

Le transport en Lorraine



Les chiffres-clés

Edition

2011-2012



Le mot du président

Les *Chiffres clés des transports en Lorraine* constitue une synthèse des chiffres les plus récents en termes de transports, fret ou voyageurs, de la région Lorraine.

Tous les modes de transport (urbain, routier, ferroviaire, fluvial et aérien) sont analysés au regard de leur évolution récente et au sein des espaces régional, national et international.

La réalisation de ce document a été possible par la mise en commun des connaissances en matière de transport des différents partenaires de l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) et des services producteurs de l'information statistique, au niveau régional ou au niveau national.

Je tiens à remercier ici toutes les personnes qui ont participé à la rédaction de ce fascicule, sous le pilotage de la DREAL Lorraine.

Je souhaite que les informations contenues dans les pages suivantes puissent être utiles à l'ensemble des personnes travaillant dans le domaine des transports, professionnels, institutionnels, étudiants ou enseignants et qu'elles permettent d'orienter la réflexion et l'action de ces acteurs, pour renforcer la position de la Lorraine au sein de l'espace européen.

Frantz EHRLACHER,
Président de l'ORT2L



Sommaire

Données générales	6
La situation économique de la Lorraine	6
Le parc de véhicules au 1er janvier 2010	6
Immatriculations de véhicules neufs en 2011	6
Les infrastructures de transport au 31 décembre 2010	7
L'emploi dans le transport	7
Cartes des réseaux d'infrastructures	9
Carte des trafics routiers en 2010	12
Carte des circulations ferroviaires en 2012	16
Transports de marchandises	18
Précisions de lecture	18
Le transport routier de marchandises en 2010	21
Le transport ferroviaire de marchandises en 2011	24
Le transport fluvial de marchandises en 2011	25
Les parts modales en 2010	28
Transports de voyageurs	30
Le TER Métrolor en 2011	30
Les transports en commun urbains en 2010	32
L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine en 2011	35
Annexes	38

Données générales



La situation économique de la Lorraine

Source : INSEE

	Population municipale en 2009	Superficie (km ²)	PIB en 2010* (milliards d'euros)	Chômage fin 2010	Créations d'entreprises en 2010 **	Défaillances d'entreprises en 2010
Lorraine	2 350 112	23 547	55,13	9,7%	16 545	1 586
France métropolitaine	64 304 500	543 965	1 897,5	9,2%	622 165	50 839
% Lorraine / France	3,7%	4,3%	2,9%		2,7%	3,1%
N-1	2 346 361		53,93	10,1%	15 560	1 498
Lorraine / année N-1	+0,2%		+2,2%	-0,4	+6,3%	+5,9%

* provisoire

** y compris auto-entrepreneurs



Le parc de véhicules au 1^{er} janvier 2010

	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France	% Lorraine / France	Lorraine / 2009
Voitures particulières (1)	371 910	98 134	568 379	200 129	1 238 552	31 393 734	3,9%	+1,2%
Autobus et autocars (2)	945	329	1 608	695	3 577	90 452	4,0%	-2,1%
Camionnettes (PTAC<3,5 t) (1)	46 452	15 072	59 850	29 960	151 334	4 733 385	3,2%	+1,3%
Camions (PTAC>3,5 t) (1)	3 125	620	4 070	1 989	9 804	293 339	3,3%	+7,5%
Véhicules automoteurs spécialisés (1)	3 645	1 144	4 372	2 808	11 969	378 732	3,2%	+4,7%
Tracteurs routiers (3)	2 408	628	3 758	2 560	9 354	211 918	4,4%	-2,5%
Remorques (2)	505	133	869	548	2 055	51 959	4,0%	+5,4%
Semi-remorques (2)	3 917	1 031	5 579	4 148	14 675	313 000	4,7%	-2,3%
Total véh. marchandises (4)	60 052	18 628	78 498	42 013	199 191	5 982 333	3,3%	+1,3%

(1) Véhicules de moins de 15 ans
(2) Véhicules de moins de 20 ans

(3) Véhicules de moins de 10 ans
(4) Tous véhicules hormis voitures particulières, autobus et autocars

Source : SOeS, Fichier central des automobiles



Les immatriculations de véhicules neufs en 2011

	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France	% Lorraine / France	Lorraine / 2010
Voitures particulières	24 057	5 522	35 475	11 752	76 806	2 160 920	3,6%	-4,3%
Véhicules utilitaires légers (1)	5 340	863	5 407	2 231	13 841	425 298	3,3%	+5,6%
Poids lourds (2)	457	124	897	611	2 089	49 461	4,2%	+33,1%
Transports en commun(3)	32	2	78	36	148	6 788	2,2%	-34,8%

(1) Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes
(2) Camions, véhicules automoteurs spécialisés de PTAC supérieur à 3,5 tonnes et tracteurs routiers
(3) Autobus et autocars

Les infrastructures de transport au 31 décembre 2010

	Autoroutes			Routes nationales	Routes départementales	Voies communales
	Total	dont concédées	dont non concédées			
Meurthe-et-Moselle	132	40	92	130	3 287	4 632
Meuse	59	59	0	77	3 524	2 587
Moselle	220	116	104	91	4 293	6 366
Vosges	51	51	0	150	3 227	7 310
Lorraine	462	266	196	448	14 331	20 895
France	11 392	8 548	2 844	9 768	377 984	628 987
% Lorraine / France	4,1%	3,1%	6,9%	4,6%	3,8%	3,3%

Unité : Km

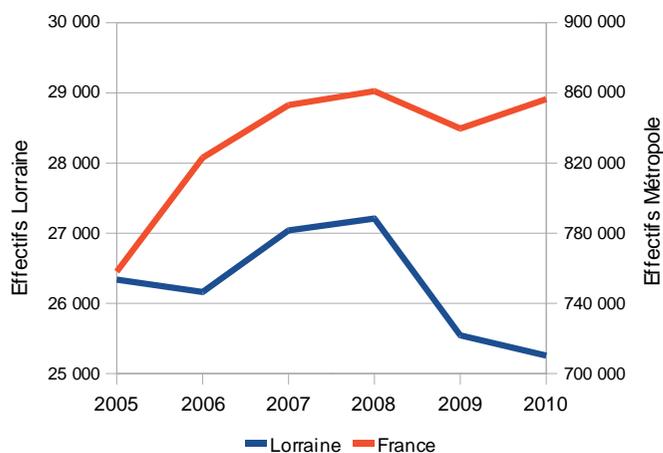
	Lignes ferroviaires				Voies navigables	
	Total	dont			Total	dont grand gabarit*
		Lignes électrifiées	Lignes à 2 voies et +	LGV		
Meurthe-et-Moselle	515	408	423	23	189	84
Meuse	355	212	208	66	234	72
Moselle	542	423	446	24	197	0
Vosges	330	107	161	0	80	0
Lorraine	1 742	1 150	1 238	113	699	156
France	29 698	15 469	16 500	1 872	8 501	2 005
% Lorraine / France	5,9%	7,4%	7,5%	6,0%	8,2%	7,8%

Unité : Km

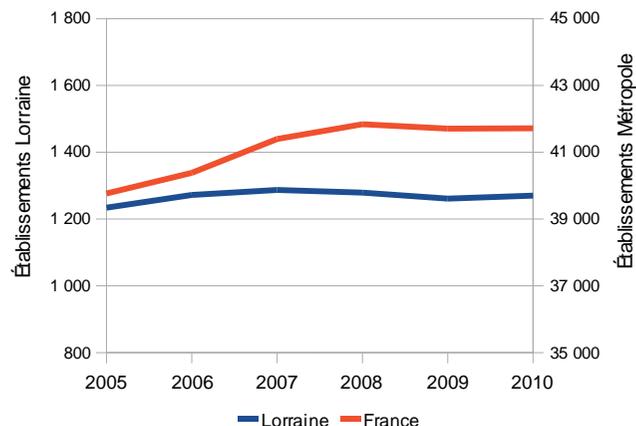
* Classe IV et plus

L'emploi dans le transport en Lorraine¹

Évolution des effectifs



Évolution du nombre d'établissements



1- Source : Pôle Emploi - Unistatis

Ces chiffres sont ceux des entreprises inscrites dans la section H (« Transports et entreposage ») de la Nomenclature d'Activités Française (NAF), révision 2 de 2008, qui comprend les divisions 49 à 53 (Transports terrestres et transports par conduites - Transport par eau - Transports aériens - Entreposage et services auxiliaires des transports - Services de poste et de courrier).

De manière générale, la Lorraine a vu sa situation économique s'améliorer en 2010, quoique de manière moins prononcée que dans le reste de la France.

Ainsi, après un recul de 2,9 % de son Produit Intérieur Brut (PIB) régional entre 2008 et 2009, la Lorraine renoue avec la croissance (+2,2 % en valeur), hausse correspondant à la moyenne nationale² (+2,3 %).

Néanmoins, ces valeurs restent très en deçà, en pourcentage, du poids démographique de la région (la Lorraine contribue à 2,9 % de la richesse nationale pour une population s'élevant à 3,7 % de la population métropolitaine).

Les autres indicateurs économiques traduisent également ce mieux. Ainsi, le taux de chômage recule légèrement, passant de 10,1 % fin 2009 à 9,8 % fin 2010 (soit un différentiel de -0,3, tout comme la moyenne nationale).

Le nombre de créations d'entreprises, dans la foulée de la création du statut d'auto-entrepreneur l'année précédente, continue de croître : +6,3 % en un an (1 point en moins, toutefois, que la moyenne nationale).

Tempérant ce bon chiffre, le nombre de défaillances d'entreprises est également reparti à la hausse en Lorraine : +5,9 %, alors qu'il est en régression sur l'ensemble du territoire métropolitain (-4,8 %).

Malgré ces résultats encourageants, le secteur des transports en région semble ne pas en profiter.

Le nombre d'établissements recensés en Lorraine s'établit à 1 270 en 2010 (soit une légère hausse de 0,7 % par rapport à 2009), mais le nombre de personnes travaillant dans ce domaine diminue : -1,1 %.

Ceci est d'autant plus inquiétant que la tendance nationale est contraire : si le nombre d'établissements stagne entre 2009 et 2010, les effectifs du secteur sont repartis à la hausse (+2,0 %).

En dépit de ces évolutions contradictoires, l'emploi dans le transport en Lorraine reflète la contribution économique régionale : 2,9 % des salariés français du transport travaillent en Lorraine.

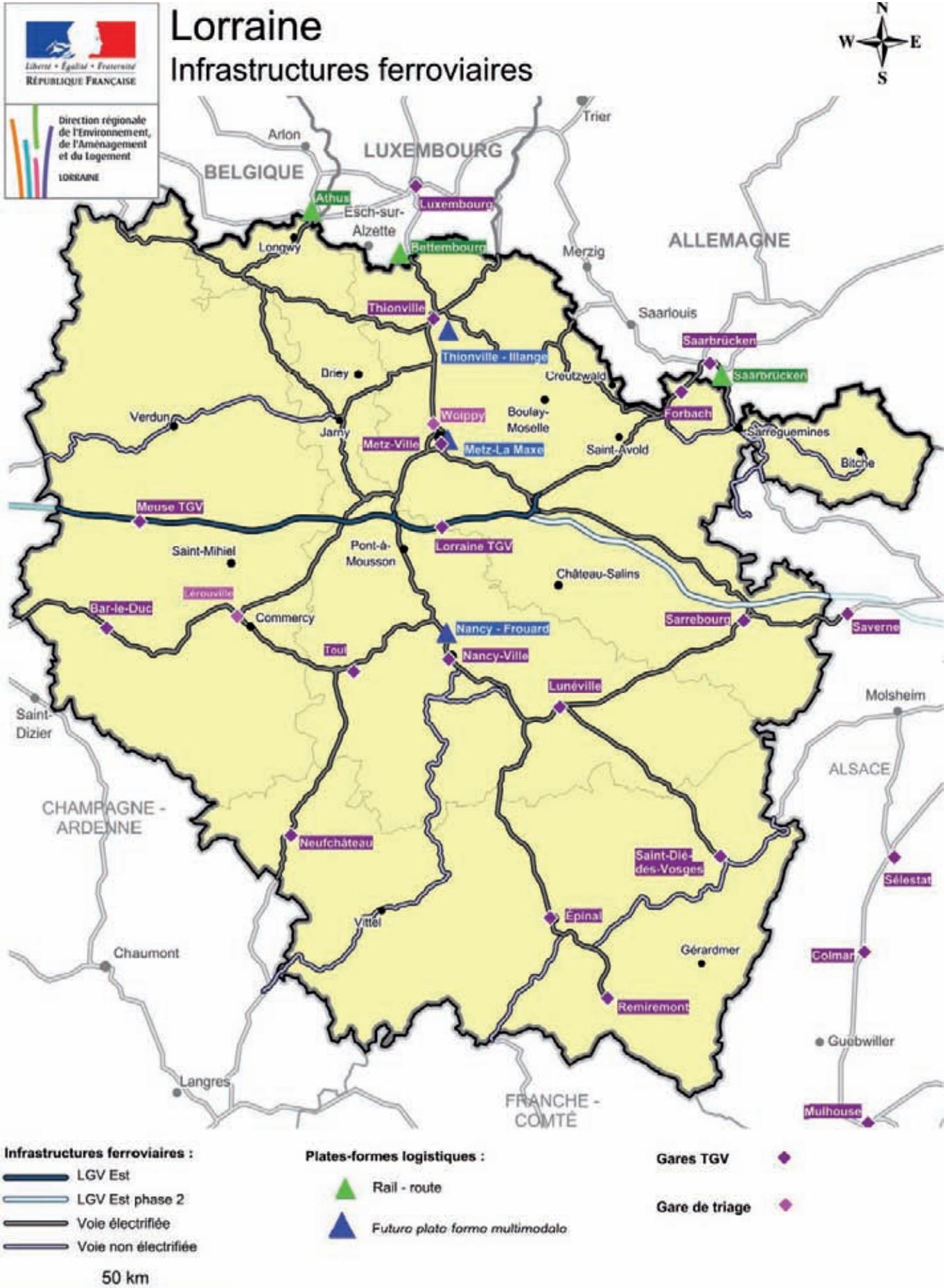
Nonobstant ces résultats, le parc régional de véhicules routiers s'est enrichi au 1^{er} janvier 2010 : +1,2 % de véhicules particuliers, +1,3 % de véhicules de transport de marchandises, mais une baisse de 2,1 % de véhicules de transport de personnes.

La hausse des immatriculations de véhicules neufs de transport de marchandises en 2011 laisse à penser en une poursuite de la tendance. *A contrario*, la baisse des immatriculations de véhicules particuliers neufs annonce une probable inversion de tendance.



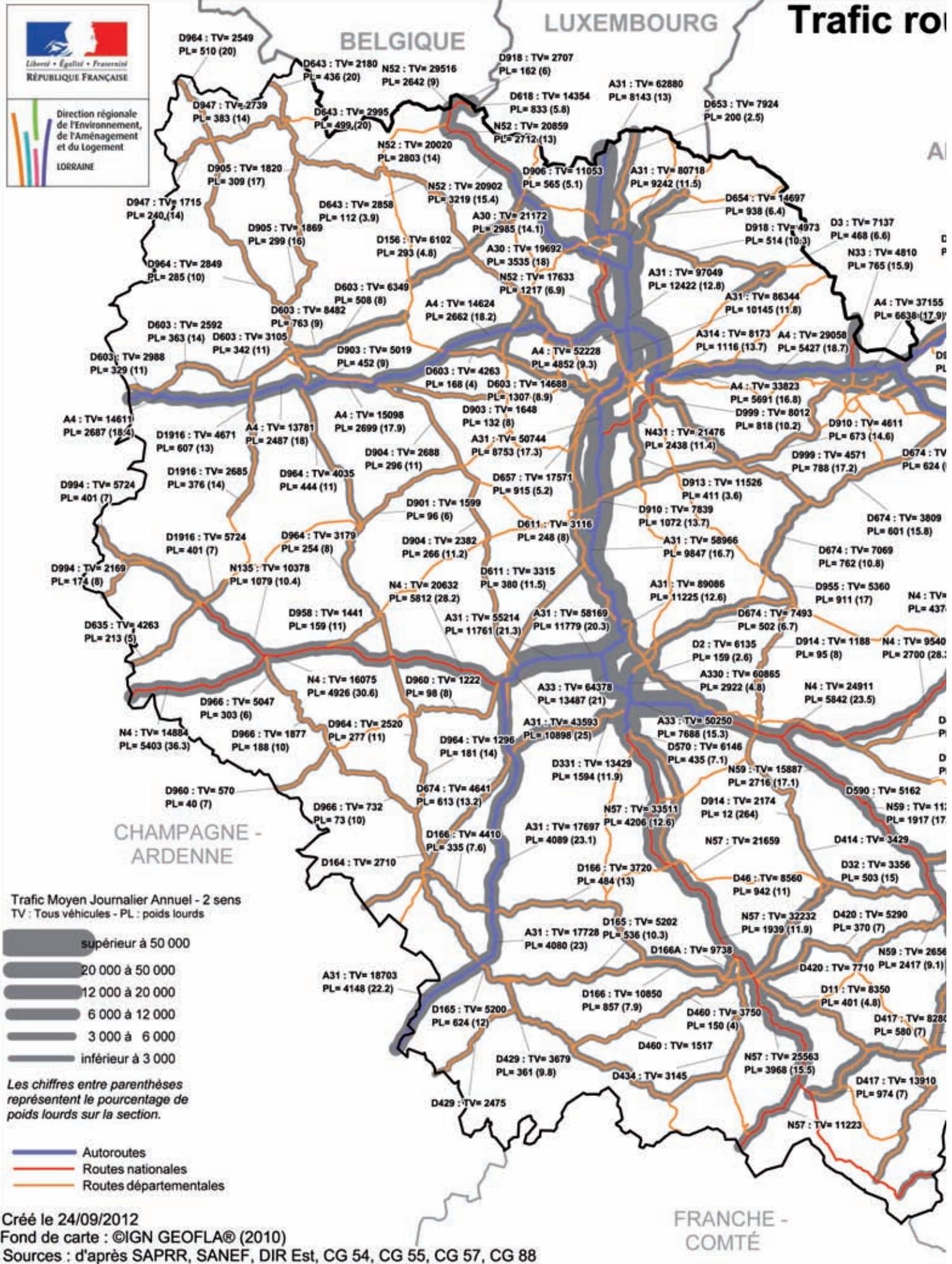
2- Sauf indication contraire, toute référence à des valeurs nationales fait référence à des données de France métropolitaine.





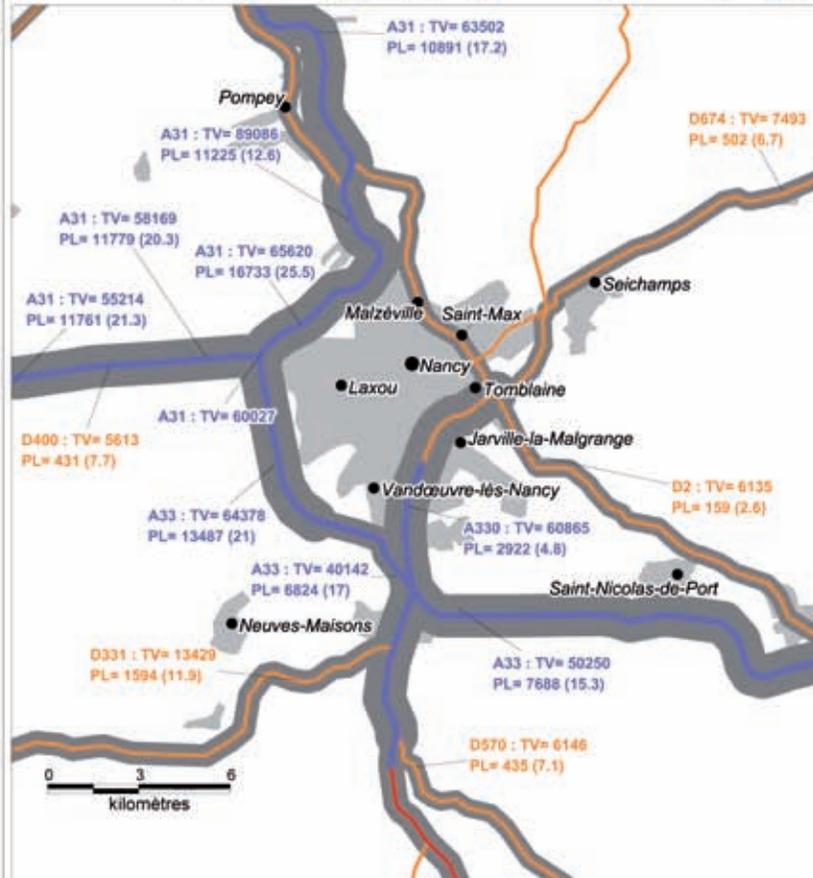
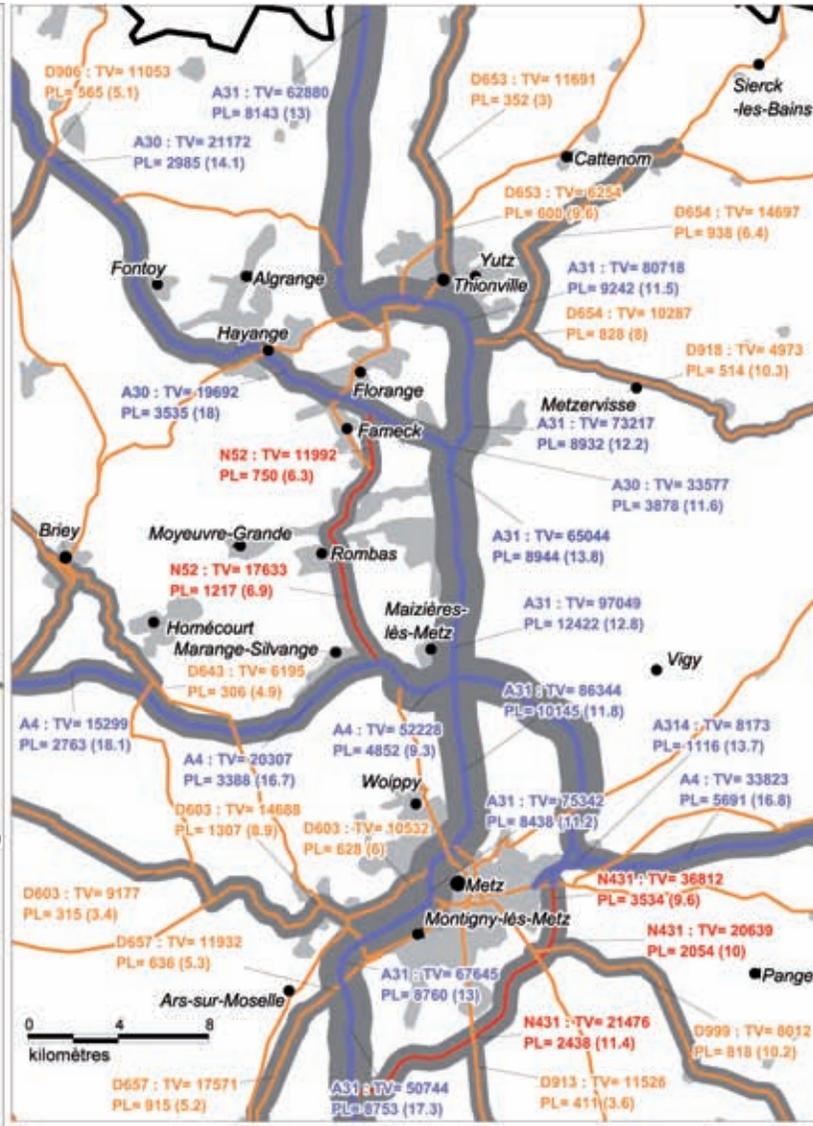
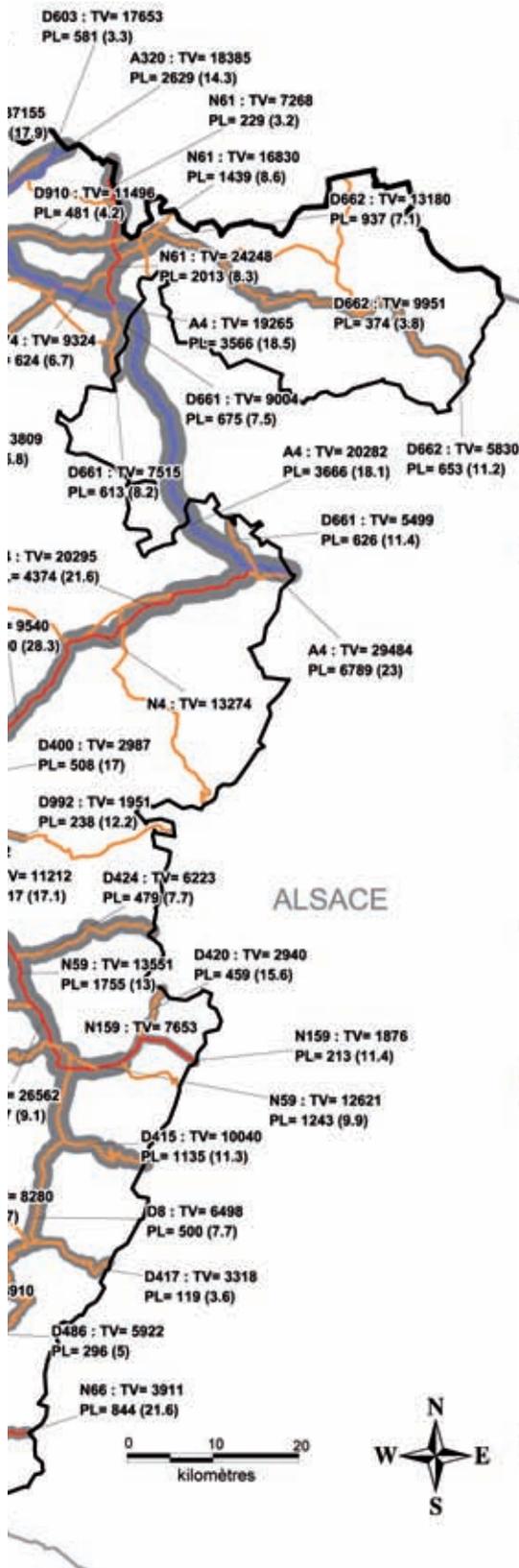
DREAL Lorraine
 Fond de carte : ©IGN GEOFLA® (2010), ©IGN ROUTE500® (2010)
 Sources : DREAL Lorraine
 Créé le 04/07/2012





outier en Lorraine en 2011

ALLEMAGNE



L'année 2010 avait été marquée par une reprise des trafics routiers après une année 2009 plus mitigée³. L'année 2011 voit se confirmer cette tendance en l'amplifiant légèrement.

Évolution 2010/2011 des trafics tous véhicules

Les stations de l'A31 voient ainsi leurs trafics augmenter de 4 % en moyenne au nord de Metz, de 2 % entre Metz et Nancy et jusque 7 % à Custines ou Gentilly. La croissance est ensuite régulière après l'échangeur de l'A33 (à l'exception de la station des Baraques : -2,5 %), variant de +1 à +2 % y compris sur les sections payantes. Les sections les plus chargées de l'autoroute se retrouvent aux abords des grandes agglomérations du Sillon Lorrain : Thionville (80 000 véhicules/jour à Yutz), Metz (97 000 véhicules/jour à Maizières) et Nancy (89 000 véhicules/jour à Champigneulle).

A l'exception de son débouché sur l'A31 (-2 % à Uckange), la liaison A30/RN52 vers la Belgique voit sa circulation croître de façon conséquente entre +1,5 et +3,8 %, et même +5,6 % à Mont-Saint-Martin, à la frontière belge, le trafic y atteignant 30 000 véhicules/jour.

Sur les liaisons est-ouest, la circulation sur l'A4 reste stable à l'ouest de Metz et à l'est de Saint-Avold (variations inférieures à 1 % en valeur absolue). Elle augmente fortement au niveau de la croix d'Hauconcourt (+8,5 %), avant de connaître des variations plus faibles, de l'ordre de 1,5 % entre Metz et Saint-Avold.

La fréquentation de la RN4 connaît une hausse uniforme de sa fréquentation, entre 2 et 3 %, à l'exception de son extrémité orientale : la station de Sarrebourg y a enregistré une croissance du trafic de +6,5 %.

Évolution 2010/2011 des trafics poids lourds

En ce qui concerne les circulations des poids lourds³, la tendance globale est également à la hausse. Bien que globalement en hausse, l'évolution de ces trafics est très contrastée suivant les sections.

Sur l'A31, à l'exception des diminutions constatées à la station des Baraques (-4,7 %) et de Kanfen (-1,6 %), les hausses de trafic varient entre +1,2 et +9 %, les plus importantes étant constatées à Saint-Rémy et Custines. Le nombre de poids lourds de passage sur A31 varie entre 8 000 et 12 000 par jour. La part des poids lourds dans la circulation générale est comprise entre 11 et 17 % au nord de Nancy ; elle dépasse les 20 % sur la partie concédée et sur la section commune A31/RN4.

La liaison A30/RN52 connaît également des croissances d'importance : entre +4 et +9 %, les variations les plus importantes étant constatées sur la RN52. Malgré ces évolutions, le nombre de poids lourds reste plutôt faible, n'excédant pas 4 000 poids lourds/jour et 15 % du trafic.

Les trafics poids lourds sur les axes est-ouest connaissent globalement les mêmes évolutions que les trafics tous véhicules. Ces trafics stagnent sur A4 à l'ouest de l'A31 et croissent légèrement à l'est de Metz, mais chutent au niveau de la croix d'Hauconcourt (-12 %).

Sur la RN4, les trafics poids lourds augmentent de 1,2 % en moyenne, à l'exception de ces sections les plus orientales (+3,7 % à Aulnois-en-Perthois) et occidentales (+6,6 % à Sarrebourg).

3- Source : CETE de l'Est, *Carte des trafics routiers en Lorraine Année 2010*, juillet 2012

4- Pour les boucles de comptage, sont considérés comme poids lourds tous véhicules de plus de 6 m de long.

L'année 2011 a connu une hausse des circulations ferroviaires sur le territoire national⁵.

En France, bien que le nombre de sillons-km réservés ait légèrement diminué entre 2010 et 2011 (-0,9 %), le nombre de circulations effectives sur le réseau ferré national a augmenté (+3,4 % de trains-km entre 2010 et 2011, après +6,5 % entre 2009 et 2010).

Mathématiquement, le taux de sur-réservation des sillons diminue donc, passant de 11,3 à 7,5 %.

La baisse des réservations de sillons peut s'expliquer, du moins en partie, par la conjoncture économique, alors que la hausse des circulations est pour beaucoup due aux rattrapages en 2011 d'une quarantaine de jours de grève en 2010. Les trains nationaux et internationaux de voyageurs suivent globalement cette tendance (-1,7 % de sillons-km réservés pour +1,9 % de trains-km).

Les trains régionaux ont également plus circulé en 2011 qu'en 2010 (+6,9 % de trains-km).

À l'inverse, les opérateurs de fret ferroviaire ont davantage réservé de sillons-km (+4,3 %), mais ont fait circuler moins de trains-km (-3,6 %). Sur ce type de circulations, la sur-réservation atteint 28,4 %.

Alors que la réservation de sillons-km a diminué au niveau national de 0,9 %, celui-ci augmente sur le territoire régional de 1,4 %.

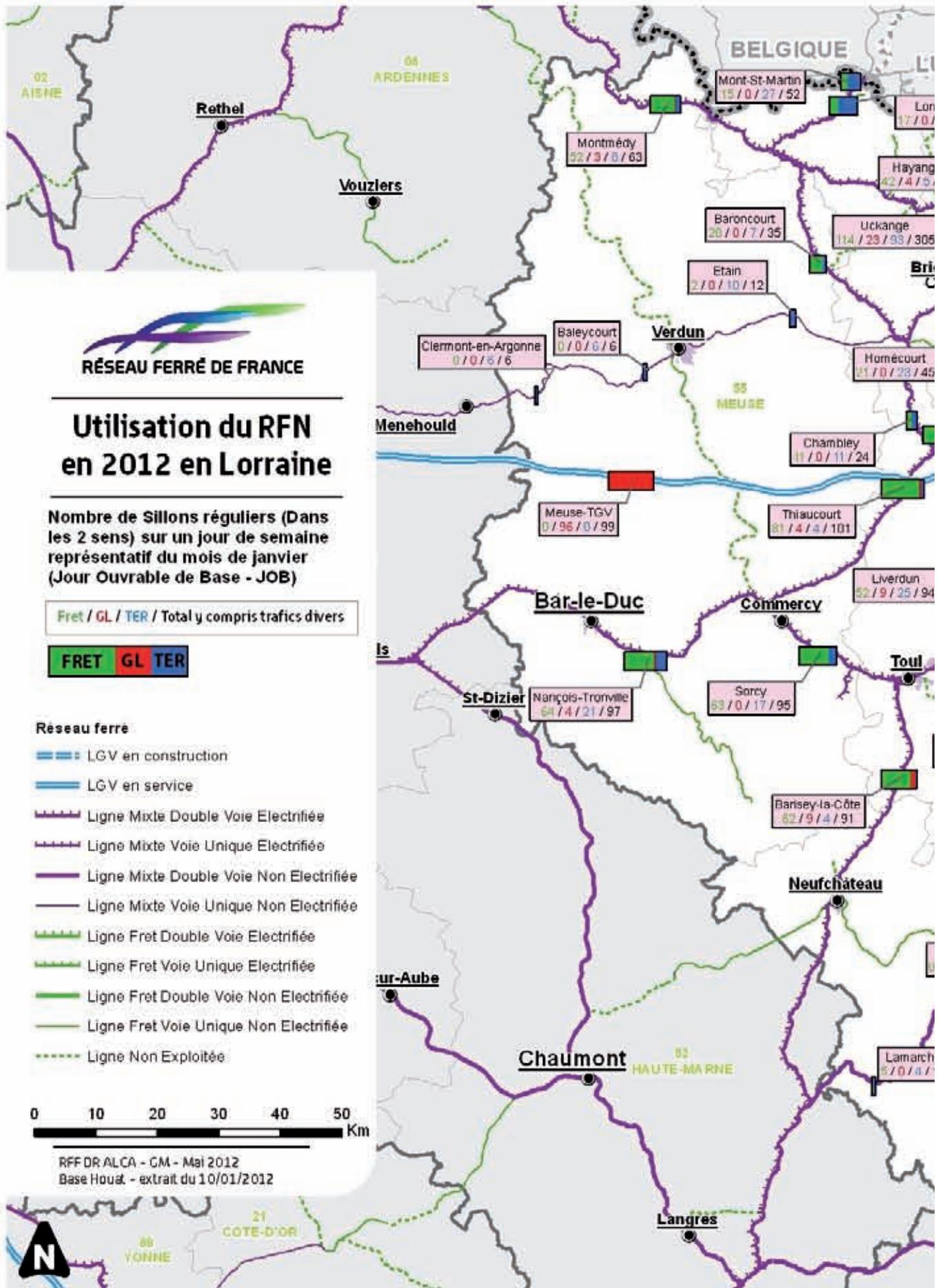
De manière un peu plus prononcée que la tendance nationale (-1,7 %), les réservations de trains grandes lignes ont décliné de 2,6 %, tandis que les réservations de sillons pour les TER se sont accrues de 1,2 % (+0,9 % au niveau national).

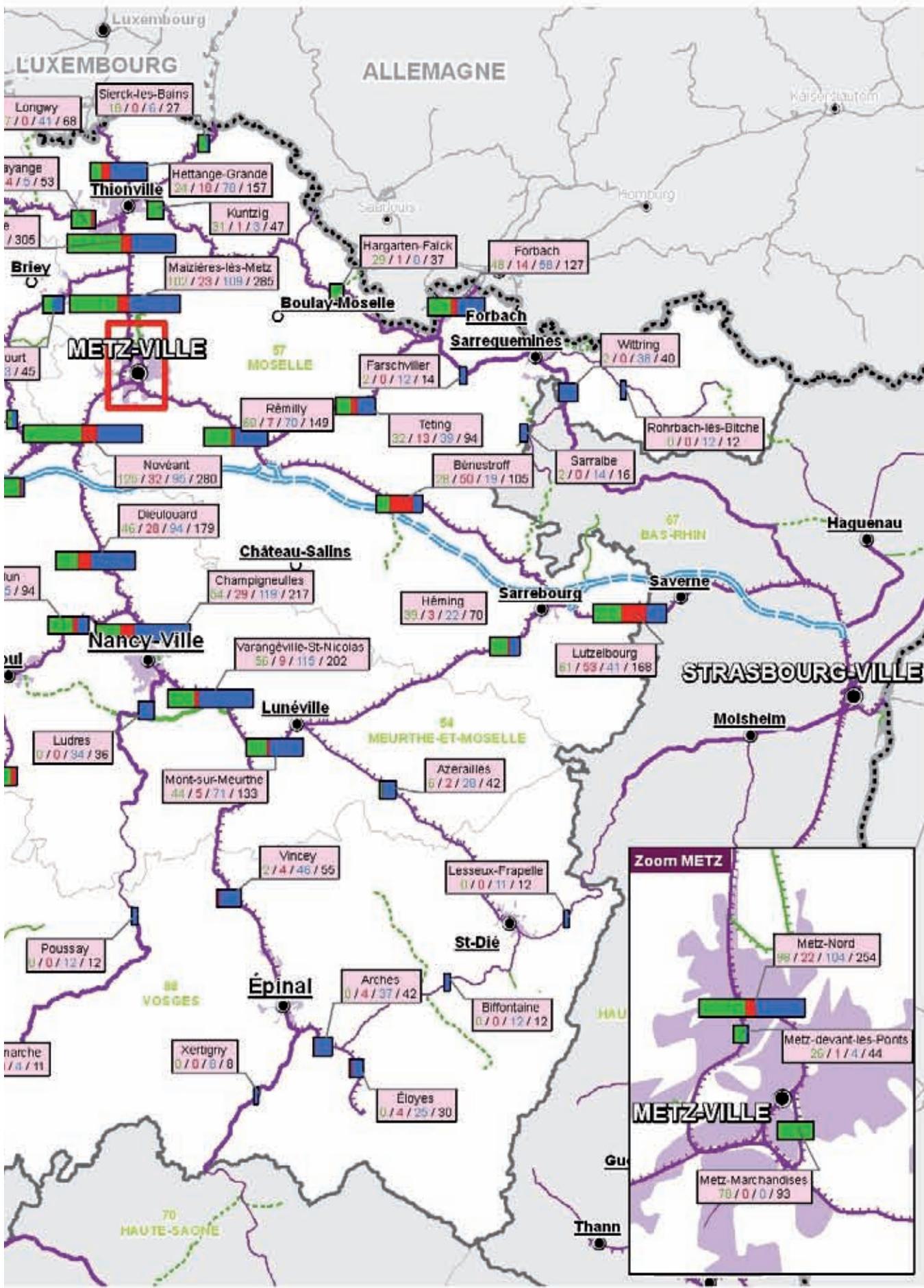
En revanche, en contradiction avec les moyennes nationales (-4,3 %), les entreprises ferroviaires de fret ont réservé davantage de sillons-km en Lorraine en 2011 qu'en 2010 : +3,8 %.

Les sillons-km fret représentent ainsi 40,9 % du total des réservations contre 18,8 % au niveau national.



5- Source : RFF DIR Alsace Lorraine Champagne-Ardenne, *Le réseau ferré national en Lorraine*, pour la conférence du 14 juin 2012





© RFF DIR Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

Transports de marchandises

Sauf indication contraire, le code couleur des graphiques de répartition des trafics par types de marchandises est le suivant :

Désignation		Correspondance NST 2007
Produits agroalimentaires et sylvicoles	1	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt ; poissons et autres produits de la pêche
	4	Produits alimentaires, boissons et tabacs
	6	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles) ; vannerie et sparterie ; pâte à papier ; papier et articles en papier, produits imprimés et supports enregistrés
Produits énergétiques	2	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel
	7	Coke et produits pétroliers raffinés
Matériaux d'extraction et de construction	3	Minerais métalliques et autres produits d'extraction ; tourbe ; minerais d'uranium et de thorium
	9	Autres produits minéraux non métalliques
Produits manufacturés	5	Textiles et produits textiles ; cuir et articles en cuir
	11	Machines et matériel, non classés ailleurs ; machines de bureau et matériel informatique ; machines et appareils électriques, non classés ailleurs ; équipements de radio, télévision et communication ; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges
	12	Matériel de transport
	13	Meubles ; autres produits manufacturés non classés ailleurs
Engrais, produits chimiques	8	Produits chimiques et fibres synthétiques ; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires
Produits métalliques	10	Métaux de base ; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
Marchandises groupés	18	Marchandises groupées : mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
Autres produits	14	Matières premières secondaires ; déchets de voirie et autres déchets
	15	Courriers, colis
	16	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises
	17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau) ; bagages et biens d'accompagnement des voyageurs ; véhicules automobiles transportés pour réparation ; autres biens non marchands, non classés ailleurs
	19	Marchandises non identifiables ; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16
	20	Autres marchandises, non classées ailleurs

La **Nomenclature Statistique Transport (NST)** est la nomenclature officielle européenne utilisée en particulier dans le cadre des directives fixant l'élaboration de statistiques communes aux États de l'Union Européenne. Elle a été renouvelée une première fois en 1974, puis remaniée en 2007. Cette dernière possède trois niveaux d'information : 20 sections, 81 groupes et 382 positions. C'est la nouvelle version, de 2007, qui est utilisée dans ce présent document.

Vocabulaire

Les données publiées dans cette partie « Transport de marchandises » proviennent de différentes sources nationales ou régionales.

Les **flux internes** représentent les échanges dont l'origine et la destination sont situées en région Lorraine.

Les **expéditions** comprennent les flux sortants de Lorraine à destination d'une autre région française.

Les **réceptions** correspondent aux flux entrants en Lorraine à partir d'une autre région française.

Les **exportations** constituent les flux sortants de Lorraine à destination d'autres États et les **importations** les flux entrants en Lorraine ayant pour origine un autre État.

Les **flux de transit**, qui traversent la région sans s'y arrêter, ne sont pas comptabilisés dans ce document.

Du fait des arrondis, les totaux des estimations ne sont pas forcément équivalents, suivant la façon de les calculer (par nature de marchandises ou par origine-destination, par exemple).

Sauf indication contraire, l'ensemble des chiffres indiqués dans cette partie « Transport de marchandises » sont des milliers de tonnes.

Sources des données

Le transport routier

Les informations disponibles sur le transport routier de marchandises proviennent des bases de données gérées ou relayées par le Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE), puis retraitées par la DREAL Lorraine.

La base de données SITRAM (Système d'Informations sur les Transports de Marchandises), gérée par le SOeS, renseigne sur les échanges intérieurs français effectués par les entreprises françaises de transport. Cette base est alimentée par le fichier de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises immatriculés en France. Il décrit les transports routiers nationaux (pour compte propre ou compte d'autrui) et, depuis 1990, les transports internationaux.

Les renseignements collectés (mesurés en tonnes et tonnes-kilomètres) font état des origine et destination et de la nature de la marchandise.

La base de données TRME (Transport Routier de Marchandises Européen) est l'équivalent de la base SITRAM au niveau européen. Chaque État de l'Union Européenne, à l'exception de Malte, ainsi que la Norvège et le Liechtenstein réalisent le même type d'enquêtes qu'en France, harmonisées suivant la directive EUROSTAT.

Le fichier TRME est ainsi alimenté par la production des fichiers des enquêtes sur l'utilisation des véhicules du transport routier de marchandises de l'ensemble des pays concernés.

Au niveau international, le SOeS fait également suivre les informations contenues dans le fichier du commerce extérieur de la France provenant des Douanes. Il recense les transports internationaux de marchandises faisant l'objet du commerce extérieur de la France. Un transport international est comptabilisé dès lors qu'une frontière internationale est franchie. Le mode de transport pris en compte pour ce déplacement est alors celui par lequel la marchandise passe la frontière. C'est ainsi que, par exemple, des transports routiers peuvent être liés à des pays sans continuité terrestre avec la France (Amériques, Océanie...). Depuis le 1^{er} janvier 2007, les entreprises sont dispensées de fournir des informations sur la masse nette de leurs échanges intracommunautaires.

Aussi, le fichier Douanes (puis la base SITRAM) est renseigné en valeur (milliers d'euros) depuis cette date.

L'ensemble des données routières publiées dans ce document est issu d'estimations réalisées par la **DREAL Lorraine** à partir des informations fournies par ces trois bases de données :

- les chiffres du transport national sont issus du retraitement des bases SITRAM et TRME, arrondis ensuite à la cinquantaine de milliers de tonnes.
- les chiffres du transport international sont estimés, d'une part, à partir des données de la base TRME et, d'autre part, des approximations de tonnages transportés, réalisées à partir des données en valeur de la base Douanes et sur la base de ratios obtenus à partir des années où les tonnages et valeurs étaient connus. Ces chiffres sont arrondis ensuite à la cinquantaine de milliers de tonnes.

Le transport ferroviaire

Les données 2010 et 2011 du transport ferroviaire de marchandises sont issues de la **DREAL Lorraine**.

Il s'agit d'estimations de trafics réalisées à partir des données fournies par les cinq entreprises ferroviaires opérant dans la région (CFL Cargo, Euro Cargo Rail, Europorte France, Fret SNCF et VFLI), arrondies à la cinquantaine de milliers de tonnes. Ces chiffres sont néanmoins à utiliser avec précaution dans la mesure où des wagons peuvent changer de tractionnaire en cours de trajet, et donc être comptés à deux reprises

dans les données de chacune des deux entreprises ferroviaires concernées.

Les chiffres proposés pour les années 2005 et 2006 sont issus de l'exploitation de la base de données ministérielle **SITRAM**, centralisant les données du transport de marchandises. Mais, depuis 2007, année d'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de marchandises, et sous couvert du secret statistique, les chiffres n'étaient plus communiqués *via* ce canal.

Le décret n°2012-555 du 23 avril 2012, et son arrêté d'application paru le même jour, devraient permettre de combler les lacunes pour les années suivantes. Ce décret prévoit ainsi la mise à disposition des données chiffrées concernant marchandises et voyageurs par les entreprises ferroviaires aux services du MEDDE. Les chiffres qui paraîtront dans la prochaine édition de ces *Chiffres clés* devrait ainsi gagner en fiabilité.

Le transport fluvial

Les chiffres du transport fluvial de marchandises sont fournis par la **Direction Interrégionale (DIR) Nord-Est de Voies Navigables de France (VNF)** à partir du système « VNF2000 Web ». Ce dispositif, pratique et simple, permet le contrôle et l'enregistrement des trafics et la facturation des péages de navigation, depuis le 1^{er} janvier 2000⁶ sur l'ensemble du réseau navigable que gère VNF.

Ainsi, avant le départ de son bateau chargé, le transporteur affrété a l'obligation de remplir un formulaire de déclaration de chargement précisant les caractéristiques de son voyage.

Ce document, établi en 3 exemplaires, est demandé aux écluses de contrôle VNF2000 rencontrées sur son itinéraire.

L'agent en poste au premier ouvrage les vérifie avant de les viser et de conserver un exemplaire. A l'issue de son voyage et pour attester qu'il est terminé, le transporteur remet à une écluse de contrôle ou au centre de gestion auquel il est rattaché un second exemplaire.

En complément à ces informations, les déclarations de chargement collectées par le personnel VNF sont adressés aux centres de gestion VNF pour saisie et traitement.

Les itinéraires empruntés par les bateaux chargés sur le **réseau VNF** sont calculés et confirmés par les tampons apposés aux écluses clés sur les déclarations de chargement présentées. Ces tampons permettent d'identifier pour un transport : la totalité du parcours intérieur réalisé sur le réseau VNF ainsi que les sections navigables empruntées depuis le port de départ et le port d'arrivée (km). Pour les voyages internationaux export/import : le dernier/premier point kilométrique référencé est celui de l'écluse frontière.

Après les opérations de facturation mensuelle effectuées dans VNF2000 pour la perception des péages, les données des déclarations de chargement saisies sont exportées dans l'interface « Business Objects TVE » (banque nationale VNF de données sur le transport par voie d'eau). Cette application nationale est mise à jour mensuellement par les informations collectées et communiquées par l'ensemble des centres de gestion

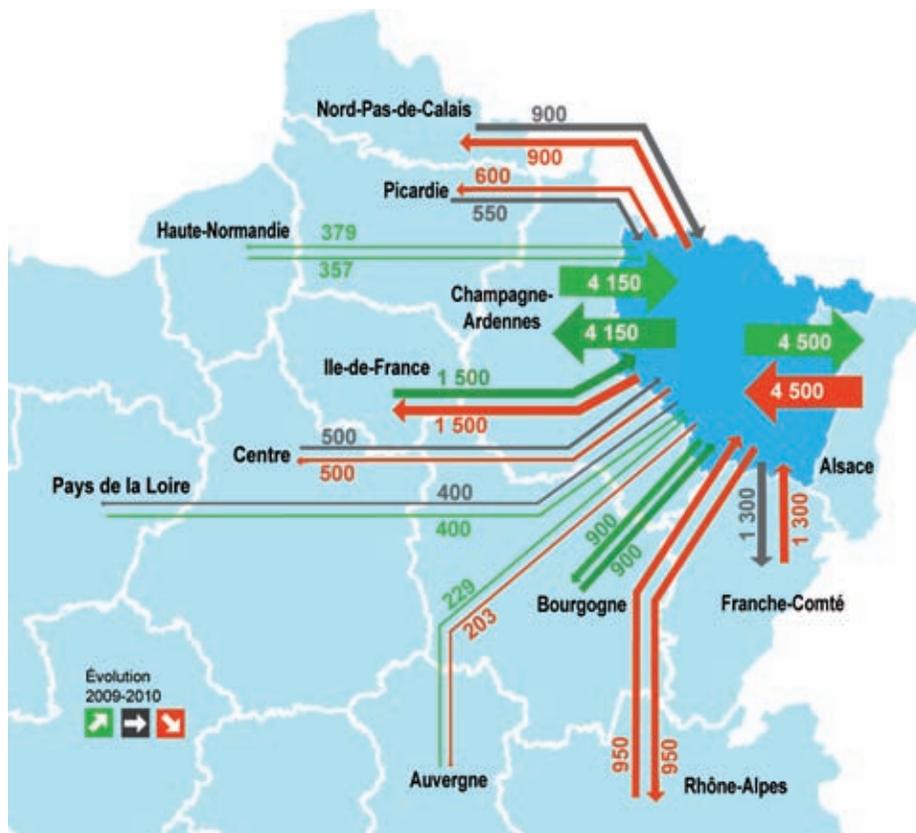
Après traitement, contrôle et validation de ces informations (trois semaines maximum après facturation), le responsable statistique de chaque DIR se connecte à l'application Web statistiques « Webi » pour lancer ses requêtes. Les fichiers créés sous codification VNF sont importés sur le poste de travail du responsable local et enregistrés au format Excel.

Ces états statistiques, qui regroupent les origines/destinations (pays, ports), les marchandises NST, les tonnes transportées et les sections VNF empruntées sont retraités et mis à jour selon les spécificités des DIR de VNF.

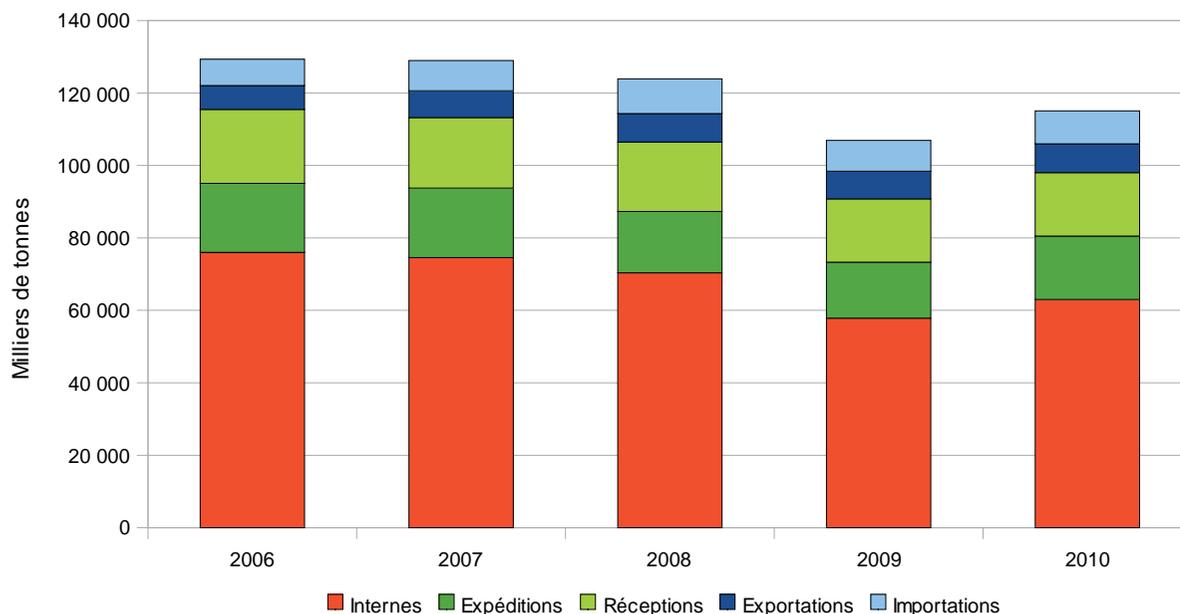
6- Cette date marque la libéralisation de l'affrètement et, conséquemment, la suppression des bureaux d'affrètement. Cette libéralisation ne supprime néanmoins pas l'obligation de déclaration des chargements auprès de VNF.

Le transport routier de marchandises en 2010

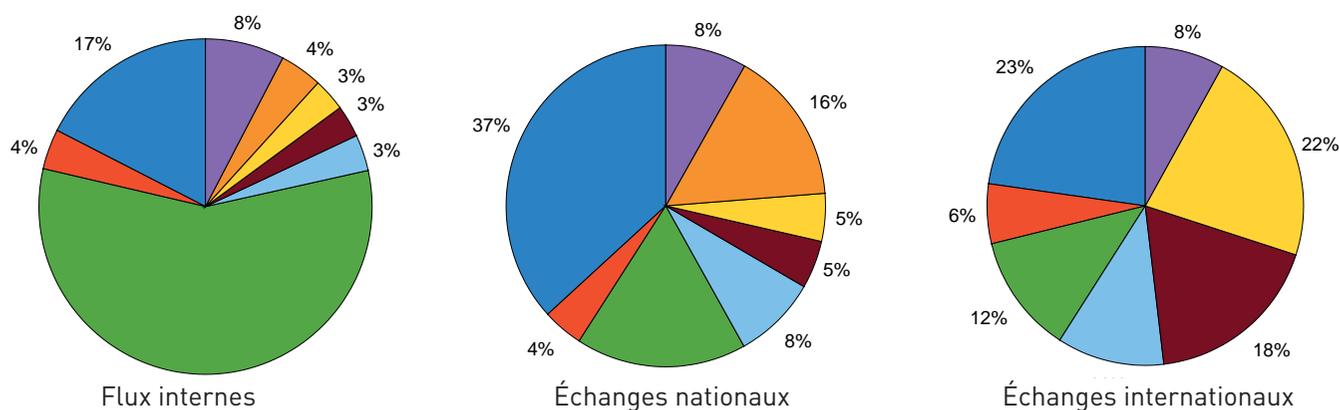
Flux entrants et sortants de Lorraine par voie routière en 2010, mesurés en milliers de tonnes



Évolution des tonnages transportés entre 2006 et 2010



Répartition des trafics par type de marchandises



Évolution et répartition des échanges par types de marchandises et zones de prise en charge

Flux 2010 (milliers de tonnes)	Flux nationaux			Flux internationaux		Total
	Internes	Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Produits agroalimentaires et sylvicoles	11 050	6 300	6 700	2 100	1 800	27 900
Produits énergétiques	2 400	400	1 000	200	850	4 850
Matériaux d'extraction et de construction	36 000	3 200	2 900	900	1 150	44 150
Produits manufacturés	2 200	1 650	1 350	700	1 200	7 050
Engrais, produits chimiques	1 950	950	650	1 750	1 350	6 650
Produits métalliques	1 950	1 100	550	2 150	1 550	7 300
Marchandises groupées	2 600	2 850	2 600	0	0	8 050
Autres produits	4 850	1 100	1 750	200	1 150	9 000
Total :	63 000	17 500	17 500	7 950	9 100	114 950
Évolutions 2009/2010	+9%	+14%	+0%	+3%	+7%	+8%
Évolutions 2008/2009	-18%	-10%	-9%	-2%	-12%	-14%

Source : DREAL Lorraine, d'après SOeS / SITRAM, SOeS/TRME, et base de données Douanes

La croissance retrouvée en France (+1,5 % en 2010) a permis la reprise de l'activité du transport routier lorrain.

115 millions de tonnes de marchandises ont ainsi été transportées à destination ou à partir de la Lorraine, ce qui traduit une augmentation de 8 % des tonnages transportés.

Plus de la moitié de ces tonnages de marchandises (55 %) restent échangées à l'intérieur des limites régionales, sur les plus courtes distances où le poids lourds a peu de concurrence. L'évolution pour ces flux de courte distance est de +9 % entre 2009 et 2010. A l'exception des réceptions restées stables, les échanges extérieurs sont tous en hausse : +4 % sur les exportations, +6 % sur les importations, +14 % sur les expéditions. Le problème des retours à vide est moins prégnant que l'année précédente : le déficit des flux sortants par rapport aux flux entrants se réduit de trois millions en 2010, à un million de tonnes en 2011.

En tonnages, les principales marchandises échangées relèvent des « matériaux d'extraction et de construction » et des « produits agroalimentaires et sylvicoles », fortement pondéreux. Dans le détail, les flux internes sont composés à 57 % par cette première typologie de produits et à 17 % pour la seconde.

Ces deux catégories sont également représentées de manière équilibrée entre les flux sortants et les flux entrants, l'écart sortant – entrant ne dépassant pas 100 000 tonnes en valeur absolue.

Ces deux catégories de produits restent majoritaires sur les flux d'échanges : 32 % des tonnages sont des produits alimentaires, 16 % des matériaux de construction.

La participation de la Lorraine à l'activité routière reste plutôt moyenne par rapport au niveau national.

En terme de transports nationaux (internes, expéditions et réceptions), elle ne contribue qu'à hauteur de 4,9 % de l'activité nationale mesurée en tonnes (soit à la 12^{ème} place des régions)⁷.

En revanche, elle occupe la 5^{ème} place des régions métropolitaines pour ce qui est des échanges internationaux, pour une part de 5,2 % de l'activité mesurée en valeur (derrière les régions Île-de-France, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais et Alsace)⁸.

Ces chiffres restent néanmoins bien supérieurs à la participation de la Lorraine à la richesse nationale (2,9 % du PIB en 2010).



7- Source : SOeS, base de données SITRAM

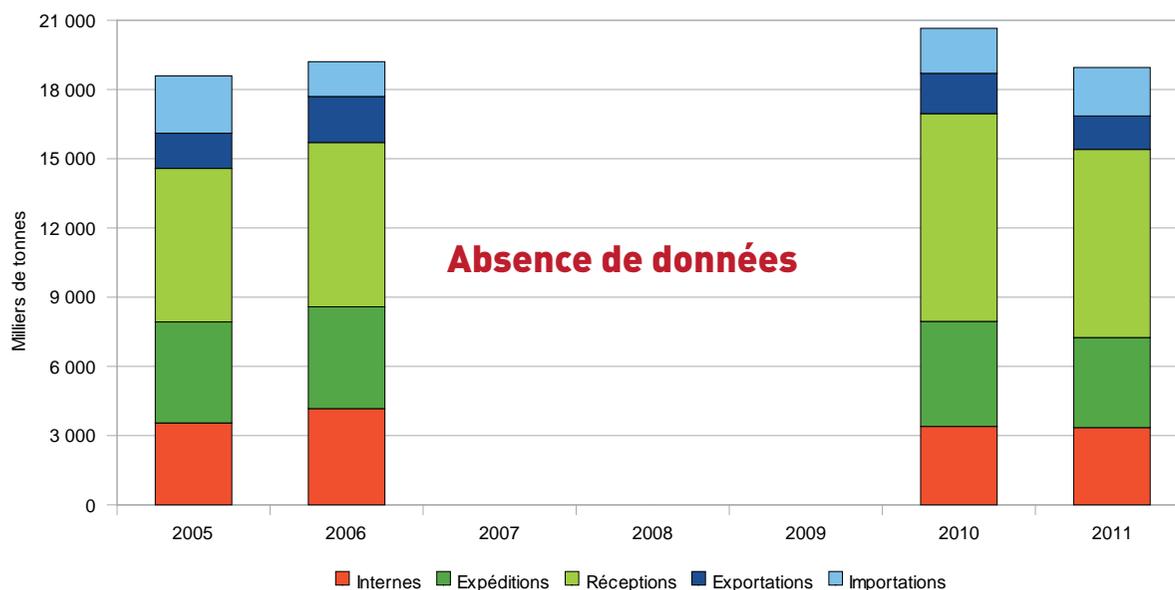
8- Source : SOeS, *Mémento de statistiques des transports*

Le transport ferroviaire de marchandises en 2011

Flux 2011 (milliers de tonnes)	Flux nationaux			Flux internationaux		Total
	Internes	Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Total	3 350	3 900	8 150	1 450	2 100	19 000
Évolution 2010/2011	-1%	-14%	-9%	-17%	8%	-8%

Source : DREAL Lorraine, d'après CFL Cargo, Europorte, Euro Cargo Rail, Fret SNCF et VFLI

Évolution des tonnages transportés entre 2005 et 2011



Après trois années d'interruption, les données récoltées et mises en forme par la DREAL ne doivent pas être considérées en tant que tel, mais comme des tendances de fond.

Ainsi, du fait de difficultés de collecte des données au sein de l'entreprise Fret SNCF, les chiffres fournis au titre de l'année 2011 n'ont pas pu être détaillés par typologies de marchandises, et manquent encore de fiabilité.

Quoi qu'il en soit, ces chiffres nous montrent une rupture de tendance.

Ainsi, alors que les courbes laissent à penser à une augmentation régulière entre 2005 et 2010 (+11 %), les tonnages transportés en 2011 sont en recul par rapport à l'année précédente de 8 %.

Cette évolution à la baisse est partagée par l'ensemble des zones de prise en charge, en particulier sur les échanges interrégionaux.

Ces derniers reculent en effet de 11 % en un an (- 14 % sur les expéditions, et - 9 % sur les réceptions).

Les flux internationaux sont en baisse de 4 %, mais connaissent une importante variation suivant qu'ils sont en entrée ou en sortie de la région.

Plutôt équilibré entre importations et exportations en 2010 (les importations étant excessives de ≈ 10 % par rapport aux exportations), le bilan international se dégrade en 2011 avec une augmentation des importations de 8 % pour une baisse des exportations de 17 % : les imports excèdent en 2011 les exports de ≈ 45 %.

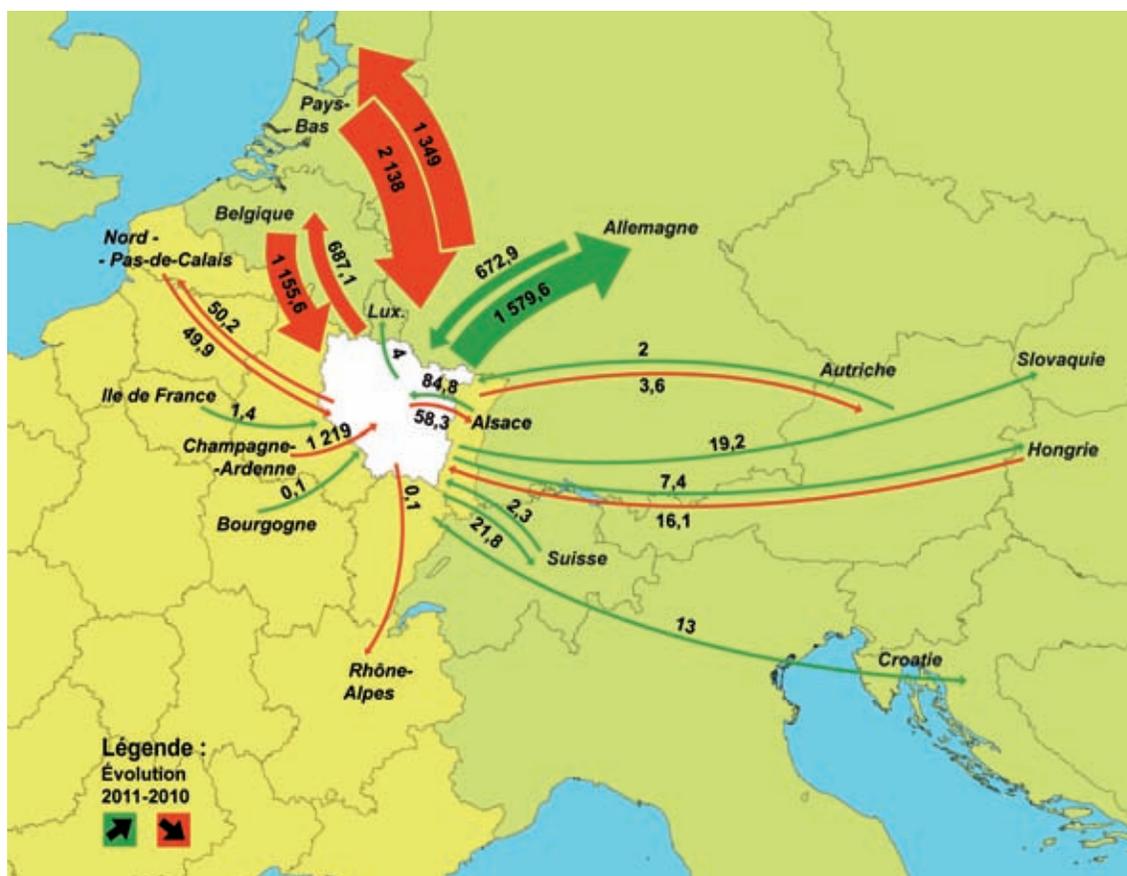
Les échanges internes à la région conservent une tendance à la stabilité, perdant 50 000 tonnes en un an, soit - 1 %.

La baisse sensible de ces échanges peut être pour beaucoup imputée à la baisse notable d'activité dans les hauts-fourneaux de la région, activité à flux traditionnellement pondéreux et ferroviaires.

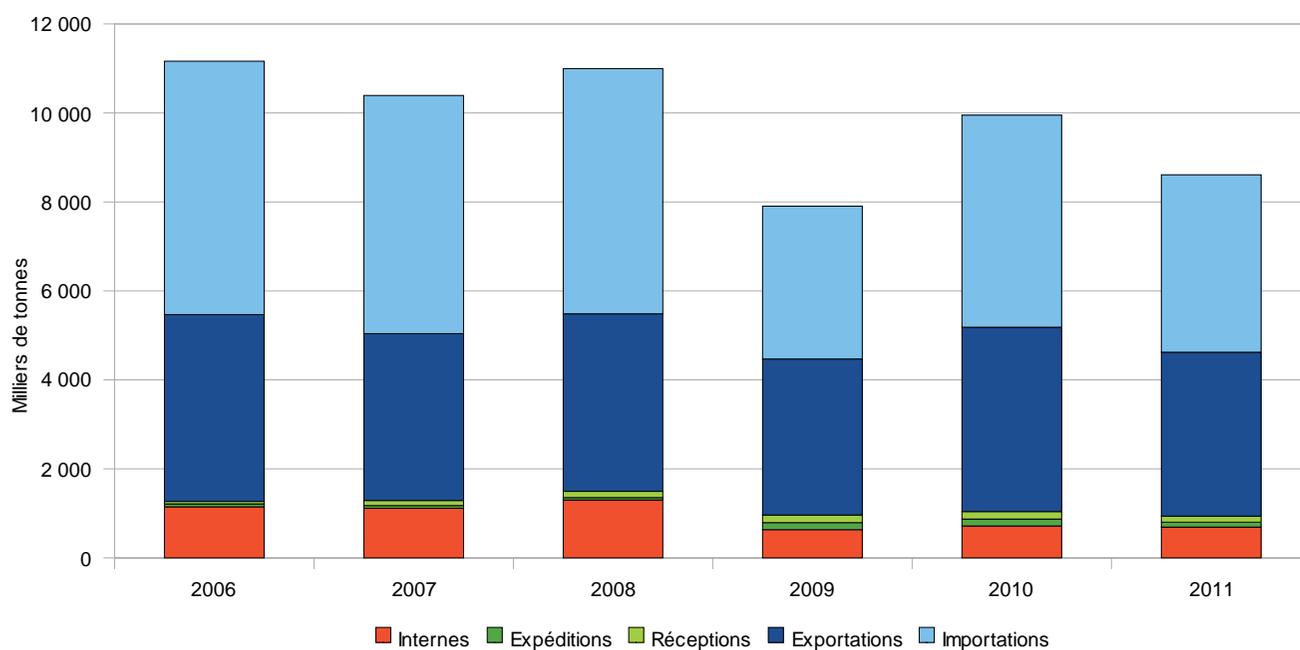
Ainsi, en 2010, les produits énergétiques, que l'on peut retrouver en entrée de ces industries, représentaient 12 % des tonnages échangés en région (22 % de tous les flux entrants) et les produits métalliques, en sortie, 31 % (45 % de tous les flux sortants).

Le transport fluvial de marchandises en 2011

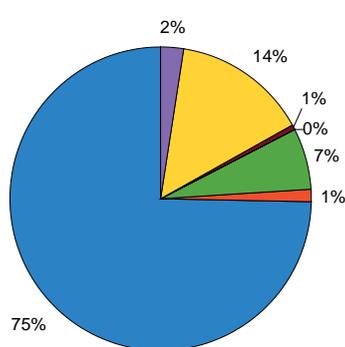
Flux entrants et sortants de Lorraine par voie fluviale en 2011 (tonnes)



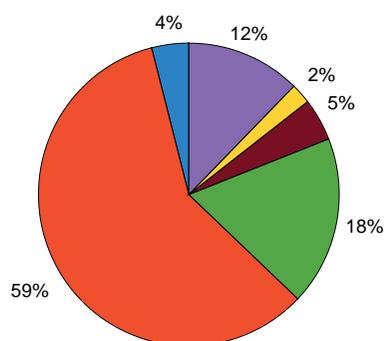
Évolution des tonnages transportés par voie fluviale entre 2006 et 2011



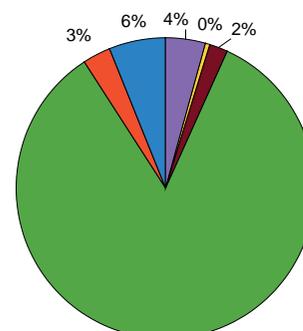
Répartition du trafic par type de marchandises



Exportations



Importations



Marché national

Evolution et répartition des flux fluviaux par type de marchandises et zone de prise en charge

Flux 2010 (milliers de tonnes)	Flux nationaux			Flux internationaux		Total
	Internes	Expéditions	Réceptions	Exportations*	Importations	
Produits agroalimentaires et sylvicoles	0	56	2	2 752	159	2 968
Produits énergétiques	0	18	10	49	2 349	2 426
Matériaux d'extraction et de construction	687	0	102	241	721	1 750
Produits manufacturés	0	0	0	0,2	0	0,2
Engrais, produits chimiques	6	12	1	19	180	218
Produits métalliques	1	2	2	533	87	624
Marchandises groupées	0	0	0	0	0	0
Autres produits	0	20	20	91	491	622
Total :	693	109	136	3 685	3 987	8 610
Évolution 2010/2011	-4%	-29%	-19%	-11%	-16%	-13%

Source : VNF DIR Nord-Est/ADVE

Après une très bonne année 2010, le transport fluvial voit son activité diminuer en Lorraine en 2011 : les tonnages transportés reculent de 13 % en une année.

La majeure partie des flux relatifs à la Lorraine concerne les flux internationaux via la Moselle canalisée, en échange avec les ports de la zone ARA⁹ : 62 % des échanges ont lieu avec la Belgique et les Pays-Bas (5,3 millions de tonnes). L'Allemagne est la troisième zone d'échanges fluviale de la Lorraine, pour 2,3 millions de tonnes, soit 26 % des tonnages. A l'exception des « produits manufacturés », marginaux en volume (mais non en valeur), qui sont en croissance et des « autres produits », en légère augmentation, toutes les catégories de marchandises sont touchées par ce recul. Le transport de « produits agroalimentaires » diminue de 11 %, celui des « produits énergétiques » de 24 %, celui des « matériaux d'extraction et de construction » de 7% et celui des « produits métalliques » de 9%.

Ces baisses ne sont néanmoins pas imputables au transport fluvial lui-même mais à des facteurs externes :

- le ralentissement global de l'activité sidérurgique se ressent également dans la baisse d'activité de ses produits hautement pondéreux (-16 % de tonnages traités à Thionville-Illange, -15 % à Mondelange-Richemont) ;
- la conversion des centrales à charbon de La Maxe et Blénod en centrales à gaz a logiquement conduit à la baisse conséquente de leur approvisionnement (-1/3 pour chacune d'entre elles).

Ces deux facteurs pénalisent également les exportations puisque les bateaux disponibles sont moins nombreux sur la Moselle et ils doivent donc venir à vide du Rhin.

S'ajoutent à cela des facteurs climatiques qui ont provoqué des basses-eaux sur le Rhin, pénalisant d'autant le transport fluvial *via* la Moselle qui doit l'emprunter à l'aller et au retour.



9- Anvers – Rotterdam – Amsterdam sur la mer du Nord.



Les parts modales en 2010

Flux 2010 (milliers de tonnes)	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	63 000	17 550	17 500	35 050	8 000	9 050	17 050	115 100
Fer	3 400	4 550	9 000	13 550	1 750	1 950	3 700	20 650
Fluvial	719	154	169	323	4 144	4 764	8 908	9 950
TOTAL	67 100	22 250	26 650	48 900	13 900	15 750	29 650	145 700

Parts modales 2010	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	94%	79%	66%	72%	58%	57%	58%	79%
Fer	5%	20%	34%	28%	13%	12%	12%	14%
Fluvial	1%	1%	1%	1%	30%	30%	30%	7%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Evolution des parts modales 2006 / 2010	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	+ 0,4	-2,2	-8,4	-5,6	+ 6	+ 7,3	+ 6,7	-2,0
Fer	0,0	+ 1,7	+ 8	+ 5,2	-3,0	+ 2	-0,4	+ 2,2
Fluvial	-0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5	-3,0	-9,2	-6,3	-0,2

Source : DREAL Lorraine, d'après SoeS/SITRAM, SoeS/TRME, BDD Douanes, CFL, Europorte, Euro Cargo Rail, Fret SNCF, VFLI et VNF DIR Nord-Est

Les chiffres présentés ci-dessus sont établis à partir des estimations des flux de transport et ne doivent, là encore, ne pas être considérés comme exactement justes, mais comme les grandes tendances du transport de marchandises.

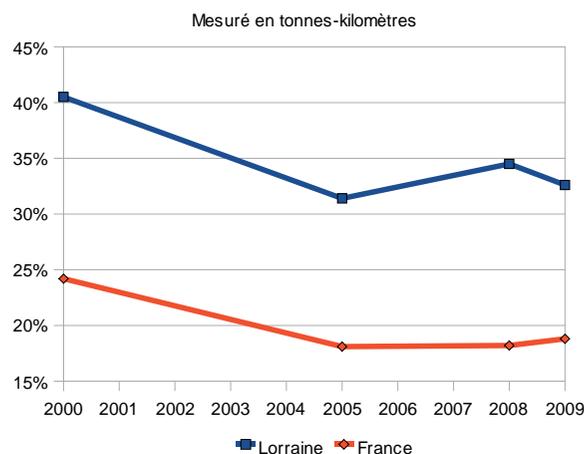
En 2010, le camion réalise encore la majorité des approvisionnements relatifs à la région Lorraine : 79 % des tonnages sont ainsi convoyés par voie routière. Cette part est même en légère augmentation par rapport aux chiffres de 2006. Évidemment, sur les distances les plus courtes où péniches et trains sont peu pertinents, le poids lourd reste hégémonique en interne à la région (94 % des tonnages, en augmentation de 0,4 point en 4 ans).

A l'inverse, sur des distances plus élevées, la voie routière, bien que majoritaire, laisse plus de place au rail et à la voie navigable. Ainsi, sur les flux interrégionaux, la part de la route descend à 72 % des tonnages transportés, en net recul de 6 points par rapport à l'année 2006. L'essentiel de la place laissée vacante par le camion est récupéré par la voie ferrée, la voie navigable restant marginale sur ce type de liaisons, du fait de la configuration particulière du réseau navigable lorrain.

En termes de tonnes-kilomètres transportés, l'écart est plus important encore : 67 % étaient transportées par voie routière en 2009, 33 % par les modes alternatifs, d'après le SOeS, bien meilleurs que les 19 % nationaux. La part du rail et du fluvial est néanmoins en légère baisse de 2 points par rapport à 2008, tandis que ce chiffre s'améliorait au niveau national.

Sur les liaisons internationales, la péniche prend de l'importance et draine 30 % des tonnages, 57 % des tonnages transportés l'étant par la route. Mais cette proportion est en nette augmentation sur ce segment, gagnant 7 points en 10 ans, pris pour l'essentiel sur la part de la voie d'eau.

Évolution de la part modale du fret interrégional non routier



Source : SOeS, Le transport intérieur de marchandises par voies ferrées ou fluviales, juin 2011



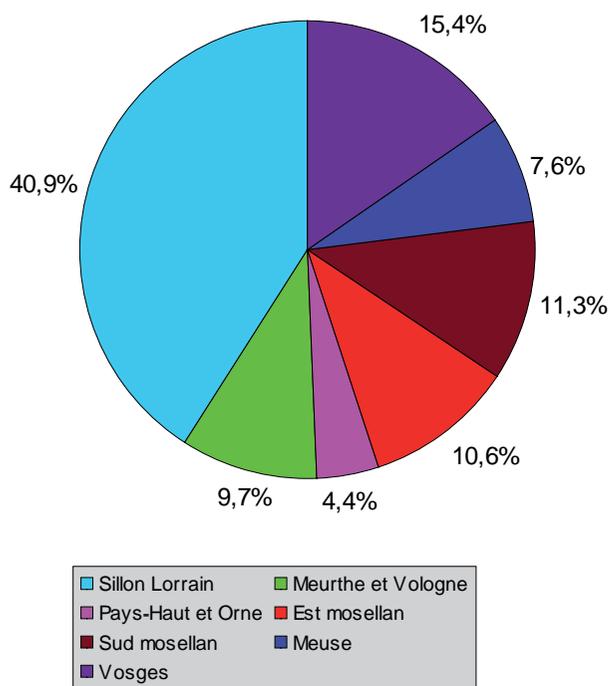
Transports de voyageurs

Le TER Métrolor en 2011

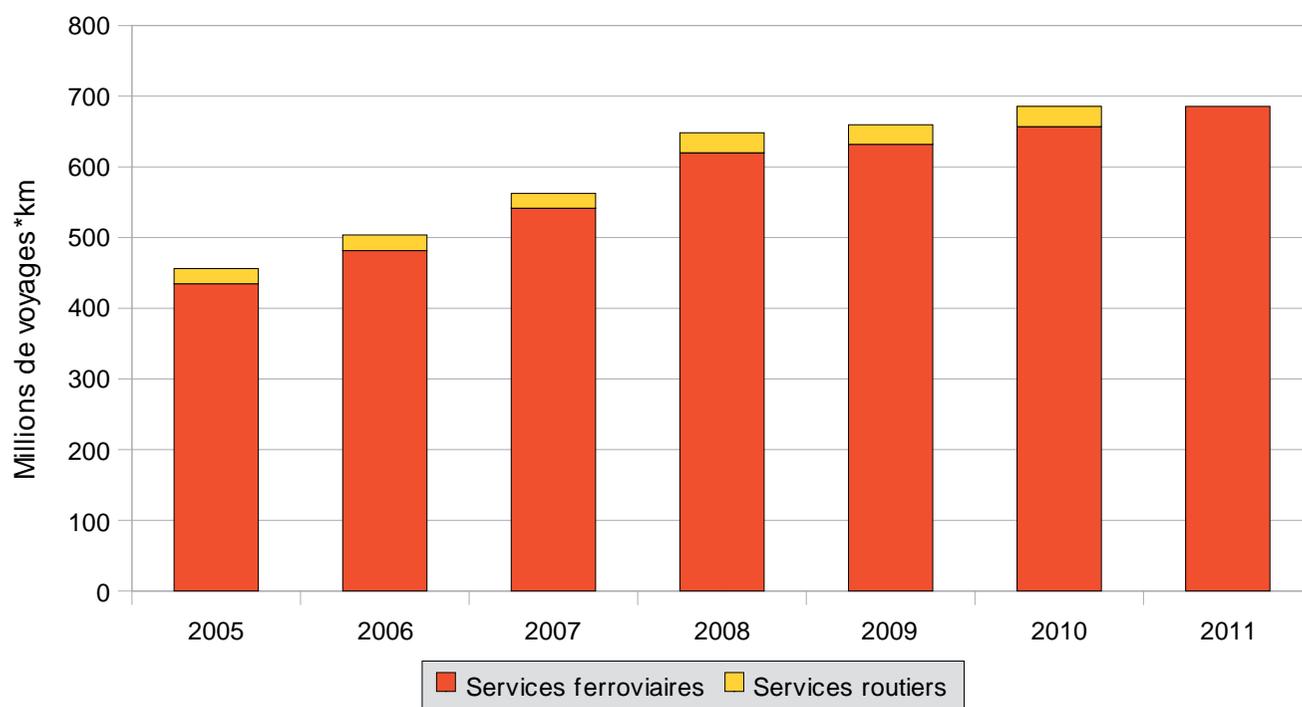
		2009	2010	2011	évolution 2009/2010	évolution 2010/2011
Services ferroviaires	Trafic en milliers de voyages x km	631 871	656 901	685 635	+ 4,0%	+ 4,4%
	Offre en milliers de trains x km	10 660	10 837	10 907	+ 1,7%	+ 0,6%
Services routiers	Trafic en milliers de voyages x km	27 654	28 733		+ 3,9%	
	Offre en milliers de cars x km	3 411	3 417		+ 0,2%	
Total	Trafic en milliers de voyages x km	659 525	685 634		+ 4%	
	Offre en milliers de trains ou cars x km	14 071	14 254		+ 1,3%	

Source : Conseil Régional de Lorraine, pôle de la mobilité

Répartition de la fréquentation du TER Métrolor par secteur



Évolution de la fréquentation du TER Métrolor de 2005 à 2011



Pour la huitième année consécutive, la fréquentation des TER Métrolor (mesurée en voyages-km) est en hausse entre 2010 et 2011.

Avec une évolution positive de l'offre ferroviaire en 2011 (+1 % par rapport à 2010, mesurée en trains-km), la fréquentation (mesurée en voyages-km) a ainsi augmenté de 4,4 % cette année.

Le nombre de voyages-km réalisés en 2011 est ainsi supérieur de 58 % à celui de 2005, et de 76 % à celui de 2000, tandis que l'offre augmentait respectivement de 47 % et 59 %, traduisant in fine une meilleure occupation des wagons.

Territorialement parlant, des baisses de fréquentation affectent cependant le secteur « Pays-Haut et Orne » qui voit sa fréquentation diminuer de manière importante : -11,6 % entre 2010 et 2011 (en voyages-km).

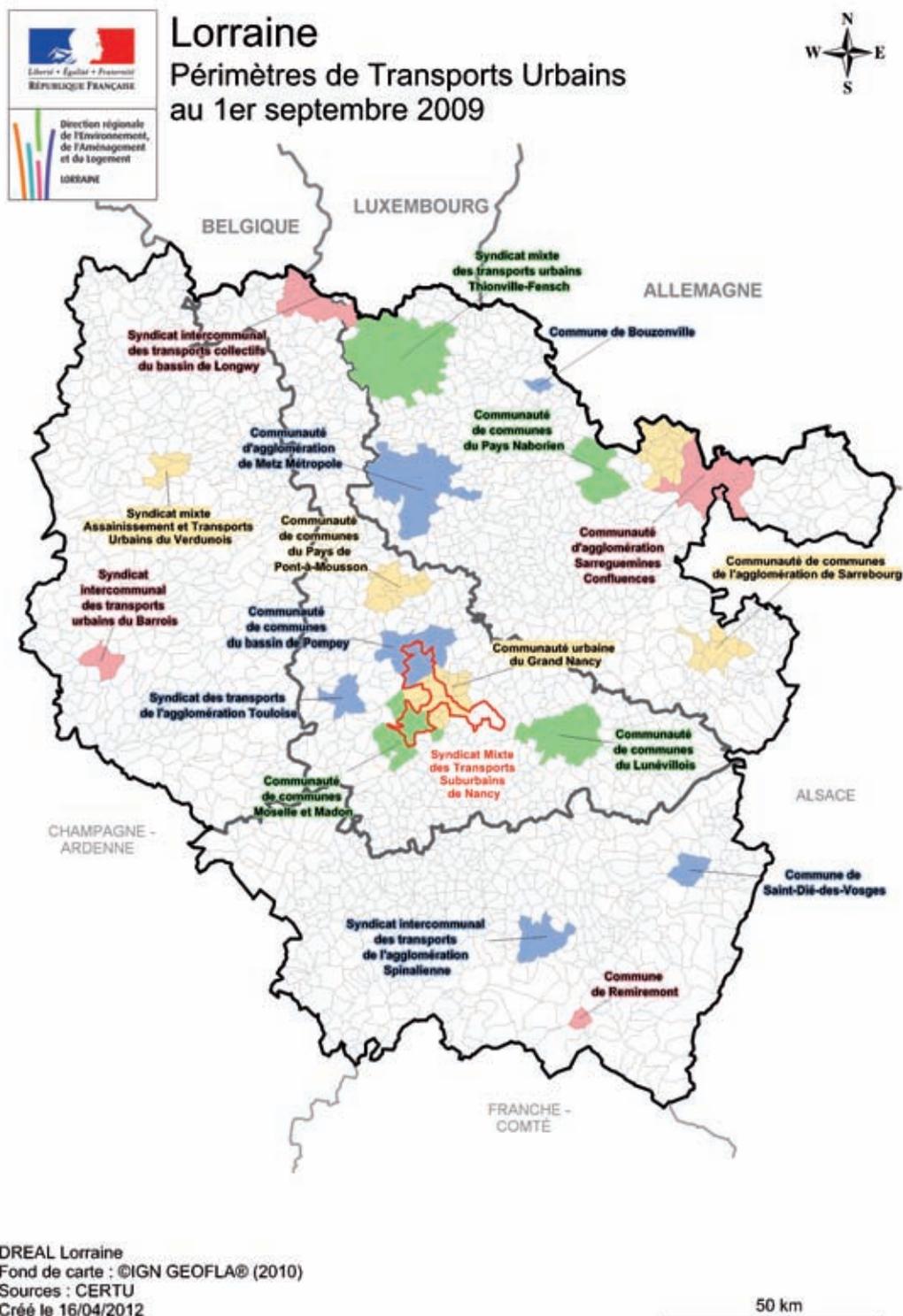
Les secteurs « Meuse » et « Sillon lorrain » se stabilisent comparativement aux années précédentes avec respectivement +0,4 % et +2,8 %, les autres secteurs connaissant des taux de progression supérieurs à la moyenne.

Des difficultés dans le recueil des chiffres des services routiers du TER Métrolor ne nous ont pas permis de présenter ceux-ci.

Il semblerait, à tout le moins, que, à l'image des services ferroviaires, la fréquentation de ces derniers soit également en augmentation.

Les transports en commun urbains en 2010

Les périmètres de transport urbain (PTU) et autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) en Lorraine au 1^{er} septembre 2009¹⁰



10- Les transports urbains sont gérés par une autorité organisatrice des transports (AOT), collectivité cosignataire du contrat d'exploitation, ou responsable de la régie (souvent un établissement public de coopération intercommunale), sur un périmètre des transports urbains (PTU), l'aire de compétence de l'AOT qui peut recouvrir une ou plusieurs communes urbaines. [Définitions CERTU].
Les communes membres de PTU en Lorraine n'ont pas évolué en 2010.

L'activité du transport urbain de voyageurs

Réseaux Bus	Nombre de communes	Population du PTU en 2009	Nombre de lignes bus	Longueur des lignes bus (km)	Nombre de voyages en bus (milliers de voyages)	Voyages bus / habitant	Nombre de voyages Evolution 09/10
Bar-le-Duc	3	18 643	4	-	574	30,8	-
Bouzonville	1	4 154	9 lignes scolaires*	pas de données			
Épinal	5	45 366	7	68	2 105	46,4	-1,4%
Forbach	21	80 267	9*	74	pas de données		
Longwy	15	65 056	3	103	2 609	40,1	-17,8%
Lunéville	12	28 497	3	40	275	9,7	-7,1%
Metz	40	220 000	53	641	15 371	69,9	-3,3%
Nancy	20	256 966	21	230	15 419	60,0	-0,6%
Nancy-Suburbain	18	222 969	3	156	1 675	7,5	-
Neuves-Maisons	12	23 146	3	100	146	6,3	+21,7%
Pompey	12	39 938	7*	pas de données			
Pont-à-Mousson	10	24 980	5	-	531	21,3	-4,2%
Remiremont	1	8 042	2	19	15	1,9	-6,3%
Saint-Avold	10	40 944	6	48	690	16,9	+6,3%
Saint-Dié-des-Vosges	1	21 523	10	99	446	20,7	-10,3%
Sarrebourg	8	19 299	3	35	105	5,4	-
Sarreguemines	25	52 144	4	39	1 898	36,4	+5,6%
Thionville	35	181 359	36	544	8 361	46,1	-0,2%
Toul	3	22 864	4	-	229	10,0	-
Verdun	3	24 837	6	24	500	20,1	-14,8%

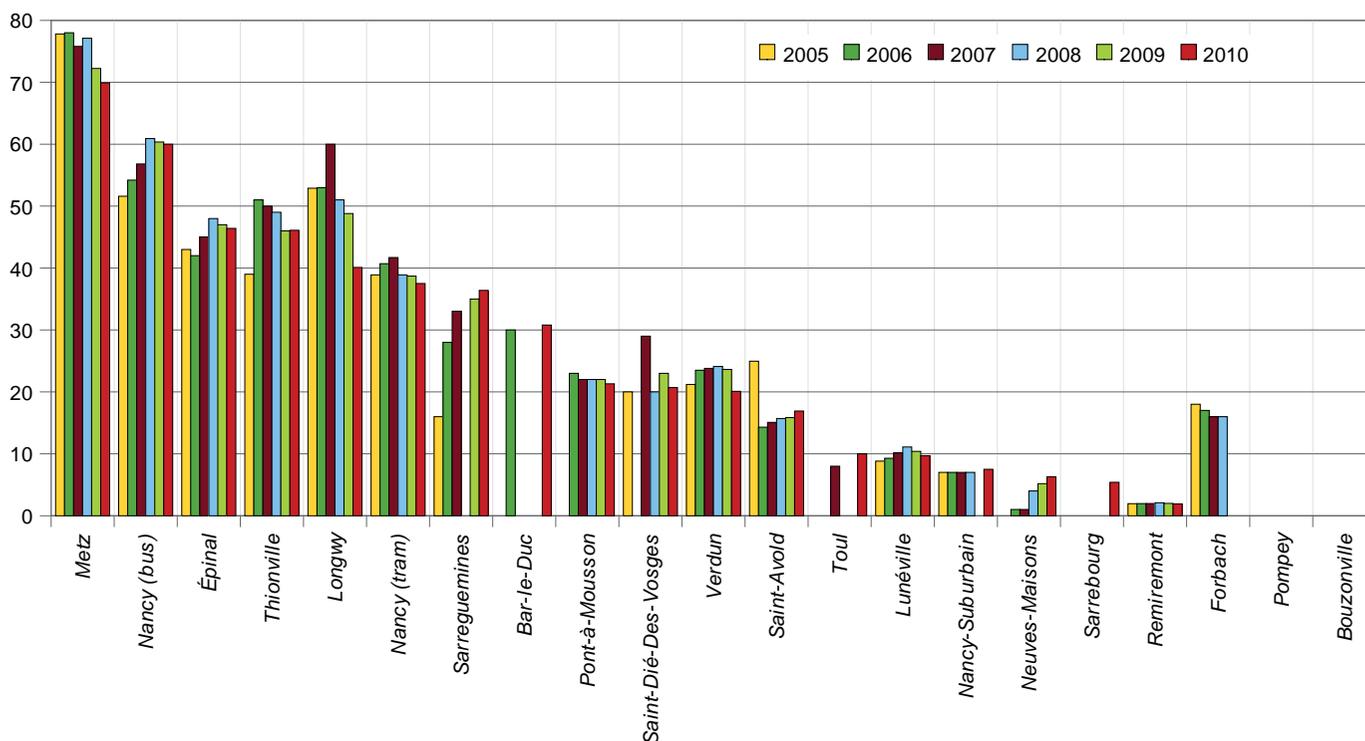
Réseau Tramway	Nombre de communes	Population du PTU en 2009	Nombre de lignes tram	Longueur des lignes tram (km)	Nombre de voyages en tram (milliers de voyages)	Voyages tram / habitant	Nombre de voyages Evolution 09/10
Nancy	20	256 966	1	10	9 639	37,5	-3,1%

11- Sources : CERTU, Enquête TCU, données 2010 / INSEE 2012, pour les chiffres de population
Les informations suivies d'une astérisque proviennent des sites Internet des AOT correspondantes :

- www.mairie-bouzonville.fr/transport
- www.agglo-forbach.fr/site/transport_intro.php
- www.bassinpompey.fr/fr/sit-transport-bassin-pompey.html

Les chiffres de population sont ceux du 1^{er} janvier 2009, fournis par l'INSEE au 1^{er} janvier 2012.

Les nombres de voyages par habitant des PTU ont été calculés avec ces chiffres 2009 et ne prennent donc pas en compte l'évolution annuelle des populations entre 2009 et 2010.



En 2010, 245 communes faisaient partie de l'un des 20 PTU de la région. Ceux-ci couvrent 10 % de la surface du territoire régional et regroupent la moitié de sa population. Sur l'ensemble de l'année 2010, un habitant de PTU lorrain a effectué en moyenne 47,4 voyages en transport en commun urbain¹².

Des disparités importantes sont à signaler dans l'utilisation des transports en commun urbains dans chaque agglomération (rapporté à la population, les TC de Metz sont utilisés 35 fois plus que ceux de Remiremont), chaque réseau étant par essence unique, supportant des contraintes différentes et drainant des populations différentes sur des périmètres différents.

Néanmoins, une tendance lourde à la baisse est constatée sur l'ensemble du territoire régional. Ainsi, sur l'ensemble des PTU dont les données de voyages sont connues en 2009 et 2010¹³, chaque habitant a effectué en moyenne 48,7 voyages en 2010, contre 50 en 2009 (soit une baisse de 2,5 % en un an).

Le nombre de voyages effectués diminue dans tous ces PTU, sauf sur ceux de Sarreguemines, Saint-Avold et Neuves-Maisons. Dans cette dernière agglomération, l'augmentation de la fréquentation dépasse 20 % en un an et s'explique encore par la mise en place de la gratuité sur le réseau T'MM en 2007. La fréquentation y a même été multipliée par 4,5 en 3 ans (6,3 voyages par habitant en moyenne en 2012).

Dans les grandes agglomérations de Nancy et Thionville, la fréquentation des bus stagne (reculs inférieurs à 1 %), alors que celle des TCRM s'érode davantage (-3,3 %).

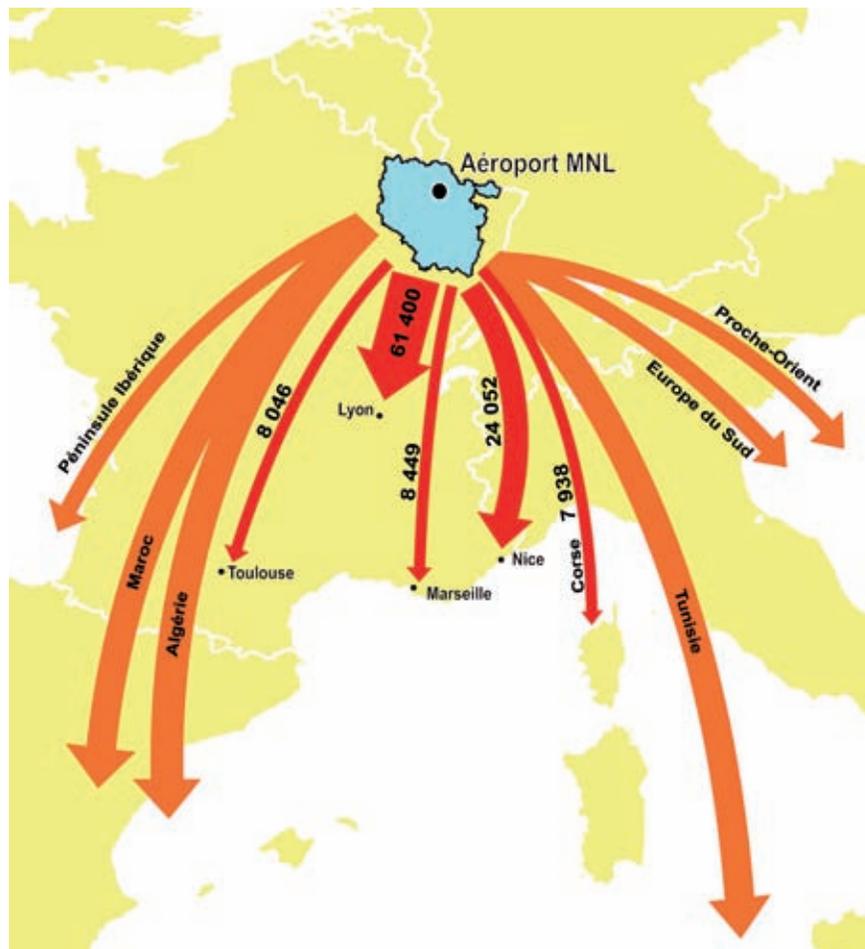
Les réseaux de transports en commun de Saint-Dié-des-Vosges, Verdun et Longwy sont ceux qui perdent le plus de clientèle (reculs supérieurs à 10 %).

12- Moyenne calculée sur l'ensemble des PTU à l'exception de ceux de Bouzonville, Forbach et Pompey, pour lesquels le nombre de voyages effectués en 2010 n'est pas connu.

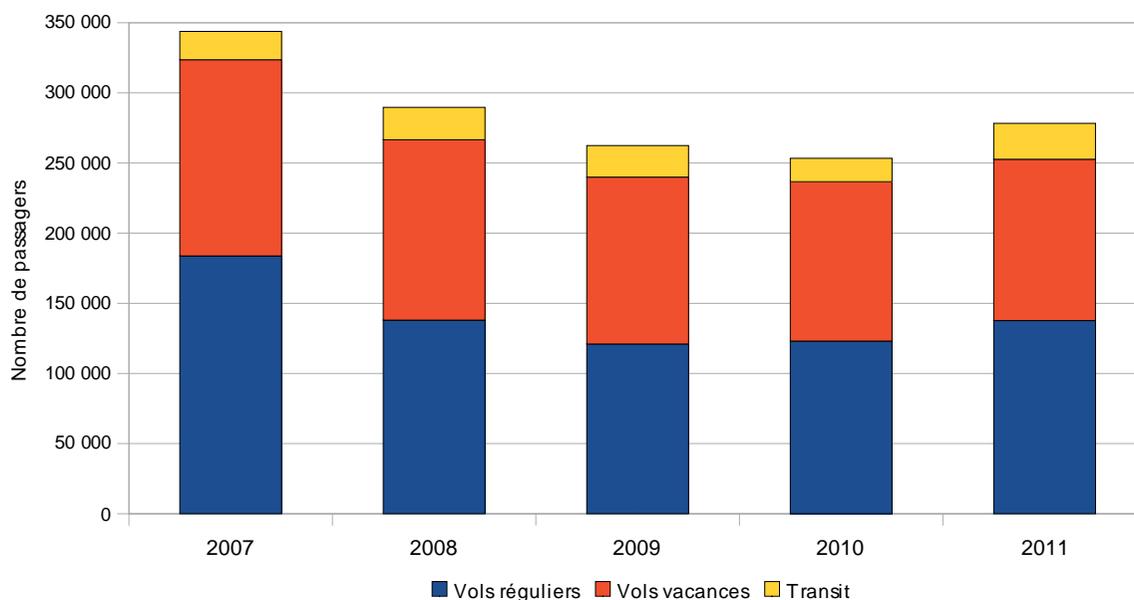
13- L'ensemble des PTU à l'exception de ceux de Bar-le-Duc, Bouzonville, Forbach, Nancy-Suburbain, Pompey, Sarrebourg et Toul.

🌐 L'aéroport Metz-Nancy-Lorraine en 2011

Les principales origines / destinations



Evolution du nombre de passagers



Fréquentation de l'aéroport

		Nombre de passagers			Évolution	
		2011	2010	2009	2011/2010	2010/2009
Lignes régulières		137 656	123 036	120 939	+ 11,9 %	+ 1,7 %
dont	Lyon	61 400	53 619	53 987	+ 14,5 %	-0,7 %
	Marseille	8 449	8 275	8 489	+ 2,1 %	-2,5 %
	Toulouse	8 046	7 878	7 892	+ 2,1 %	-0,2 %
	Nice	24 052	21 660	24 813	+ 11 %	-12,7 %
	Ajaccio	2 301	1 566	1 344	+ 46,9 %	+ 16,5 %
	Bastia	876	881	0	-0,6 %	-
	Alger	29 880	26 762	24 414	+ 11,7 %	+ 9,6 %
	Constantine	2 652	2 395	0	+ 10,7 %	-
Vois vacances / charters		115 043	113 612	119 017	+ 1,3 %	-4,5 %
Déroutements		274	277	120	-1,1 %	+ 130,8 %
Commerciaux non réguliers		499	563	459	-11,4 %	+ 22,7 %
Passagers en transit		25 558	16 716	22 485	+ 52,9 %	-25,7 %
Total passagers commerciaux		279 030	254 204	263 020	+ 9,8 %	-3,4 %

Source : Établissement Public aéroport Metz Nancy Lorraine

Pour la première fois depuis 2007, et la mise en service commerciale de la LGV Est-européenne, la fréquentation de l'aéroport régional s'est accrue entre 2010 et 2011.

L'ouverture de la ligne à grande vitesse avait conduit à l'annulation du service régulier vers Paris, et la perte de 70 000 passagers annuels (-16 % de fréquentation entre 2007 et 2008). Les liaisons vers Marseille et Clermont en avaient également pâti, perdant respectivement 12 % et 40 % de clientèle.

Les années suivantes, le nombre de passagers fréquentant l'aéroport a continué à décroître : en 2010, ce chiffre était devenu inférieur d'un quart au niveau de 2007.

Les premiers signes d'une reprise s'étaient déjà fait sentir en 2010. Si le nombre total de passagers reculait encore par rapport à l'année précédente (-3,4 %), les lignes régulières voyaient déjà leur fréquentation repartir en légère hausse (+1,7 %), notamment grâce à l'augmentation de fréquentation de la ligne MNL-Alger et de l'ouverture de la ligne MNL-Constantine. Malgré ces chiffres encourageants, le nombre de passagers des vols vacances continuait à décroître de 4,5 % entre 2009 et 2010.

Dans un contexte de croissance importante des trafics aériens français (+6,7 % de passagers entre 2010 et 2011¹⁴), tous les voyants repassent au vert pour l'aéroport régional avec une fréquentation accrue de 10 % en un an, pour s'établir à près de 280 000 passagers transportés. Toutes les lignes régulières voient leur nombre de passagers augmenter (à l'exception de celle de Bastia qui stagne) de 12 % en moyenne. De même, les vols vacances au départ de l'aéroport ont connu une légère hausse, voyant leur fréquentation augmenter de 1,3 % en un an, en termes de voyageurs transportés.

14- Source : DGAC, Bulletin statistique Trafic aérien commercial – année 2011, juin 2012



Annexes

L'ORT2L

L'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) est une association créée le 15 septembre 2008. Il s'agit d'un lieu d'échanges et de partenariats entre les différents acteurs du transport et de la logistique en région Lorraine. Son objectif est la contribution à la mise en cohérence de l'action des partenaires régionaux sur les questions relatives à ces domaines.

Les membres de l'association sont les suivants :

En tant que membres initiateurs :

- le Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport et de la Logistique de Lorraine (GIATEL) ;
- le Conseil Régional de Lorraine ;
- l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Lorraine ;

En tant que membres actifs :

- le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE) de Lorraine ;
- la direction régionale lorraine de l'Institut Nationale de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) ;
- la direction inter-régionale Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne de Réseau Ferré de France (RFF) ;
- la direction Fret-Est de la SNCF ;
- la direction inter-régionale Nord-Est de Voies Navigables de France (VNF) ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale (CCIR) de Lorraine ;
- l'Association Pour l'Amélioration Des Infrastructures en Lorraine (APADIL) ;

En tant que membre associé :

- la délégation régionale lorraine de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).



Pour plus d'informations sur les activités de l'ORT2L,
vous pouvez consulter le site Internet :
www.ort2l.fr

Remerciements

L'ORT2L remercie l'ensemble des personnes qui ont permis la réalisation de ce fascicule :

La DREAL Lorraine,
Service Transports, Infrastructures et Déplacements
Service Connaissance, Évaluation et Stratégie du Développement Durable
Mission Communication

Le CERTU,
Département déplacements durables

Le CETE de l'Est

CFL Cargo

Le Service de l'Observation et de la Statistique

Le Conseil régional de Lorraine,
Pôle de la mobilité
Établissement Public aéroport Metz Nancy Lorraine

Euro Cargo Rail

Europorte France, Agence Est

RFF Direction interrégionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

SNCF Direction Fret-Est,
Pôle développement

VFLI

VNF Direction interrégionale du Nord-Est,
Arrondissement Développement de la Voie d'Eau

