur un constat morose pour le transport de marchandises dans la région, malgré un espoir de reprise en ce quatrième trimestre.

En 2012, ce sont ainsi près de 7,9 millions de tonnes qui ont été traitées par l'ensemble des ports de la Moselle canalisée, contre 8,5 millions de tonnes en 2011 (soit une baisse de 670 000 tonnes, -7,8 % en un an). Si les réceptions demeurent en forte baisse cette année (-15,3 %), principalement en raison de l'arrêt de la filière chaude de la sidérurgie lorraine, les expéditions sont néanmoins restées stables sur cette voie navigable (+0,4 %). Alors que l'on constatait encore une baisse de près de 17 % des tonnages traités au cours des trois premiers trimestres, le quatrième trimestre a néanmoins vu croître son activité de façon importante (2 millions de tonnes au quatrième trimestre 2012, contre 1,6 millions de tonnes au quatrième trimestre 2011, soit +29,2 %).

Malgré un net ralentissement au quatrième trimestre, l'activité sur le canal de la Marne au Rhin termine l'année sur un très bon bilan, son volume d'activité ayant été multiplié par 2,3. Cette brusque augmentation est due, en grande partie, à la reprise d'un trafic de réception sur la partie ouest du canal. En revanche, le trafic sur le canal des Vosges reste toujours en retrait par rapport à l'année passée : 600 000 tonnes y ont été échangées en 2012, soit 120 000 tonnes de moins qu'en 2011 (-16,9 %).



© VNF DT Nord-Est

Évolution au cours de l'année 2012 par rapport à l'année 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	2 741 516	2 267 068	5 008 584	2 558 363	2 827 190	5 385 553	+ 7,2 %	- 19,8 %	- 7 %
	de Frouard à Metz	1 055 072	999 555	2 054 627	1 205 534	1 091 847	2 297 381	- 12,5 %	- 8,5 %	- 10,6 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	2 500	120	2 620	-	- 100 %	-
	de Neuves-Maisons à Toul	320 680	507 761	828 441	336 186	537 007	873 193	- 4,6 %	- 5,4 %	- 5,1 %
	TOTAL :	4 117 268	3 774 384	7 891 652	4 102 583	4 456 164	8 558 747	+ 0,4 %	- 15,3 %	- 7,8 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	33 018	0	33 018	19 913	2 428	22 341	+ 65,8 %	- 100 %	+ 47,8 %
	de Toul à Contrisson	0	21 935	21 935	0	1 586	1 586	-	+ 1283 %	+ 1283 %
	TOTAL :	33 018	21 935	54 953	19 913	4 014	23 927	+ 65,8 %	+ 446,5 %	+ 129,7 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	300 567	297 678	598 245	363 728	356 218	719 946	- 17,4 %	- 16,4 %	- 16,9 %

Unité : tonnes

Les tonnes réalisées par le trafic intra-mosellan, les dragages et le trafic local à l'intérieur du réseau navigable lorrain, sont comptabilisées dans les expéditions et les réceptions
La section navigable de Lutzelbourg à Réchicourt du CMR est gérée par le SN de Strasbourg. Les autres sections navigables du CMR sont gérées par le SN du Nord-Est

Enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine

C'est devant une quarantaine de personnes réunies dans les locaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Lorraine que le bureau d'études Samarcande a présenté les conclusions de l'enquête sur l'amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine, étude menée pour l'ORT2L durant l'année 2012.

Le Grenelle de l'Environnement, l'émergence des considérations écologiques, l'augmentation prévisible des coûts énergétiques et de l'usage des infrastructures routières poussent à réfléchir au report modal vers les modes alternatifs, et en particulier, vers le ferroviaire.

Parallèlement, la situation de ce mode est très préoccupante en particulier pour le fret diffus.

Dans ce contexte, l'ORT2L a souhaité mener une étude visant à évaluer les attentes des chargeurs et des transporteurs et à identifier des possibilités techniques et commerciales de consolidation de trafics. Ce travail a été mené en deux temps :

- une enquête par emailing auprès de l'ensemble des entreprises régionales embranchées ou localisées sur une zone multimodale,
- des entretiens avec les entreprises qui se sont déclarées intéressées par la démarche.

L'enquête par emailing a concerné 194 entreprises majoritairement embranchées (mais dont les embranchements ne reçoivent pas nécessairement de wagons). A l'issue des relances téléphoniques, 80 questionnaires ont été renseignés. 36 répondants se sont déclarés intéressés par une amélioration de l'offre ferroviaire. 33 ont finalement accepté d'être interrogés en deuxième phase.

L'étude a permis de détecter des potentiels de reports modaux : au total 1,2 million de tonnes se répartissant en environ 115 000 tonnes de reports modaux pour des trains entiers saisonniers, 300 000 tonnes pour des trafics diffus en wagons isolés, 800 000 tonnes pour des trafics intermodaux dont environ 150 000 tonnes de trafics combinés classiques, le reste étant constitué de trafics bois.

La volumétrie globale et la volumétrie par Origine / Destination, indiquent la nécessité de se raccrocher à un ou des plans de transport nationaux (Woippy ou Lérerville) à partir desquels sont actuellement desservies tout ou partie des O/D attendues (Allemagne - hors Sarre- et Pays-Bas, Ile de France, Ouest et Sud-Ouest français).

La configuration spatiale des potentiels dessine également des points primaires de consolidation autour de Nancy, d'Épinal - Golbey et de Metz ou Hagondange. Les attentes portent également sur des acheminements de courtes distances correspondant à un principe de short lines.

L'étude a montré le caractère remarquable de la situation lorraine qui dispose encore d'importants moyens ferroviaires, où toutes les entreprises ferroviaires opèrent, où Eurorail est très actif comme « logisticien ferroviaire » et où, surtout, les chargeurs et les transporteurs sont en attente d'une nouvelle offre et sont prêts à se mobiliser pour sa construction.

Les professionnels, chargeurs ou transporteurs, qui ont été associés au pilotage de l'étude se sont emparés de ces résultats prometteurs. Constatant le réel potentiel de la Lorraine en fret ferroviaire diffus, ils se sont constitués en un groupe de travail. Celui-ci se réunit régulièrement, mais la concrétisation des flux identifiés s'avère plus délicate qu'anticipée.

La formule qui pourrait déboucher sur un OFP lorrain n'est ainsi pas encore déterminée.



Les documents relatifs à cette étude sont disponibles sur le site internet de l'ORT2L - [Rubrique : Etudes et statistiques / Etudes](#)

Signature du Schéma Régional Climat Air Énergie

1. Qu'est ce que le SRCAE ?

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) est une approche globale de lutte contre le réchauffement climatique. Introduit dans la loi du 3 août 2009, il est conforté dans la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Le SRCAE intervient comme une territorialisation des engagements nationaux en matière de lutte contre le réchauffement climatique (3x20 et facteur 4) et s'appuie sur les enjeux et potentiels régionaux.

Co-élaboré par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional, le SRCAE définit les orientations et objectifs à suivre dans chaque région en matière de maîtrise de la demande énergétique, de lutte contre la pollution atmosphérique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux effets probables du changement climatique.

2. Les caractéristiques de la Lorraine en matière de consommation énergétique et d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES)

La Lorraine, autrefois terre d'énergie avec le charbon, est aujourd'hui encore une région exportatrice qui produit 9 % de l'énergie française (pour 3,6 % de la population nationale).

En 2005, le territoire lorrain produisait ainsi une énergie totale de 13,06 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep).

Près de 95 % de cette production est issue de filières non renouvelables dont 3,3 Mtep d'origine nucléaire (comptabilisées en énergie finale, soit 25 % du total) et 9,6 Mtep d'énergies fossiles qui doivent être importées chaque année pour un coût brut d'achat de plus de 2 milliards d'euros.

La production d'énergie renouvelable atteint 0,38 Mtep en 2005, principalement avec le bois-énergie utilisé par les particuliers et l'hydroélectricité. En 2008, elle s'élève à 0,45 Mtep, surtout grâce au développement de l'éolien.

En Lorraine, les émissions de gaz à effet de serre ont été évaluées à 35 MteqCO₂ en 2005, à 63 % d'origine énergétique et à 37 % d'origine non énergétique.

Grand consommateur de combustibles fossiles à fort contenu en carbone, le secteur des transports participe pour 22 % à ce bilan global.

3. Les 3 priorités du SRCAE en Lorraine

La transposition régionale des engagements européens énoncés dans le paquet énergie climat au niveau régional conduirait, sur la base des hypothèses prises en compte, à :

- une limite haute en matière de consommation d'énergie de 7.9 Mtep (- 13,5 % par rapport au tendantiel 2020) ;
- une limite haute en matière d'émission de GES de 29,8 MteqCO₂ (- 15,8 % par rapport au tendantiel 2020) ;
- une limite basse en matière de production d'énergie renouvelable de 12,48 TWh (14 % du le mix énergétique).

Sur la base de l'état des lieux régional, les principaux enjeux identifiés et orientations envisagées s'articulent autour de trois priorités.

Priorité 1 : Consommer moins

Cette priorité est globalement tournée vers la maîtrise énergétique et concerne notamment deux secteurs d'importance : le logement et le transport. Les gains énergétiques attendus de ces mesures sont de 0,74 Mtep, soit près de 60 % des prévisions totales du SRCAE et plus de 8 % de la consommation réelle de 2005 (source : Service de l'Observation et des Statistiques).

Priorité 2 : Produire mieux

La priorité « Produire mieux » comporte 3 volets alliant les différents objectifs du schéma.

- Le premier volet comporte un seul enjeu « augmenter la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique » et est tourné vers le développement des énergies renouvelables ;
- Le deuxième volet s'attache à améliorer la performance des systèmes de chauffage ou de rafraîchissement ainsi que l'efficacité des process agricoles et industriels ;
- Le troisième volet aborde un thème différent en mettant l'accent sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Priorité 3 : S'adapter au changement climatique

L'adaptation est l'anticipation du changement climatique pour en limiter les impacts négatifs et pour tirer partie des nouvelles opportunités qui peuvent éventuellement être offertes. L'adaptation est un complément indispensable aux actions d'atténuation des deux premières priorités du schéma.

Cette priorité comporte 3 enjeux :

- construire et aménager durablement,
- préserver les ressources naturelles et plus particulièrement les ressources en eau et la biodiversité, et enfin
- anticiper et gérer.

Signature du Schéma Régional Climat Air Energie

Article rédigé par
DREAL Lorraine
Service Climat, Energie, Logement, Aménagement

4. Le domaine des transports dans le SRCAE

Qu'il s'agisse des problématiques liées aux consommations d'énergies, à la qualité de l'air ou aux émissions de gaz à effet de serre, l'enjeu principal demeure la réduction des déplacements routiers et de leurs impacts, à travers, pour les transports de personnes ou de marchandises :

- la réduction des besoins en déplacements, que ce soit sur leur nombre ou leur portée ;
- le développement de différentes alternatives aux véhicules individuels ;
- les transferts modaux et la multimodalité (notamment le dernier kilomètre) pour la logistique⁽⁶⁾ (milieu urbain sensible) ;
- l'optimisation des conditions de conduites – permettant de consommer moins d'énergie et de réduire les émissions de polluants.

Ainsi, à horizon 2020, les orientations du SRCAE en Lorraine se traduisent par les objectifs suivants dans le domaine des transports :

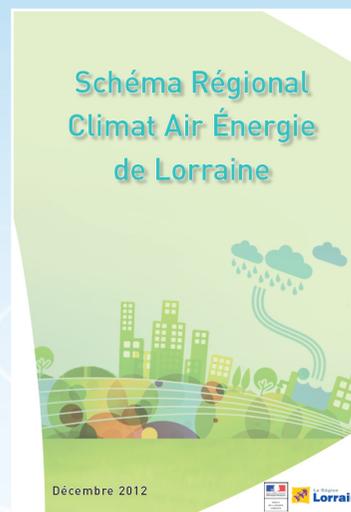
- 15 % des déplacements domicile-travail se font en covoiturage (avec un taux de 2,5 personnes par véhicule) ;
- Le transfert modal vers les transports en commun, réseau ferré et modes doux, entraîne une baisse de consommation énergétique de 15 % pour les transports interurbains et de 20 % pour les transports urbains ;
- Le report modal de la route vers le fret ferroviaire et les voies navigables atteint 15 % ;
- 70 % des chauffeurs suivent une formation à l'éco-conduite et réduisent de 10 % leur consommation de carburant.

Ces enjeux prépondérants se traduisent par des orientations concernant l'évolution des comportements, l'évolution des pratiques de déplacements mais également l'encouragement à la densification urbaine et à la rationalisation de la gestion de l'espace.

La mise en œuvre de l'ensemble des mesures concernant les transports pourraient générer près du tiers des économies d'énergie espéré par le schéma. Elles contribueront également de manière significative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

5. Le suivi du SRCAE

Le SRCAE lorrain a été approuvé le 20 décembre 2012. Son suivi sera réalisé par l'observatoire régional de l'énergie en Lorraine (OREL), une structure partenariale de l'État, du Conseil Régional et de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), à laquelle de nombreux acteurs lorrains de l'énergie et du climat sont associés, et notamment l'ORT2L. Son évaluation pourra donner lieu à une révision en 2017.



Document disponible sur les sites internet

[Conseil Régional Lorraine](#)

[DREAL Lorraine](#)

6- ORT2L, Logistique et transfert modal en Lorraine, janvier 2011, 150 pages

Qualité de l'air : une expertise scientifique pour quoi faire ?

Air Lorraine scrute la qualité de l'air en Lorraine pour apporter une expertise et des outils afin d'accompagner concrètement les nombreuses politiques locales de lutte contre la pollution atmosphérique et les changements climatiques. Dans le cadre du SRCAE, l'analyse d'Air Lorraine a permis d'apporter des éclairages sur les priorités d'actions. Collectivités, industriels, fédérations professionnelles, chaque acteur peut agir en concertation.

L'état des lieux de la qualité de l'air présenté dans le cadre du SRCAE est riche d'enseignements. Il montre tout l'intérêt d'une gestion transversale des enjeux de l'énergie, du climat et de la qualité de l'air. Ils s'inscrivent en complément des programmes d'amélioration de la qualité de l'air en vue de respecter la réglementation : Les Plans de Protection de l'Atmosphère (**PPA**) des agglomérations de Nancy et Metz/Thionville, qui définissent des mesures réglementaires contraignantes en termes d'émissions atmosphériques et les Plans de Déplacements Urbains (**PDU**), qui organisent les transports dans les grandes villes en intégrant les objectifs de qualité de l'air.

Des points d'amélioration

Parmi l'ensemble des polluants réglementés, certains problèmes de dépassements des valeurs réglementaires sont observés. La pollution régionale de fond (mesures en typologie urbaine, périurbaine et rurale) est marquée par une problématique persistante des particules fines et de l'ozone. La pollution de proximité industrielle ou routière et plus particulièrement les zones de fort trafic restent un enjeu important au regard des niveaux élevés en dioxyde d'azote et benzène.

En croisant ces données polluants et sources de pollution à l'échelle des communes, Air Lorraine est en mesure d'apporter à tous les acteurs un état des lieux sur l'exposition des populations et les moyens d'agir associés.

Ainsi, dans le cadre du PPA de l'agglomération nancéienne relayé par le PDU du Grand Nancy, l'accompagnement d'Air Lorraine a permis d'évaluer les incidences sur la qualité de l'air d'une réduction des limitations de vitesse des autoroutes de contournement de l'agglomération nancéienne : A31, A33 et A330.

L'association a pu valider la pertinence de l'action en mesurant une baisse de 21% des concentrations en dioxyde d'azote. De plus, la réduction des vitesses a permis de passer le long de ces axes routiers de 3 000 personnes exposées à des valeurs de pollution trop élevées à 561, soit une baisse significative de plus de 75 % ! Un exemple efficace de politiques partagées.

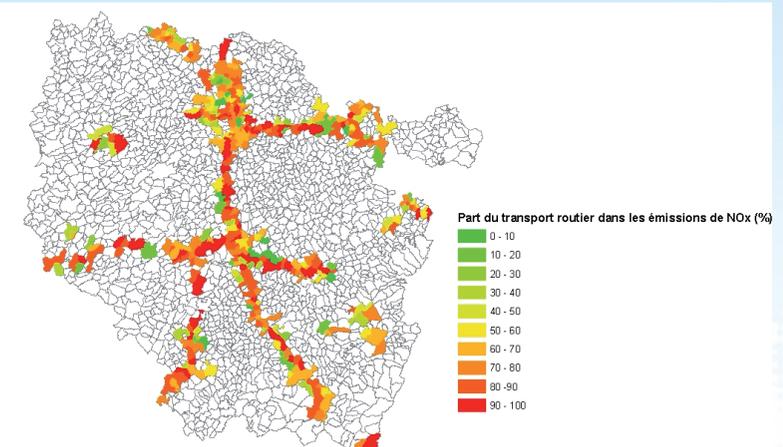
Plus spécifiquement pour le domaine routier

Si l'on s'intéresse au secteur routier, sa contribution aux émissions d'oxydes d'azote est notable.

En territorialisant l'analyse, une cartographie des communes sensibles vis-à-vis de la pollution atmosphérique a pu voir le jour. Pour la grande majorité de ces communes, ce sont les émissions du secteur routier qui sont à l'origine de ce classement.

Les zones de dépassement des valeurs limites voient principalement leurs origines dans les émissions du transport et du secteur résidentiel/tertiaire. Même si l'objectif principal reste de réduire ces zones de fortes expositions, leur prise en compte immédiate dans les projets d'urbanisation et de densification est essentielle. L'intégration des enjeux de qualité de l'air et leur déclinaison dans les Plans Locaux d'Urbanisme (**PLU**), les Schémas de Cohérence Territoriale (**SCoT**) et autres outils de planification conditionnent nos politiques préventives de santé publique.

Atteindre le respect des valeurs réglementaires sur la qualité de l'air demandera donc l'implication de tous. Par son engagement, l'ORT2L témoigne de sa mobilisation.



Carte de la contribution en oxydes d'azote du transport routier dans les communes définies comme sensibles (SRCAE - page 126)

Hygiène de vie et sécurité routière

Un engagement de la profession des transports et de la logistique en Lorraine

Le 18 décembre dernier une charte « Hygiène de vie et sécurité routière » destinée à la prévention des addictions dans les transports routiers et la logistique en Lorraine a été signée entre les fédérations professionnelles du transport et de la logistique, les acteurs régionaux de prévention en charge des questions de sécurité routière et de santé (DREAL, DIRRECTE, Conseil Régional, association nationale de prévention en alcoologie, association régionale pour l'amélioration des conditions de travail), les missions interministérielles de lutte contre la drogue et la toxicomanie de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges, la CARSAT Nord Est, des institutions de prévoyance et les organismes professionnels du transport et de la logistique.

Ce projet, initié par le Comité régional de Formation Professionnelle Transport-Logistique de Lorraine, est le fruit d'un important travail partenarial engagé depuis plusieurs années déjà.

L'objectif est de concourir à l'amélioration de la sécurité routière et de la santé des salariés du secteur transport-logistique grâce à une action de sensibilisation déployée autour des principaux facteurs accidentogènes que sont, aux côtés de la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

Ces facteurs constituent un axe majeur rappelé le 27 novembre par le Ministre de l'Intérieur lors du Conseil national de la sécurité routière.

La sensibilisation passera notamment par la promotion et la diffusion d'un « kit de sensibilisation » auprès des dirigeants et salariés des entreprises de la branche transport et logistique en Lorraine.

Ce kit est composé d'un support numérique destiné aux salariés pour une autoévaluation de leurs conduites addictives

(alcool, médicaments, produits stupéfiants) et de leurs comportements à risques (notamment l'hypovigilance due au manque de sommeil, à l'usage abusif du téléphone et des jeux vidéos). Une liste des contacts utiles pour les salariés qui souhaiteront s'orienter vers une démarche de soins complète ce kit.

Un support numérique spécifique à destination des chefs d'entreprises de la branche conventionnelle des transports et de la logistique rappelle la réglementation en matière de protection des salariés et informe sur la problématique des addictions et de l'hygiène de vie.

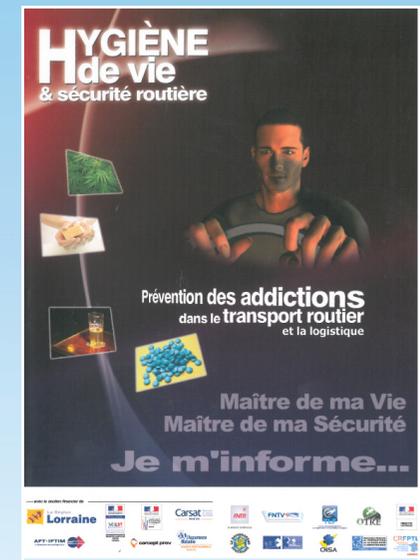
Les partenaires se sont donné l'objectif principal, d'ici à 2015, de diffuser et de suivre la campagne de sensibilisation auprès de l'ensemble des 23 500 salariés des 1 200 entreprises lorraines concernées.

Quelques chiffres : **environ un accident mortel sur trois implique le facteur alcool : ce taux est stable depuis 10 ans tant au niveau national que régional.**

Le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 lorsque son taux d'alcool est positif et par 14 lorsqu'il y a présence combinée des facteurs alcool et stupéfiants.

S'agissant du facteur « malaise-fatigue » dans les accidents mortels : il s'élève en 2011 à 8 % au niveau national (taux constant depuis 2008*) et 8,6 % en Lorraine.

Tant qu'il y aura des morts, de telles actions de sensibilisation se justifient : elles témoignent d'un engagement citoyen et contribuent à un mieux vivre ensemble.



Pour tout renseignement complémentaire, contactez
Catherine LEDOUX (AFT)

☎ 03 83 15 83 87 - ✉ CatherineLEDoux@aft-iftim.com

Ce taux est très différencié selon le type de réseau (21 % sur autoroutes, 15 % sur routes nationales, 8 % sur routes départementales et 2 % sur le réseau tertiaire). Il est d'autant plus élevé que la vitesse autorisée est élevée.



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 EHLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / SG
Mars 2013