

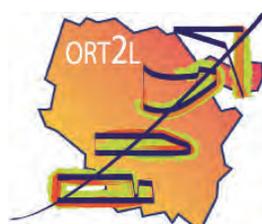
# Le transport en Lorraine



Les chiffres-clés

Edition

2012-2013



Directeur de la publication : Frantz EURLACHER - Conception éditoriale : Renaud BAYLE

Conception graphique : DREAL Lorraine / Mission communication / FK

Crédits photo : Aéroport MNL - VNF DT NE - Conseil Régional de Lorraine - DREAL Lorraine / FG - MEDDE / LM-BS  
800 exemplaires - décembre 2013

## Le mot du président

La publication annuelle *Les Chiffres-clés du Transport en Lorraine* donne une vue d'ensemble du secteur des transports au sein de la région Lorraine, à la fois pour les voyageurs et pour les marchandises.

Tous les modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, urbain) ont été étudiés au sein de ce panorama, et ce à différentes échelles, que ce soit régionale, nationale ou internationale.

La réalisation de ce fascicule 2012/2013 a été rendue possible grâce au partage des connaissances des divers partenaires de l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) et des services produisant des données statistiques, tant au niveau régional qu'au niveau national.

C'est pourquoi je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette édition, sous le pilotage de la DREAL Lorraine.

Je souhaite également que les informations fournies dans ce document puissent être utiles à l'ensemble des acteurs travaillant dans le domaine des transports en Lorraine, afin, d'une part, de leur permettre de mieux situer l'activité du secteur dans ses évolutions récentes et dans le panorama national et international, et, d'autre part, d'orienter leurs réflexions et leurs actions dans l'espoir de renforcer le positionnement stratégique de la Lorraine au sein de l'espace européen.

**Frantz EURLACHER,**  
Président de l'ORT2L



# Sommaire

<b>Données générales</b>	<b>6</b>
La situation économique de la Lorraine	6
Les immatriculations de véhicules neufs	6
Les infrastructures de transport	7
Les réseaux d'infrastructures	9
Les trafics routiers	12
Les circulations ferroviaires	15
<b>Transports de marchandises</b>	<b>18</b>
Précisions de lecture	18
Le transport routier de marchandises	21
Le transport ferroviaire de marchandises	24
Le transport fluvial de marchandises	25
Les parts modales	28
<b>Transports de voyageurs</b>	<b>29</b>
Le TER Métrolor	29
Les transports en commun urbains	31
Le transport aérien	34
Les déplacements domicile-travail	36
<b>Développement durable</b>	<b>38</b>
Bilan des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine	38
<b>Annexes</b>	<b>41</b>
<b>Remerciements</b>	<b>42</b>

# Données générales

## La situation économique de la Lorraine

Source : INSEE

	Population municipale en 2010	Superficie (km <sup>2</sup> )	PIB en valeur en 2011* (milliards d'euros)	Chômage fin 2011	Créations d'entreprises en 2011 **	Défaillances d'entreprises en 2011
<b>Lorraine</b>	2 350 920	23 547	55,14	9,8%	14 486	1 499
<b>France métropolitaine</b>	62 765 235	543 965	1 960,7	9,4%	549 805	50 654
<b>% Lorraine / France</b>	<b>3,7%</b>	<b>4,3%</b>	<b>2,8%</b>		<b>2,6%</b>	<b>3,0%</b>
<b>N-1</b>	2 350 112		53,93	9,7%	16 545	1 586
<b>Lorraine / année N-1</b>	<b>0%</b>		<b>+2,2%</b>	<b>+0,1</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-5,5%</b>

\* provisoire

\*\* y compris auto-entrepreneurs

Nota bene : Les chiffres présentés ci-dessus sont les plus récents à la date de publication

## Les immatriculations de véhicules neufs en 2012

	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France	% Lorraine / France	Lorraine / 2011
Voitures particulières	20 250	4 659	28 810	9 535	<b>63 254</b>	1 857 013	3,4%	-17,6%
Véhicules utilitaires légers (1)	4 359	818	4 774	1 871	<b>11 822</b>	380 254	3,1%	-14,6%
Poids lourds (2)	407	114	585	327	<b>1 433</b>	45 631	3,1%	-31,4%
Transports en commun(3)	52	2	61	38	<b>153</b>	6 076	2,5%	3,4%

(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

Source : SOeS, Fichier central des automobiles



Crédit photo : B. Suard/Medde

## Les infrastructures de transport au 31 décembre 2011

	Autoroutes			Routes nationales	Routes départementales	Voies communales
	Total	dont concédées	dont non concédées			
<b>Meurthe-et-Moselle</b>	132	40	92	130	3 261	4 355
<b>Meuse</b>	59	59	0	77	3 529	2 451
<b>Moselle</b>	220	116	104	90	4 240	5 985
<b>Vosges</b>	51	51	0	150	3 235	7 015
<b>Lorraine</b>	<b>462</b>	<b>266</b>	<b>196</b>	<b>447</b>	<b>14 265</b>	<b>19 806</b>
<b>France</b>	11 412	8 548	2 864	9 745	377 205	615 607
<b>% Lorraine / France</b>	4,0%	3,1%	6,8%	4,6%	3,8%	3,2%

Unité : Km

	Lignes ferroviaires				Voies navigables	
	Total	dont			Total	dont grand gabarit*
		Lignes électrifiées	Lignes à 2 voies et +	LGV		
<b>Meurthe-et-Moselle</b>	515	408	420	23	189	84
<b>Meuse</b>	350	212	208	66	234	72
<b>Moselle</b>	540	423	446	24	197	0
<b>Vosges</b>	324	107	161	0	80	0
<b>Lorraine</b>	<b>1 729</b>	<b>1 150</b>	<b>1 235</b>	<b>113</b>	<b>699</b>	<b>156</b>
<b>France</b>	29 656	16 016	16 475	1 872	8 501	2 005
<b>% Lorraine / France</b>	5,8%	7,2%	7,5%	6,0%	8,2%	7,8%

\* Classe IV et plus

Unité : Km



Nota bene : Suite à des problèmes de recueil des données, les sections *Parc de véhicules au 1er janvier 2011* et *Emploi dans le secteur du transport* n'ont pas pu être intégrées dans cette édition 2012/2013.

De manière globale, la situation économique de la Lorraine s'est améliorée au cours de l'année 2011 : le Produit Intérieur Brut (PIB) régional a augmenté de 2,2 %<sup>1</sup> entre 2010 et 2011, pour atteindre 55 milliards d'euros. Cette hausse reste cependant inférieure à celle constatée au niveau national, le PIB français ayant augmenté d'un peu plus de 3 % sur cette même période. Il faut également ajouter que, malgré cette croissance, le poids économique de la Lorraine à l'échelle nationale reste relativement faible : le PIB régional ne contribue qu'à hauteur de 2,8 % de l'activité économique du pays, alors que la population lorraine s'élève à 3,7 % de la population totale métropolitaine.

Les autres indicateurs recensés tempèrent ce résultat plutôt satisfaisant obtenu pour la croissance du PIB lorrain. Le chômage est en effet en légère augmentation, passant de

9,7 % fin 2010 à 9,8 % fin 2011. Le nombre d'entreprises créées en 2011 a aussi reculé par rapport à 2010, avec une chute de -12,4 %. Ces deux résultats semblent venir en contradiction avec l'augmentation du PIB régional, mais peut-être peut-on espérer une inversion de ces tendances dès lors que la croissance du PIB sera établie de manière plus durable.

De même, on note une baisse globale des immatriculations de véhicules neufs entre 2011 et 2012 (Ex : -17,6 % pour les immatriculations de véhicules particuliers). L'évolution la plus marquante est celle qui concerne les poids lourds, -31,4 % sur cette période, ce chiffre étant sans doute à mettre en lien avec les difficultés rencontrées par le secteur du transport routier de marchandises ces dernières années.

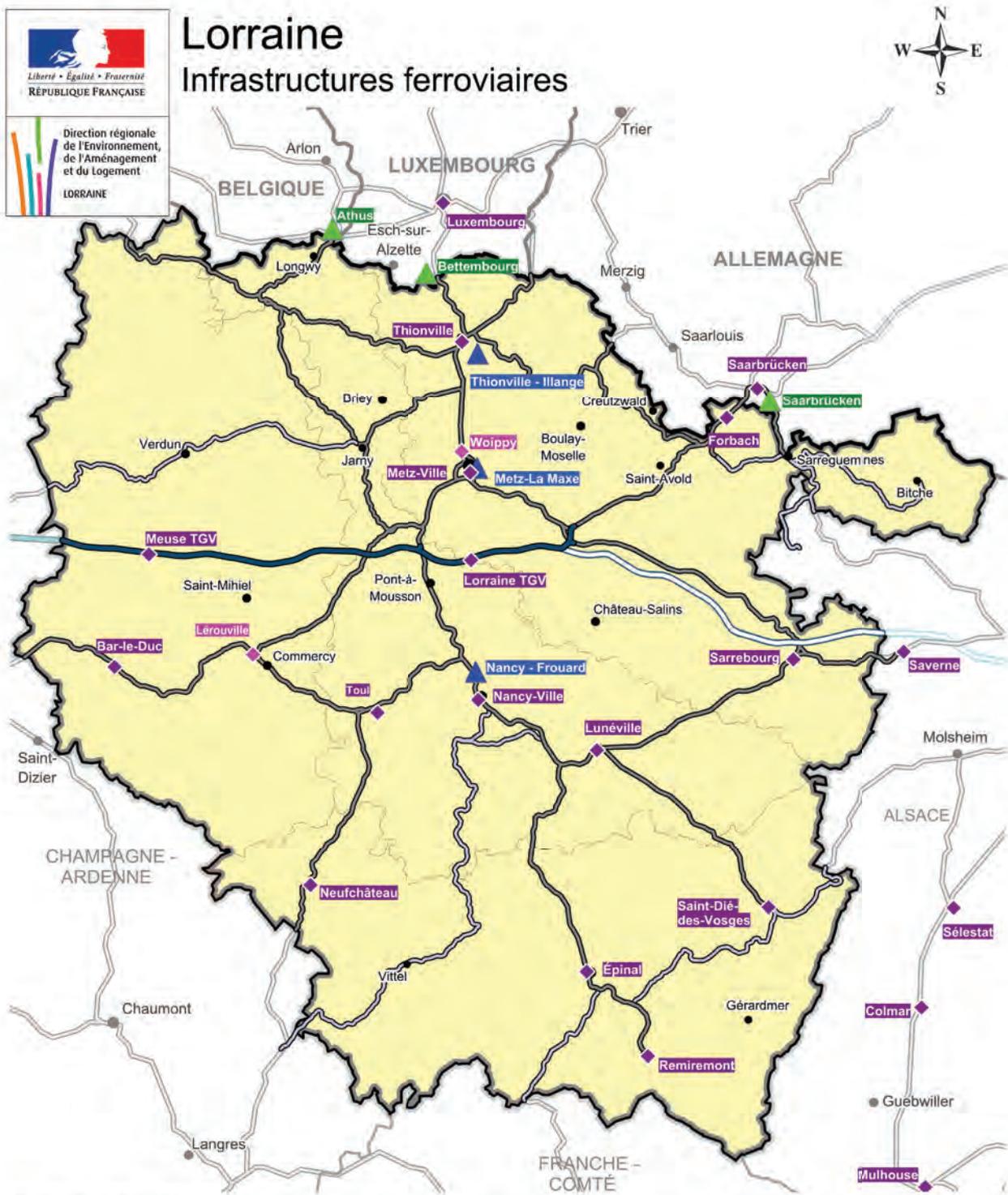


1- Il faut prendre des précautions vis-à-vis de l'interprétation de ces chiffres, car il faut rappeler que ces derniers ne sont donnés qu'à titre provisoire.

# Les réseaux d'infrastructures



DREAL Lorraine  
Fond de carte : ©IGN GEOFLA® (2010), ©IGN ROUTE500® (2010)  
Sources : DREAL Lorraine  
Créé le 27/06/2010



**Infrastructures ferroviaires :**  
 — LGV Est  
 — LGV Est phase 2  
 — Voie électrifiée  
 - - - Voie non électrifiée

**Plates-formes logistiques :**  
 ▲ Rail - route  
 ▲ Future plate-forme multimodale

**Gares TGV** ◆  
**Gare de triage** ◆

50 km

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



# Lorraine

## Voies navigables et principaux aéroports



**Principaux ports fluviaux :**

Trafic supérieur à 100 000 tonnes

- ◆ Ports privés
- ◆ Ports publics
- ◆ Port privé et public

**Voies navigables :**

- Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes
- Classe V : convois de 1 600 à 6 000 tonnes
- Classe VI : convois de 3 200 à 18 000 tonnes
- ▲ Future plate-forme multimodale

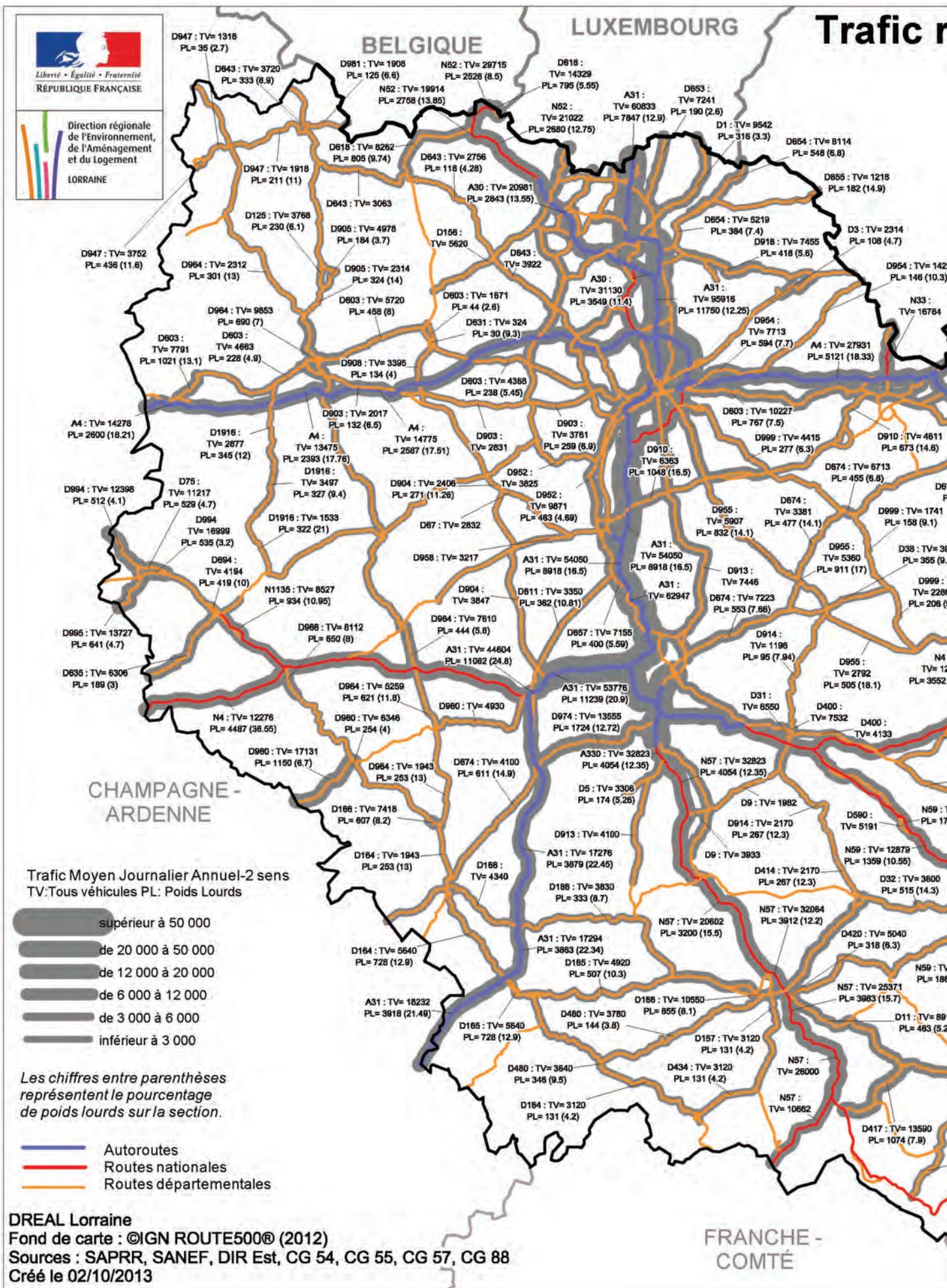
**Aéroports :**

- ▲ Aéroport international
- ▲ Aéroport régional
- ▲ Autre aéroport ou aérodrome

DREAL Lorraine  
 Fond de carte : ©IGN GEOFLA® (2010), ©IGN BD CARTO® (2010)  
 Sources : DREAL Lorraine, VNF  
 Créé le 12/08/2013

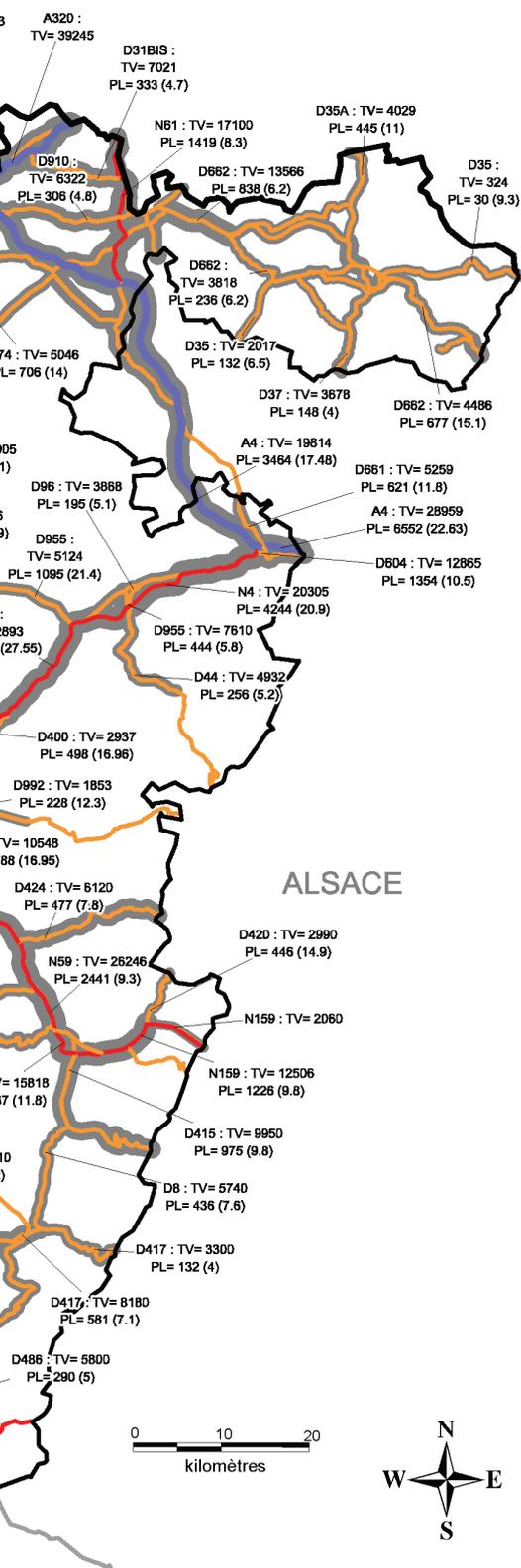
50 km

# Les trafics routiers en 2012

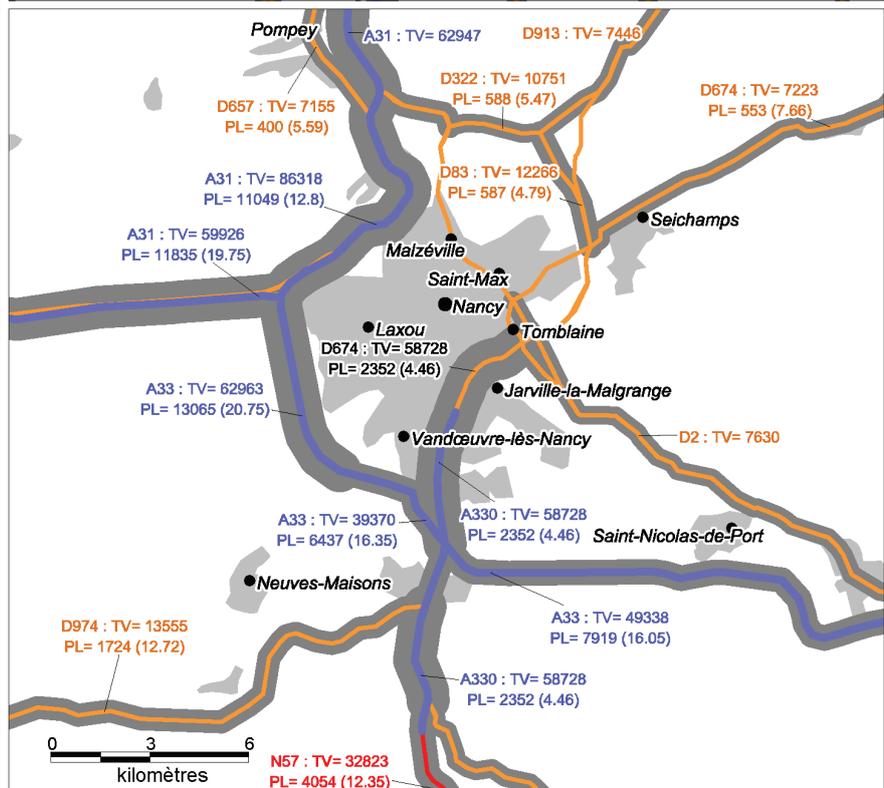
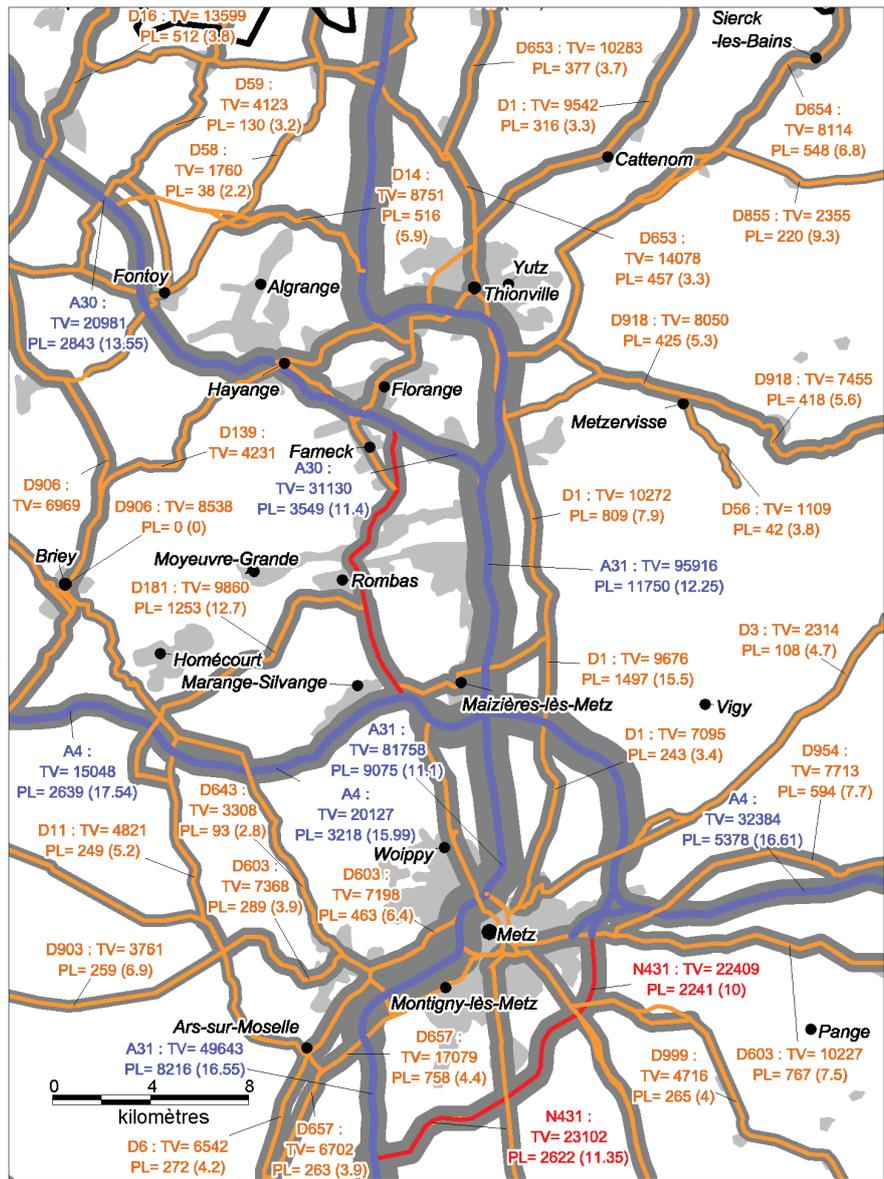


# Routier en Lorraine en 2012

## ALLEMAGNE



## ALSACE



Après une augmentation des trafics routiers en 2010 et 2011, le bilan pour 2012 est plus mitigé. Si quelques comptages dévoilent des sections pour lesquelles les trafics sont croissants, de manière globale sur le territoire lorrain, les trafics routiers semblent avoir légèrement diminué en 2012.

### Trafics tous véhicules

L'axe Nord-Sud, i.e.<sup>2</sup> l'A31, est l'axe qui connaît les trafics les plus importants. Cet axe, reliant Nancy, Metz, Thionville, puis le Luxembourg, structure véritablement le territoire lorrain. Au Nord de Nancy et ce jusqu'à la frontière luxembourgeoise, les trafics enregistrés sur l'A31 dépassent les 50 000 véhicules/jour, avec des sections plus chargées aux abords des grandes agglomérations (95 000 véhicules/jour au Nord de Metz par exemple). En moyenne, les stations de comptage présentes sur l'A31 ont enregistré en 2012 une baisse des trafics « tous véhicules » d'environ 3,2 %.

Concernant les liaisons Est-Ouest, on compte en Lorraine l'A4, permettant de relier Paris à Strasbourg, et la RN4. Ces deux axes sont, comme l'A31, des axes majeurs, participant au maillage du territoire lorrain, et les trafics qui s'y écoulent sont compris entre 10 000 et 30 000 véhicules/jour. Si les évolutions 2011/2012 sont plutôt mitigées pour la RN4, on observe, pour l'A4, une diminution des trafics. Les stations de l'A4 ont en effet enregistré en 2012 une baisse moyenne des trafics d'environ 2,5 %.

### Trafics poids lourds

En matière de trafics poids lourds, on retrouve les itinéraires majeurs identifiés précédemment.

Sur l'A31, le nombre de poids lourds circulant est assez élevé et peut atteindre jusqu'à 12 000 véhicules/jour, soulignant l'importance du transport routier de marchandises. Le taux de poids lourds est compris entre 12 et 17 % au Nord de Nancy, et dépasse même les 20 % au Sud de Nancy. Globalement, on observe une baisse moyenne des trafics poids lourds d'environ 5,5 % sur les stations de l'A31.

Pour les liaisons Est-Ouest, à savoir l'A4 et la RN4, les trafics poids lourds restent plus modérés, variant entre 2 500 et 5 000 véhicules/jour. Les trafics sont là encore à la baisse, les stations de l'A4 ayant enregistré pour 2012 une baisse moyenne de 4,3 %.

Ces baisses des trafics poids lourds sont sans doute à mettre en lien avec la conjoncture économique actuelle et les difficultés rencontrées ces dernières années par le secteur du transport routier de marchandises.

2- i.e. = id est = c'est-à-dire

## Les circulations ferroviaires en 2013

La carte ci-après présente les réservations de capacité<sup>3</sup> et l'utilisation du Réseau Ferré National (RFN) sur un jour ouvrable de base en Lorraine en janvier 2013. Trois branches d'activité ont été étudiées : le fret, les grandes lignes (TGV) et les TER (Transport Express Régional). Le point essentiel à retenir est la poursuite du recul de l'activité fret.

On remarque en effet, par rapport à la même carte en janvier 2012, une nouvelle chute de l'activité fret : la réservation de sillons a diminué, comme on peut l'observer sur l'axe Est - Ouest entre Bar-le-Duc et Strasbourg.

Les informations de cette carte semblent d'ailleurs confirmées par l'évolution des réservations de sillons entre 2011 et 2012. Par rapport à 2011, l'évolution en Lorraine pour 2012 est marquée par une baisse générale de 2,8 % en nombre de sillons-kilomètres<sup>4</sup>, tandis qu'au niveau national la tendance semble légèrement à la hausse (+0,7 %).

En détaillant pour les trois branches d'activités, on constate :

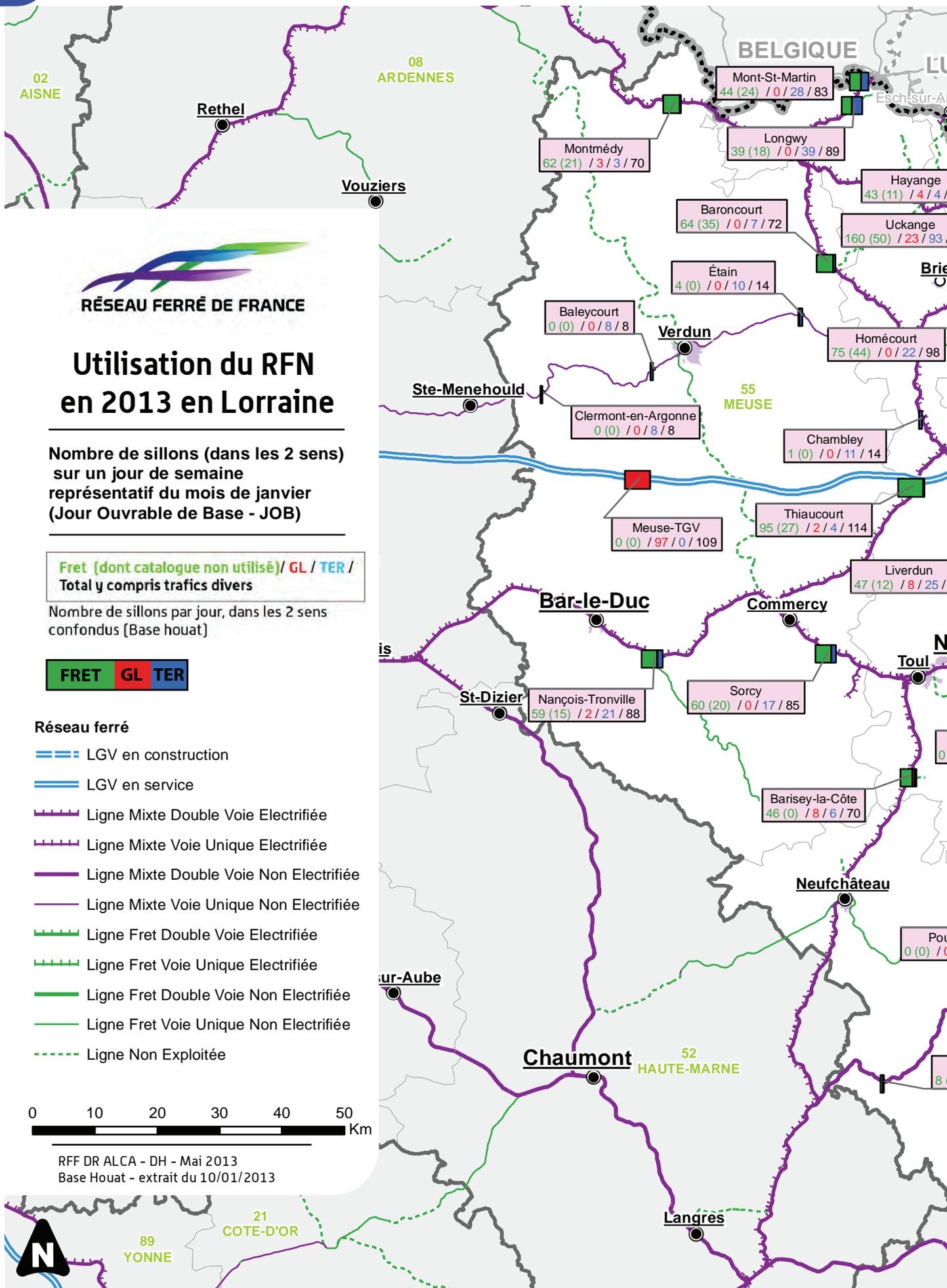
- une baisse des sillons-kilomètres réservés pour les TER (-3,3 %) entre 2011 et 2012, à la suite de la mise en œuvre d'un service allégé pour la période estivale (la clientèle étant moindre durant l'été),
- une baisse significative, sur cette même période, du fret ferroviaire en Lorraine (-10,5 %), suite au ralentissement économique qui touche cette activité,
- et enfin, une diminution des réservations de capacités pour les trains nationaux et internationaux de voyageurs, s'expliquant par les importants travaux ayant eu lieu en 2012 au sein de la région Lorraine et également par la mise en place de la LGV<sup>5</sup> Rhin-Rhône (qui a provoqué le détournement de certains trafics, qui ne passent désormais plus en Lorraine).



3- Les réservations de capacité sont mesurées en sillons-kilomètres, ce qui équivaut aux kilomètres de lignes des sillons réservés.

4- Source : Le Réseau ferré national en Lorraine - Compte-rendu sillons 2012, Réseau Ferré de France, Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

5- LGV = Ligne à Grande Vitesse



## Utilisation du RFN en 2013 en Lorraine

Nombre de sillons (dans les 2 sens) sur un jour de semaine représentatif du mois de janvier (Jour Ouvrable de Base - JOB)

Fret (dont catalogue non utilisé) / GL / TER / Total y compris trafics divers

Nombre de sillons par jour, dans les 2 sens confondus (Base houat)

**FRET** **GL** **TER**

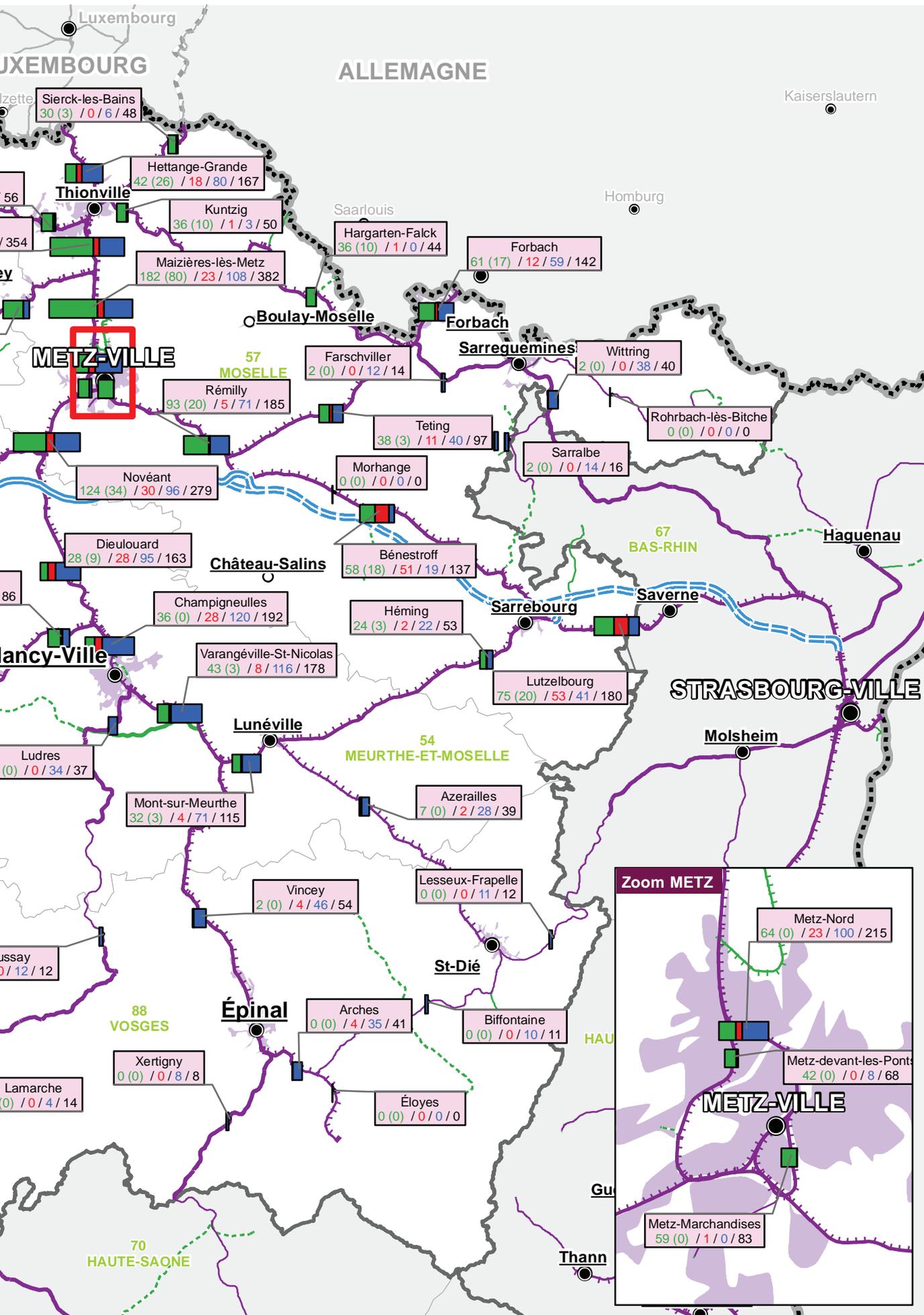
### Réseau ferré

- LGV en construction
- LGV en service
- Ligne Mixte Double Voie Electrifiée
- Ligne Mixte Voie Unique Electrifiée
- Ligne Mixte Double Voie Non Electrifiée
- Ligne Mixte Voie Unique Non Electrifiée
- Ligne Fret Double Voie Electrifiée
- Ligne Fret Voie Unique Electrifiée
- Ligne Fret Double Voie Non Electrifiée
- Ligne Fret Voie Unique Non Electrifiée
- Ligne Non Exploitée



RFF DR ALCA - DH - Mai 2013  
Base Houat - extrait du 10/01/2013





© RFF DIR Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

# Transports de marchandises

## Précisions de lecture

### *La nomenclature statistique transport*

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 » est indiqué en 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<sup>er</sup> 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

Cinq entreprises ferroviaires sont présentes au sein de la région Lorraine, à savoir **CFL Cargo, Europorte, Euro Cargo Rail, Fret SNCF et VFLI**. Pour l'année 2012, certaines entreprises n'ayant pas fourni leurs données, les données concernant le transport ferroviaire en Lorraine s'avèrent donc incomplètes par rapport aux années précédentes.

Par conséquent, les tonnages de marchandises échangées par voie ferroviaire ne pourront malheureusement pas être communiqués pour 2012. Des tendances d'évolution seront néanmoins explicitées dans la suite.

## Le transport fluvial

Les chiffres du transport fluvial de marchandises sont fournis par la **Direction Territoriale Nord-Est (DT NE) 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<sup>er</sup> janvier 2006 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

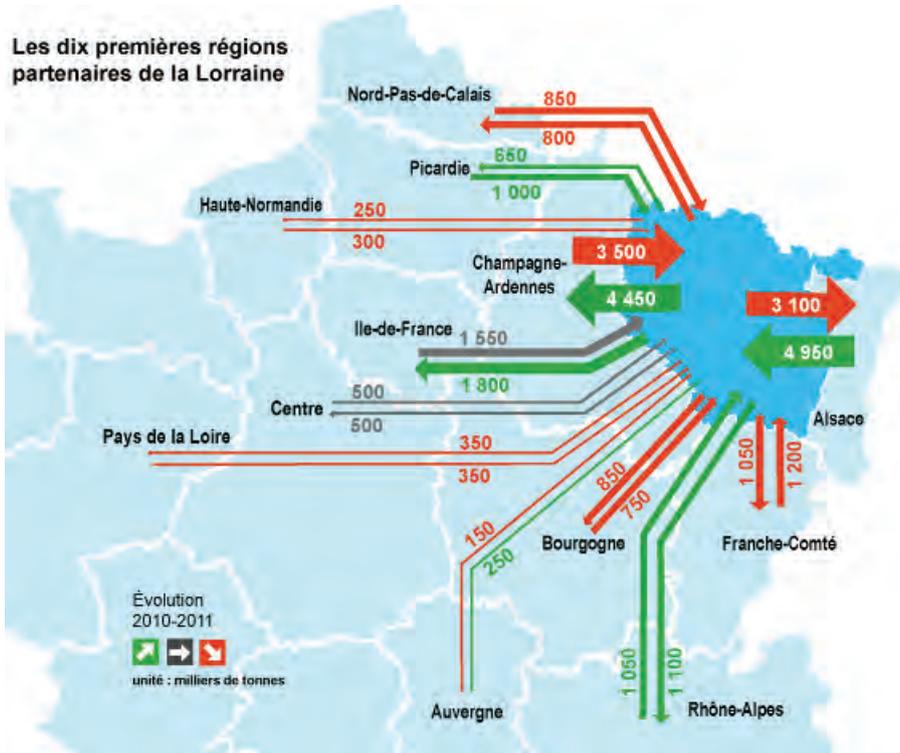
Après traitement, contrôle et validation de ces informations (trois semaines maximum après facturation), le responsable statistique de chaque DIR se connecte à l'application Web statistiques « Webi » pour lancer ses requêtes. Les fichiers créés sous codification VNF sont importés sur le poste de travail 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 traités et mis à jour selon les spécificités des DIR de VNF.

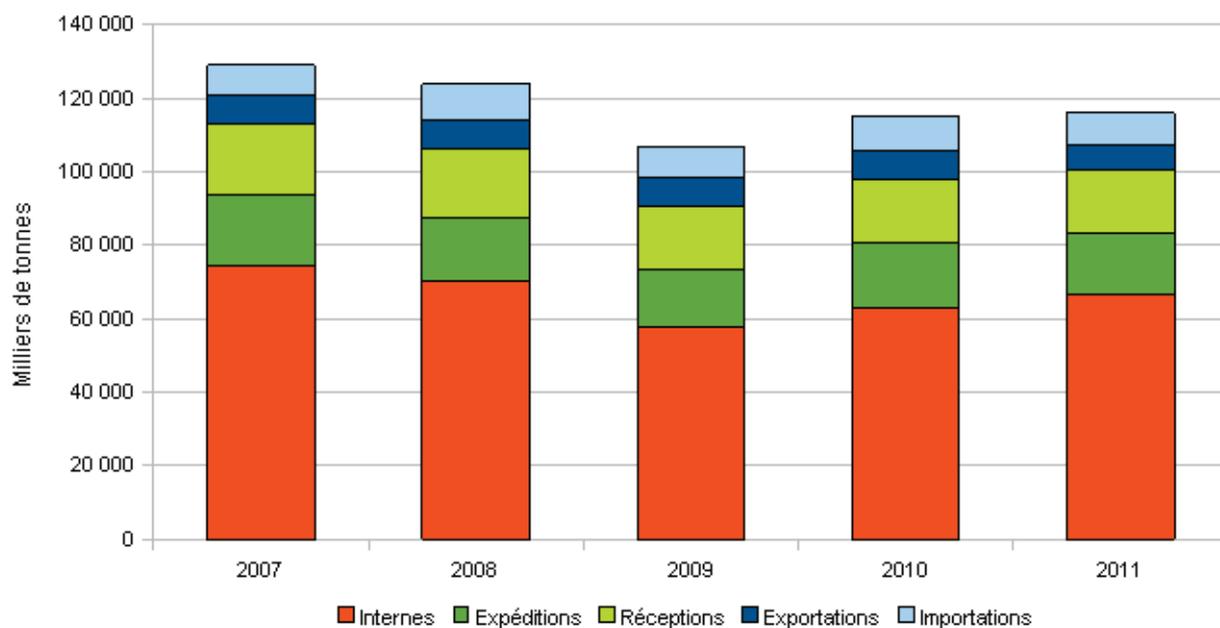
6- Cette date marque la libéralisation de l'affrètement et, conséquemment, la suppression des bureaux d'affrètement. Cette libéralisation ne supprime néanmoins pas l'obligation de déclaration des chargements auprès de VNF.

## Le transport routier de marchandises en 2011

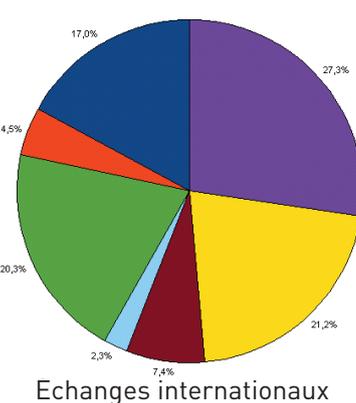
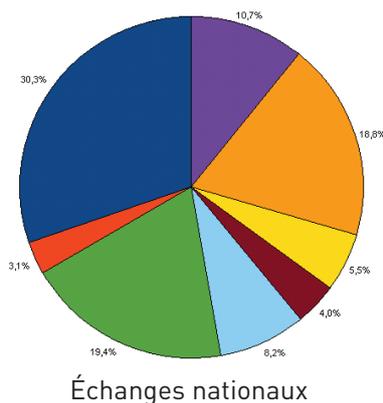
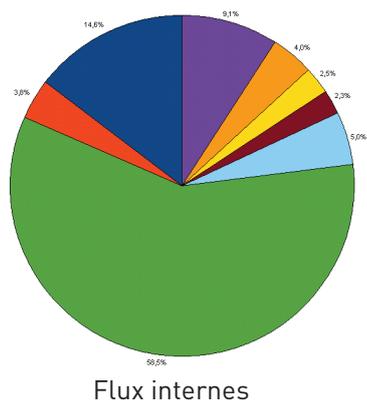
Flux entrants et sortants de Lorraine par voie routière en 2011, mesurés en milliers de tonnes



## Évolution des tonnages transportés entre 2007 et 2011



## Répartition des trafics par type de marchandises



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

Flux 2011 (milliers de tonnes)	Flux internes	Flux nationaux		Flux internationaux		Total
		Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Produits agroalimentaires et sylvicoles	9 750	4 550	5 600	1 350	1 300	22 550
Produits énergétiques	2 550	350	700	50	650	4 300
Matériaux d'extraction et de construction	39 050	3 300	3 200	1 250	1 900	48 650
Produits manufacturés	3 350	1 500	1 250	100	250	6 400
Engrais, produits chimiques	1 550	800	750	600	550	4 250
Produits métalliques	1 700	1 150	700	1 550	1 750	6 850
Marchandises groupées	2 700	3 250	3 050	0	0	9 000
Autres produits	6 050	1 600	2 000	2 150	2 100	13 900
<b>Total :</b>	<b>66 700</b>	<b>16 500</b>	<b>17 250</b>	<b>7 050</b>	<b>8 500</b>	<b>115 900</b>
<b>Évolution 2010/2011</b>	<b>+6%</b>	<b>-6%</b>	<b>-1%</b>	<b>-11%</b>	<b>-7%</b>	<b>+1%</b>
<b>Évolution 2009/2010</b>	<b>+9%</b>	<b>+14%</b>	<b>+0%</b>	<b>+3%</b>	<b>+7%</b>	<b>+8%</b>

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

Malgré une hausse en 2011 du PIB lorrain d'environ 2 % par rapport à 2010, l'activité régionale du secteur des transports semble subir une stagnation, voire un léger recul.

Le volume global de marchandises transportées à destination ou en provenance de la Lorraine a peu évolué : il atteint approximativement 116 millions de tonnes en 2011, contre 115 millions de tonnes en 2010. Comme l'année passée, plus de la moitié de ces tonnages de marchandises (environ 58 %) reste échangée à l'intérieur de la région Lorraine.

A l'exception de ces flux internes qui ont augmenté de 6 % entre 2010 et 2011, les échanges réalisés par la Lorraine au niveau national et international ont reculé, mettant en exergue que l'année 2011 a été une année difficile pour le secteur lorrain des transports routiers de marchandises. On peut observer ce phénomène sur les cartes précédentes, et plus particulièrement sur celle représentant les échanges lorrains en Europe. Quasiment tous les flux ont subi une chute entre 2010 et 2011, les baisses les plus importantes étant enregistrées pour les échanges avec la péninsule ibérique, les Alpes et l'Europe centrale. Le transport routier étant parfois considéré comme un indicateur d'activité économique, ces résultats à la baisse peuvent éventuellement être mis en lien avec la crise économique, régnant sur le territoire européen depuis quelques années, qui

se traduit de manière inéluctable par un recul d'activité et une diminution des échanges de marchandises entre les pays. Seuls les flux de marchandises avec l'Allemagne et le Benelux<sup>7</sup> se portent relativement bien et n'ont pas diminué, soulignant l'ancrage assez fort de la Lorraine au sein de la Grande Région<sup>8</sup>.

En termes de catégories de marchandises, les principales marchandises échangées au niveau régional sont, en tonnages, les « matériaux d'extraction et de construction » (59 % des flux internes), les « produits agroalimentaires et sylvicoles » (15 %) et les « autres produits » (9 %).

A l'échelle nationale et internationale, on retrouve, dans des proportions différentes, ces trois principales catégories de marchandises, auxquelles il faut rajouter les « marchandises groupées » pour les flux nationaux, et les « produits métalliques » pour les flux internationaux.

La participation de la Lorraine à l'activité routière reste plutôt moyenne par rapport au niveau national, puisqu'en termes d'échanges nationaux (i.e. flux internes, expéditions, réceptions), elle ne représente que 4,9 % de l'activité française, mesurée en tonnes. Ce qui place la Lorraine à la 12<sup>ème</sup> place des régions.



7- Benelux = Belgique + Pays-Bas + Luxembourg

8- La Grande Région regroupe le Grand-Duché de Luxembourg, la Région Lorraine, les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, la Wallonie, la Communauté française et la Communauté germanophone de Belgique.

## Le transport ferroviaire de marchandises en 2012

Comme expliqué précédemment, certaines entreprises ferroviaires n'ayant pas fourni leurs données, les données précises concernant le transport ferroviaire de marchandises (flux en tonnes, évolution des tonnages par rapport aux années précédentes) ne pourront malheureusement pas être communiquées pour l'année 2012.

On peut néanmoins tenter de donner quelques pistes d'évolution ; il est nécessaire de rappeler que ce ne sont que des grandes tendances, et qu'il est donc important de prendre des précautions quant à leurs interprétations, dans la mesure où elles n'ont pas la même fiabilité que dans les éditions précédentes.

Comme explicité dans la section *Circulations ferroviaires en 2013*, les données fournies par Réseau Ferré de

France ont permis de constater une baisse significative entre 2011 et 2012 du fret ferroviaire en Lorraine (-10,5 %), faisant suite au ralentissement économique qui touche cette activité. Les quelques données qui ont pu être recueillies auprès des entreprises ferroviaires pour l'année 2012 semblent aller dans ce sens. On observe principalement une chute des réceptions au niveau des flux nationaux et une chute des importations au niveau des flux internationaux, ces deux phénomènes pouvant sans doute être mis en lien avec la baisse d'activité des industries lourdes présentes en Lorraine, qui privilégient souvent l'utilisation du rail pour leurs transports massifiés. Cette baisse d'activité des industries engendre une diminution de leurs acheminements en matières premières, ce qui peut expliquer la chute à la fois des réceptions et des importations.

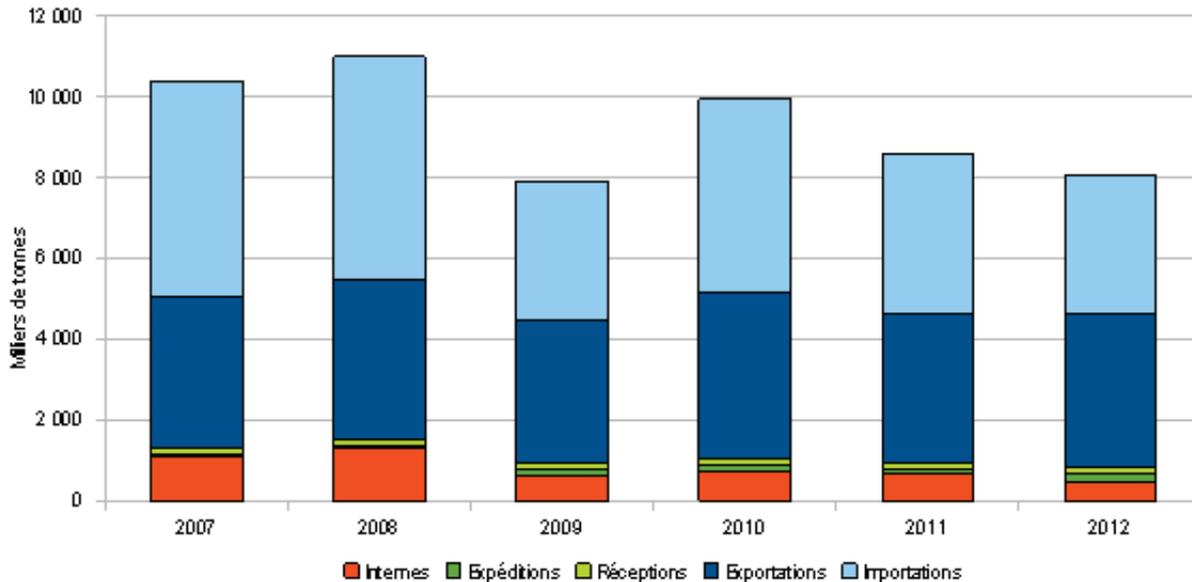


## Le transport fluvial de marchandises en 2012

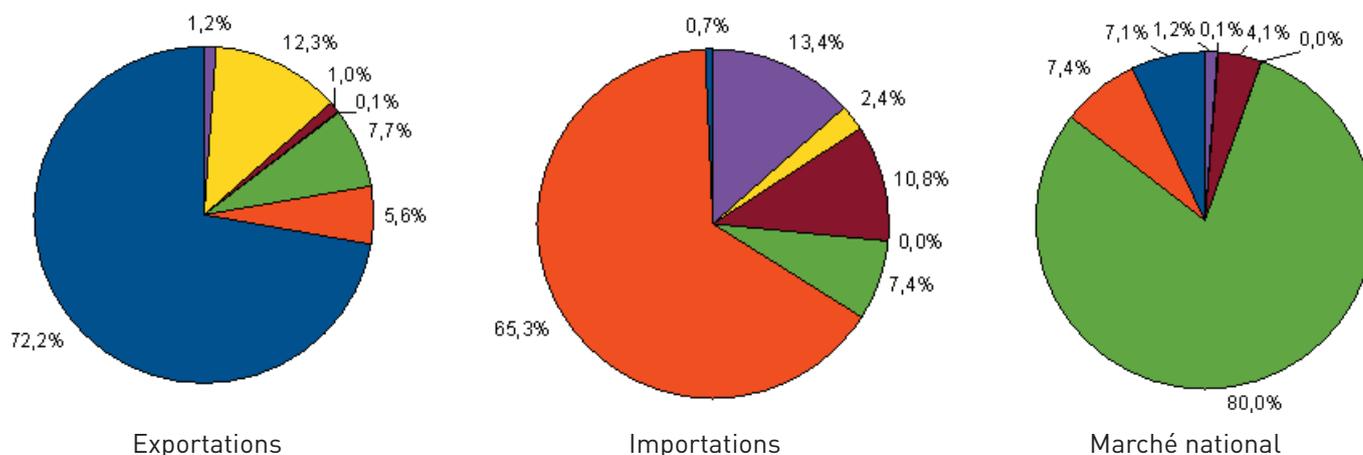
Flux entrants et sortants de Lorraine par voie fluviale en 2012, mesurés en tonnes



## Évolution des tonnages transportés par voie fluviale entre 2007 et 2012



## Répartition du trafic par type de marchandises



## Evolution et répartition des échanges par type de marchandises et zone de prise en charge

Flux 2012 (milliers de tonnes)	Flux internes	Flux nationaux		Flux internationaux		Total
		Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Produits agroalimentaires et sylvicoles	6	52	1	2 739	25	2 822
Produits énergétiques	0	54	8	211	2 255	2 527
Matériaux d'extraction et de construction	451	51	158	291	255	1 206
Produits manufacturés	0,1	0	0	4,4	0,5	5,0
Engrais, produits chimiques	16	18	0	40	372	445
Produits métalliques	0	1	0	466	83	550
Marchandises groupées	0	0	0	0	0	0
Autres produits	0	8	1	44	463	517
<b>Total :</b>	<b>473</b>	<b>184</b>	<b>167</b>	<b>3 794</b>	<b>3 454</b>	<b>8 072</b>
<b>Évolution 2011/2012</b>	<b>-32%</b>	<b>69%</b>	<b>23%</b>	<b>3%</b>	<b>-13%</b>	<b>-6%</b>

Source : VNF DIR Nord-Est/ADVE

Le transport fluvial en Lorraine poursuit, pour l'année 2012, le recul observé en 2011. Après une chute de 13 % en 2011, les tonnages transportés ont en effet diminué de 6 % en 2012.

La plupart des flux fluviaux lorrains est effectuée à l'échelle internationale (environ 90 %), et plus particulièrement avec les grands ports de la mer du Nord (Anvers-Rotterdam-Amsterdam), ce qui explique pourquoi 63 % des échanges fluviaux effectués par la Lorraine sont en provenance ou à destination de la Belgique et des Pays-Bas. L'Allemagne est également un partenaire important en matière d'échanges fluviaux (environ 27 % des tonnages totaux).

Au niveau national, les évolutions par rapport à l'année passée sont plutôt encourageantes, respectivement +69 % pour les expéditions et + 23 % pour les réceptions, avec pour cause majeure l'augmentation des échanges de matériaux d'extraction et de construction.

Le recul de l'activité fluviale observée en 2012 pour la Lorraine est dû principalement à deux phénomènes :

- les importations en provenance des principaux partenaires de la Lorraine,

à savoir les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne, ont assez fortement chuté (Ex : perte de 258 000 tonnes entre 2011 et 2012 pour les importations en provenance des Pays-Bas),

- les flux internes à la Lorraine ont eux aussi sensiblement reculé en 2012 (-32 %), cette évolution étant essentiellement le fait de la diminution des échanges de « matériaux d'extraction et de construction ».

Ce recul d'activité semble lié à deux aspects : d'une part, la chute de l'activité sidérurgique au niveau régional ; et d'autre part, la conversion en cours des centrales thermiques à charbon de La Maxe et Blénod en centrales à gaz.

Ces deux phénomènes engendrent une baisse des importations, ce qui induit dans le même temps des effets négatifs sur les exportations. En effet, l'équilibre import/export des flux n'est plus assuré, ce qui entraîne ponctuellement un manque de bateaux pour les exportations, forçant certains utilisateurs de la voie d'eau à faire venir des bateaux à vide, avec les surcoûts que cela peut générer.



## Les parts modales en 2011

Flux 2011 (milliers de tonnes)	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	66 700	16 500	17 250	33 750	7 050	8 500	15 550	116 000
Fer	3 350	3 900	8 150	12 050	1 450	2 100	3 550	18 950
Fluvial	693	109	136	245	3 685	3 987	7 672	8 6100
<b>TOTAL</b>	<b>70 750</b>	<b>20 500</b>	<b>25 550</b>	<b>46 050</b>	<b>12 200</b>	<b>14 600</b>	<b>26 750</b>	<b>143 550</b>

Parts modales 2011	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	94%	80%	68%	73%	58%	58%	58%	81%
Fer	5%	19%	32%	26%	12%	14%	13%	13%
Fluvial	1%	1%	1%	1%	30%	27%	29%	6%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Evolution des parts modales 2010 / 2011	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	+ 0,4	+1,6	+1,9	+1,6	+0,2	+0,8	+ 0,6	+1,8
Fer	-0,3	-1,4	-1,8	-1,5	-0,7	+ 2	+0,8	-1,0
Fluvial	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	+0,4	-2,9	-1,4	-0,8

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, pas être considérés comme exactement justes, mais comme les grandes tendances du transport de marchandises.

En 2011, avec 81 % de parts de marché, le transport routier réalise encore la majorité des échanges de marchandises réalisés par la Lorraine. Cette part est même en légère hausse par rapport à 2010 (+2 %).

Pour les flux internes à la Lorraine, i.e. sur des courtes distances, la part modale de la route est très importante (94 % des tonnages). Le transport routier, de par sa capacité à irriguer finement le territoire, sa flexibilité et sa rapidité, laisse très peu de place à la concurrence.

Pour les distances plus élevées (échanges nationaux ou internationaux), les autres modes de transport se révèlent plus compétitifs et reprennent des parts de marché.

Pour les trafics nationaux, la répartition modale est la suivante : 73 % pour la route, 26 % pour le fer et 1 % pour le fluvial. L'essentiel des points perdus par la route est donc récupéré par le fer. En effet, les échanges fluviaux de marchandises effectués en France se font principalement sur des voies à petit gabarit, qui restent à l'heure actuelle peu adaptées à ce type d'échanges.

Enfin, pour les échanges internationaux, la répartition intermodale change à nouveau : la route représente 58 % des tonnages, le fer 13 % et le fluvial 29 %. On observe qu'à cette échelle, le fluvial reprend une quantité non négligeable de parts de marché, ce qui est à relier avec l'usage de voies à grand gabarit, plus propices à ces échanges de flux massifiés.

On peut donc remarquer que, selon la distance et les facilités offertes par tel ou tel mode (problématiques d'interopérabilité ferroviaire, effet de seuil du fluvial

sur le grand gabarit), les parts de marché des différents modes fluctuent fortement, les entreprises utilisant au mieux les possibilités qui leur sont offertes.

Les résultats précédents sont à comparer avec les chiffres moyens observés au niveau national. Prenons l'exemple du transport national, c'est-à-dire les échanges de marchandises réalisés entre deux lieux situés en France ; on tient donc compte ici à la fois des « flux internes » et des « flux nationaux » (réceptions, expéditions). Comme le montre le tableau suivant, on peut comparer la situation de la Lorraine avec la moyenne constatée à l'échelle du pays.

Parts modales 2011	Transport national	
	Lorraine	Moyenne nationale
Route	86 %	95,3 %
Fer	13,2 %	3,2 %
Fluvial	0,8 %	1,4 %

Le report modal de la route vers les autres modes de transports est plus important au sein de la région Lorraine : la part modale du fret non routier s'élève à 14 % pour la Lorraine contre 4,7 % au niveau national. Avec une part de marché de 13 %, le fer compte pour beaucoup dans ces résultats. Ceci s'explique essentiellement par le fait que la Lorraine possède encore des industries lourdes, grandes utilisatrices du ferroviaire pour leurs transports massifiés en France. La part du fluvial lorrain est, quant à elle, inférieure à la moyenne nationale, ce phénomène pouvant sans doute être mis en lien avec la baisse des tonnages échangés par la Lorraine depuis quelques années.

De manière globale, ces résultats sont tout de même encourageants pour le territoire lorrain, qui doit chercher à s'appuyer sur cet atout que représente l'intermodalité.

# Transports de voyageurs

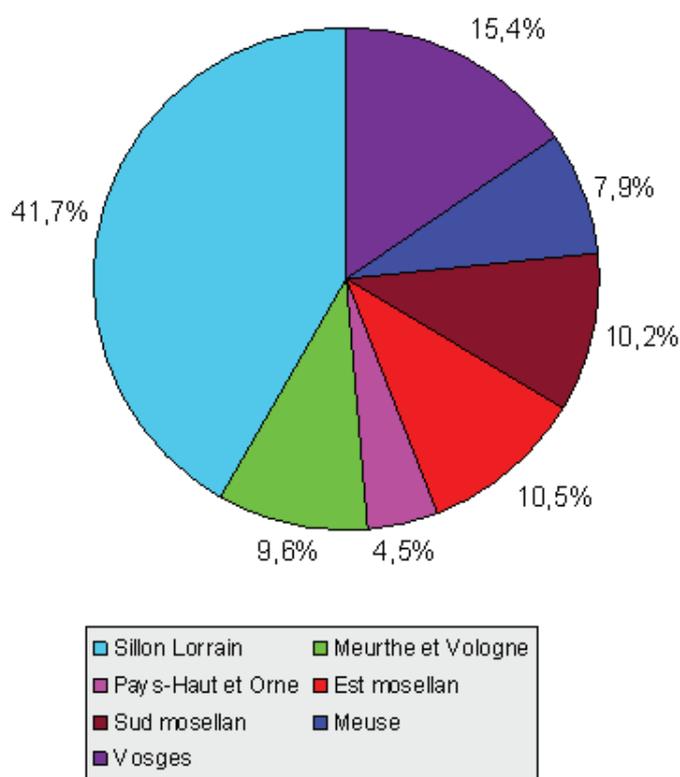
## Le TER Métrolor en 2012

		2010	2011	2012	évolution 2010/2011	évolution 2011/2012
Services ferroviaires	Trafic en milliers de voyages x km	656 901	685 635	<b>698 734</b>	+ 4,4%	<b>+ 1,9%</b>
	Offre en milliers de trains x km	10 837	10 907	<b>10 435</b>	+ 0,6%	<b>-4,0%</b>

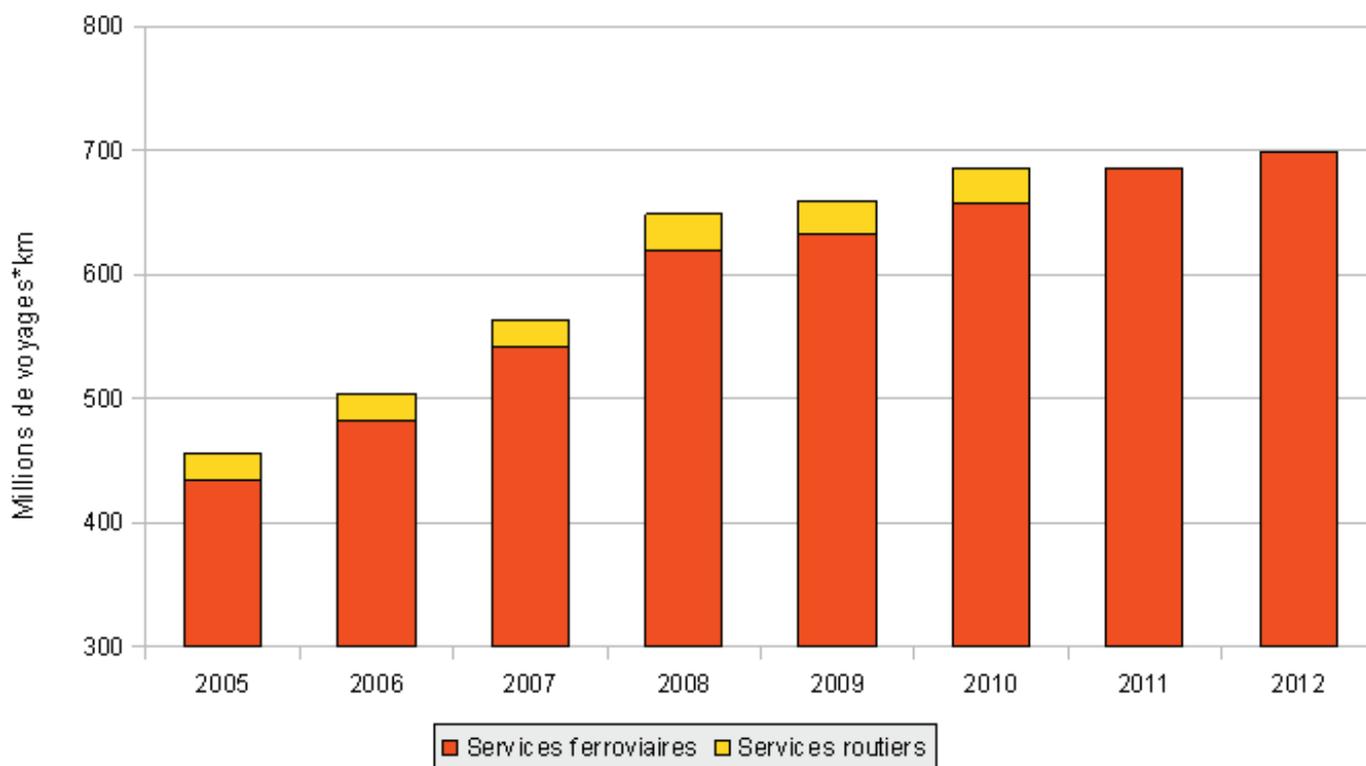
Source : Conseil Régional de Lorraine, pôle de la mobilité

Nota bene : Comme dans l'édition précédente, des difficultés dans le recueil des chiffres des services routiers des TER Métrolor ne nous ont pas permis de présenter ceux-ci. Ne sont donc présentés que les chiffres concernant les services ferroviaires.

### Répartition de la fréquentation du TER Métrolor par secteur



## Évolution de la fréquentation du TER Métrolor de 2005 à 2012



Pour l'année 2012, une nouvelle hausse a été enregistrée concernant la fréquentation des TER Métrolor. Comme en témoigne le graphique ci-contre, cette augmentation est donc continue depuis l'année 2005 (+61 % entre 2005 et 2012), mettant en exergue le gain d'attractivité qu'ont connu les TER lorrains depuis plusieurs années.

Alors même que l'offre ferroviaire, en trains-kilomètres, a diminué entre de 4,3 % entre 2011 et 2012, la fréquentation, en voyages-kilomètres, a augmenté de 1,9 % sur cette même période.

Si l'on raisonne par secteur, seul le secteur « Sud Mosellan » a connu une baisse de fréquentation entre 2011 et 2012 (-8,2 %). Pour tous les autres secteurs, le bilan de 2012 est positif, avec augmentation du nombre de voyages-kilomètres, la Meuse étant le secteur qui a le taux de progression le plus élevé (+5,9 %).

Le véritable essor, enregistré ces dernières années, concernant l'utilisation des TER Métrolor peut sans doute être relié aux trois phénomènes suivants :

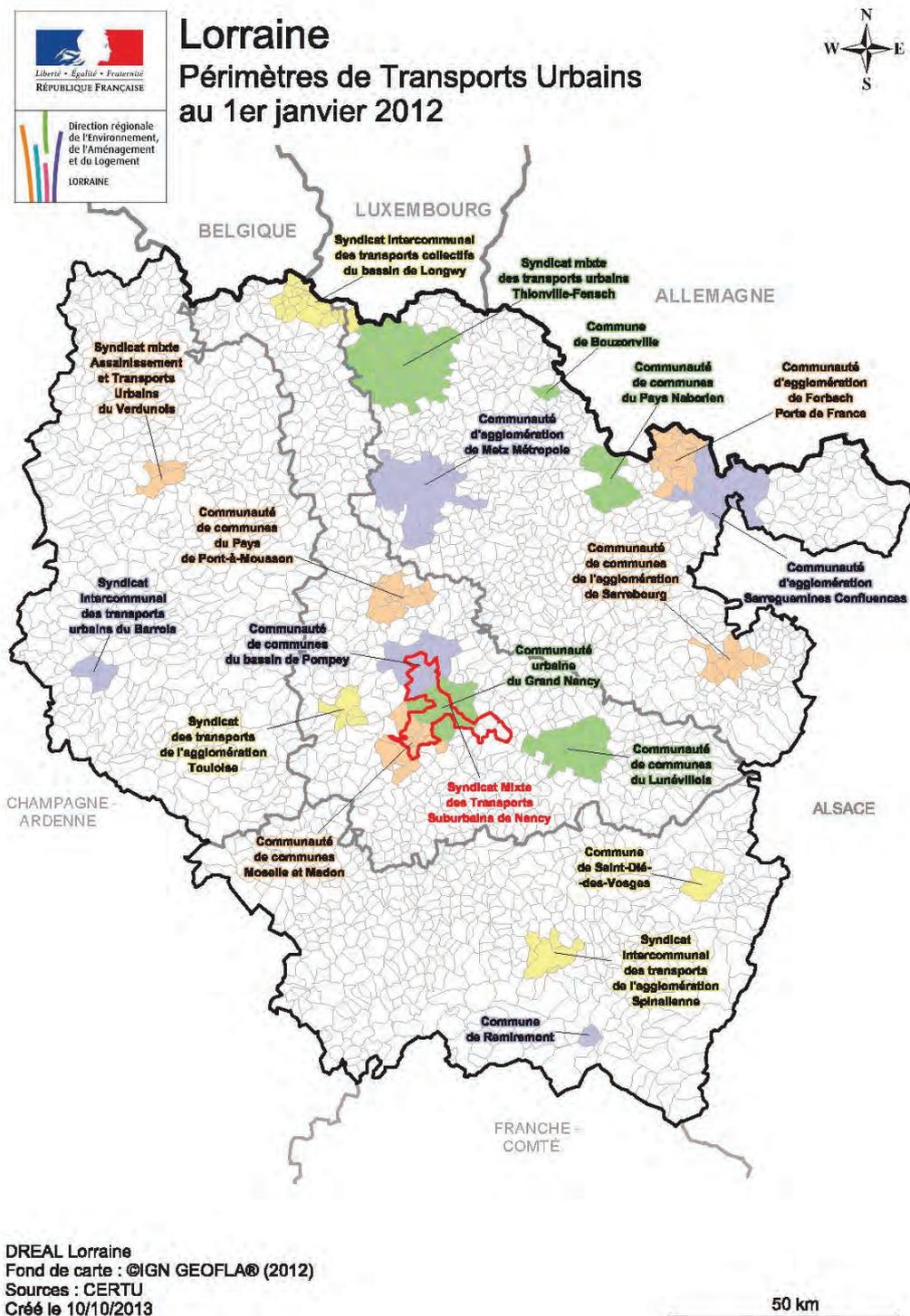
- les politiques mises en place

depuis plus d'une décennie maintenant, en faveur des modes de transport alternatifs à la route,

- l'importance des phénomènes de congestion présents sur l'A31,
- et la croissance continue des prix des carburants, qui rend l'usage de la voiture de plus en plus cher au quotidien, pouvant amener les usagers à privilégier des options moins onéreuses, telles que les TER.

## Les transports en commun urbains en 2011

Les périmètres de transport urbain (PTU) et autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) en Lorraine au 1<sup>er</sup> janvier 2012<sup>9</sup>



9- 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].

L'activité du transport urbain de voyageurs<sup>10</sup>

Réseaux Bus	Nombre de communes (fin 2011)	Population du PTU en 2010	Nombre de lignes bus	Longueur des lignes bus (km)	Nombre de voyages en bus (milliers de voyages)	Voyages bus / habitant	Nombre de voyages Evolution 10/11
Bar-le-Duc	3	18 635	4	-	602	32,3	+4,9%
Bouzonville	1	4 132	pas de données				
Épinal	5	45 434	7	-	2 222	48,9	+5,6%
Forbach	21	79 990	9	110	1 273	15,9	
Longwy	17	68 273	5	103	2 700	39,5	+3,5%
Lunéville	15	28 904	-	-	157	5,4	-42,9%
Metz	40	219 264	40**	530**	15 643	71,3	+1,8%
Nancy	20	256 956	24	249	15 849	61,7	+2,8%
Nancy-Suburbain	19	237 224	3	81	1 487	6,3	-11,2%
Neuves-Maisons	12	23 158	3	82	148	6,4	+1,4%
Pompey	13	40 774	7*	pas de données			
Pont-à-Mousson	10	25 006	9	-	525	21,0	-4,2%
Remiremont	1	8 024	2	19	16	2,0	-6,3%
Saint-Avold	10	40 852	7	48	624	15,3	+6,3%
Saint-Dié-des-Vosges	1	21 447	9	60	465	21,7	-10,3%
Sarrebouurg	8	19 094	3	34	175	9,2	-
Sarreguemines	26	51 816	4*	pas de données			
Thionville	35	181 487	32**	483**	8 325	45,9	-0,2%
Toul	4	22 646	4	72	240	10,6	-
Verdun	3	24 787	8	24	507	20,5	-14,8%

Réseau Tramway	Nombre de communes	Population du PTU en 2010	Nombre de lignes tram	Longueur des lignes tram (km)	Nombre de voyages en tram (milliers de voyages)	Voyages tram / habitant	Nombre de voyages Evolution 10/11
Nancy	20	256 956	1	10	10 112	39,4	+4,9%

\* : Les informations suivies d'une astérisque proviennent des sites Internet des AOT correspondantes :

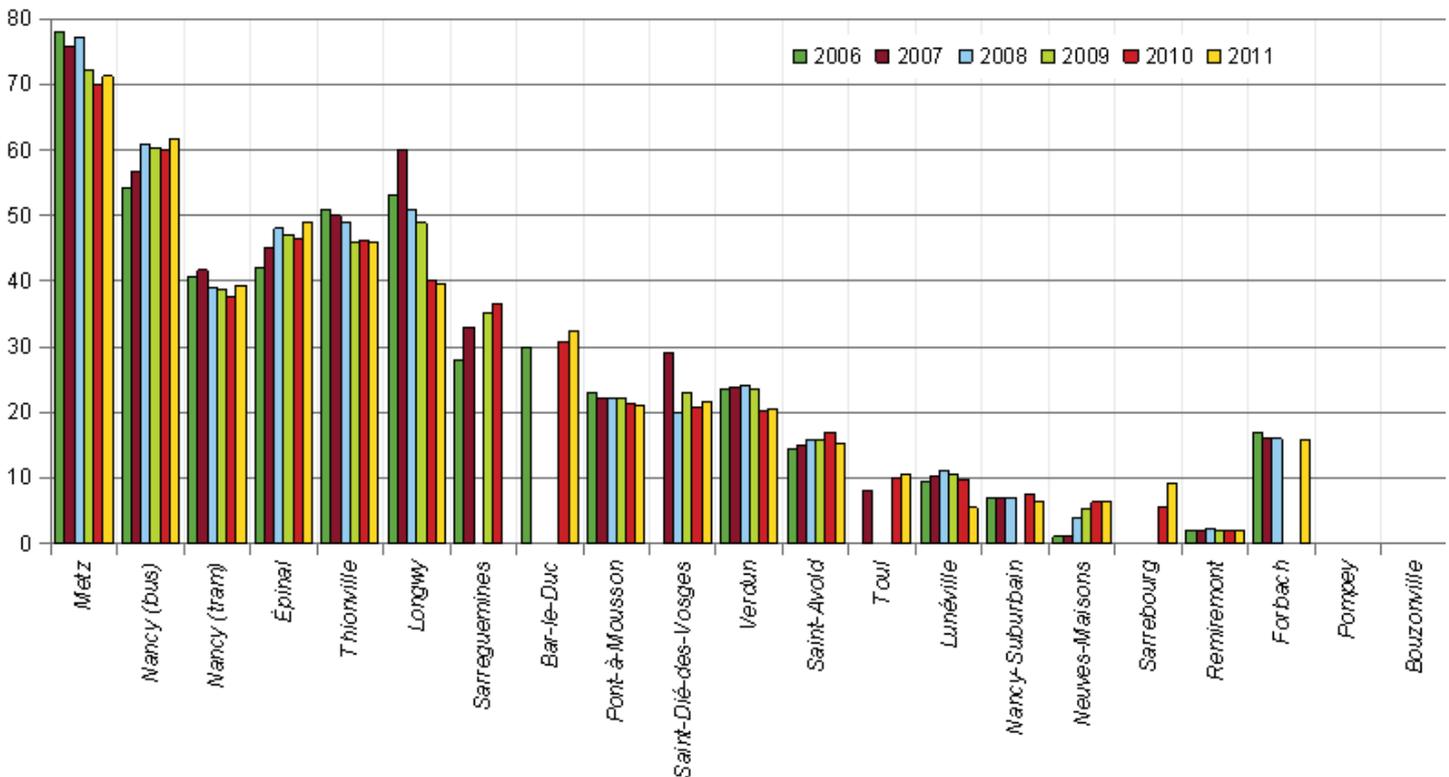
- <http://www.agglo-sarreguemines.fr/transports-en-commun>
- <http://www.bassinpompey.fr/sit-transport-bassin-pompey.html>

\*\* : Hors lignes scolaires

Nota bene : Les chiffres de population sont ceux du 1er janvier 2010, fournis par l'INSEE au 1er janvier 2013.

Les nombres de voyages par habitant des PTU ont été calculés avec ces chiffres 2010 et ne prennent donc pas en compte l'évolution annuelle des populations entre 2010 et 2011.

## Evolution du nombre de voyages par habitant des PTU



En 2011, 245 communes faisaient partie de l'un des 20 Périmètres de Transport Urbain (PTU) de la région Lorraine.

Sur l'ensemble de l'année, chaque habitant de ces PTU a effectué, en moyenne, environ 26 voyages<sup>11</sup> en transports en commun urbains. Ce chiffre étant une moyenne sur l'ensemble des PTU, il peut varier assez largement en fonction du PTU en question. On observe en effet, entre les différentes agglomérations, des disparités relativement fortes dans l'usage des transports en commun urbains. Ces disparités ne sont cependant pas étonnantes, dans la mesure où elles sont liées à des disparités en matière de populations, de bassins de vie, etc.

Malgré quelques exceptions (Lunéville, Pont-à-Mousson, Saint-

Avold), l'utilisation des transports en commun urbains semble repartir légèrement à la hausse. Sur les 17 PTU pour lesquels des données sont disponibles, 11 (soit plus de la moitié) ont connu une augmentation, entre 2010 et 2011, du nombre de voyages effectués en bus.

Ce phénomène se vérifie pour le cas des grandes agglomérations lorraines. A Metz, le nombre de voyages effectués en bus a augmenté de 1,8 % entre 2010 et 2011, marquant ainsi une rupture avec les années précédentes. La situation est identique à Nancy (+2,8 % pour les voyages réalisés en bus) ; la fréquentation du tramway dépasse même la barre des 10 millions de voyages comptabilisés pour l'année 2011 (en hausse de 4,9 % par rapport à 2010). Le bilan semble moins positif pour l'agglomération de Thionville : le nombre de voyages

effectués en bus a en effet subi un léger recul entre 2010 et 2011 (-0,4 %).

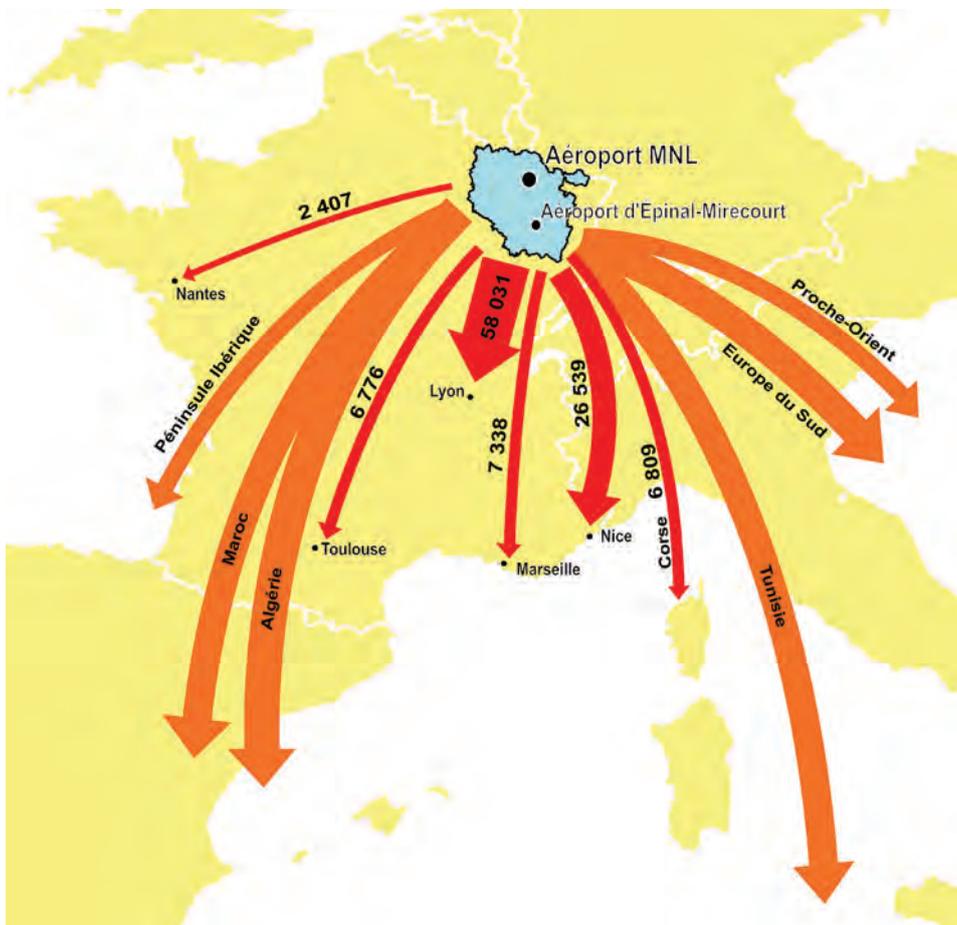
De manière analogue aux interprétations fournies pour l'utilisation des TER Métrolor, cette tendance globalement à la hausse concernant l'utilisation des transports en commun urbains peut éventuellement être reliée aux deux points suivants :

- les politiques mises en œuvre depuis plusieurs années prônant l'usage des modes de transport alternatifs à la route,
- et l'augmentation continue des prix du pétrole, qui rend l'utilisation des véhicules particuliers de plus en plus chère au quotidien, et qui peut amener un report vers d'autres modes moins onéreux.

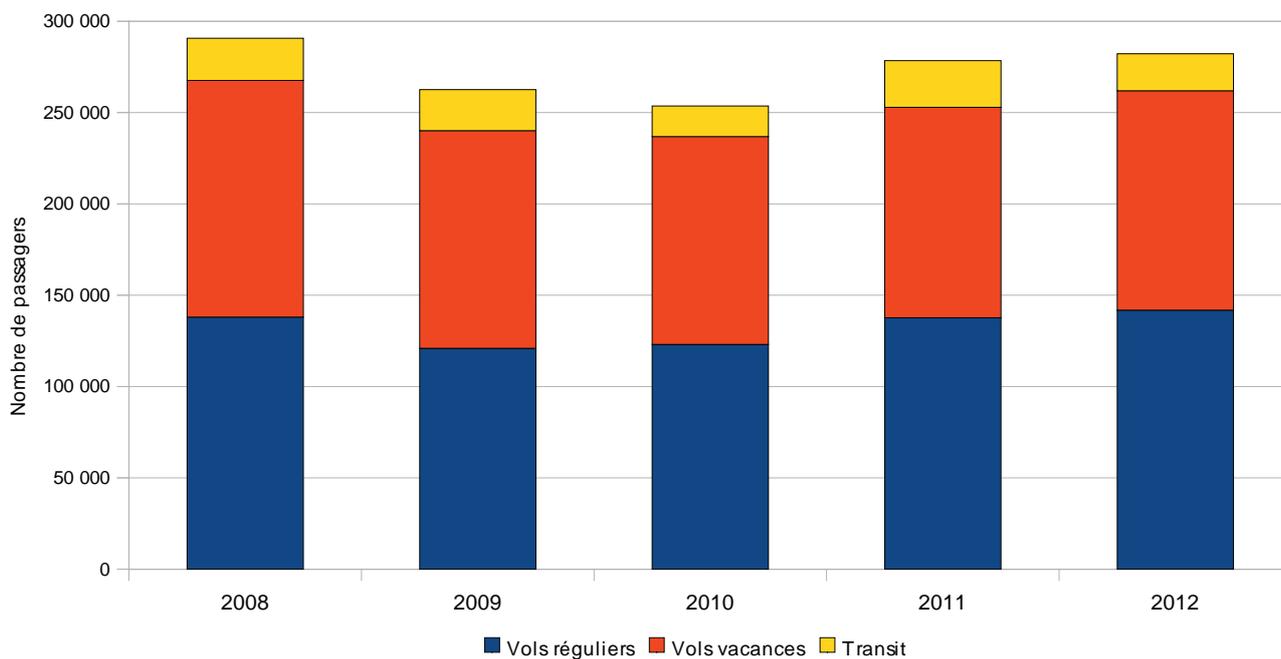
11- Le calcul ne prend pas en compte les PTU, pour lesquels aucune donnée n'est disponible

## Le transport aérien en 2012

### Les principales origines / destinations



### Evolution du nombre de passagers



## Fréquentation des aéroports

		Nombre de passagers			Évolutions	
		2010	2011	2012	2010/2011	2011/2012
<b>Lignes régulières</b>		<b>123 036</b>	<b>137 656</b>	<b>141 806</b>	<b>11,9%</b>	<b>3,0%</b>
dont	Lyon	53 619	61 400	58 031	14,5%	-5,5%
	<b>Algérie</b>	29 157	32 532	34 955	11,6%	7,4%
	Nice	21 660	24 052	26 213	11,0%	9,0%
	Marseille	8 275	8 449	7 338	2,1%	-13,1%
	Toulouse	7 878	8 046	6 776	2,1%	-15,8%
	Corse	2 447	3 177	3 243	29,8%	2,1%
	<b>Tunisie</b>	0	0	2 843	-	-
	Nantes	0	0	2 407	-	-
<b>Vols vacances / charters</b>		<b>113 846</b>	<b>115 214</b>	<b>120 137</b>	<b>1,2%</b>	<b>4,3%</b>
Déroutements		277	274	157	-1,1%	-42,7%
Commerciaux non réguliers		563	499	421	-11,4%	-15,6%
Passagers en transit		16 716	25 558	20 240	52,9%	-20,8%
Passagers non commerciaux		N/R	N/R	17 104		
<b>Total passagers commerciaux</b>		<b>254 438</b>	<b>279 201</b>	<b>282 761</b>	<b>9,7%</b>	<b>1,3%</b>

Source : Établissement Public Aéroport Metz Nancy Lorraine, Société d'Exploitation de l'Aéroport d'Epinal Mirecourt

Concernant cette rubrique du transport aérien, un point important est à noter : l'édition 2012/2013 des *Chiffres-clés du Transport en Lorraine* contient désormais à la fois les chiffres pour l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine (MNL) et pour l'aéroport Epinal-Mirecourt (EM), ajouté par rapport à l'édition précédente, ce qui génère une nouvelle destination vers la Tunisie. Il faut donc prendre des précautions pour interpréter les évolutions entre 2011 et 2012.

Comparé à l'année passée, il faut également noter le lancement par MNL d'une nouvelle ligne régulière, à destination de Nantes. Si l'année 2011 avait été positive

pour le transport aérien en Lorraine, la fréquentation ayant augmenté d'environ 10 % entre 2010 et 2011, le bilan pour 2012 est plutôt mitigé. En effet, si on retire les deux nouvelles lignes régulières apparues en 2012, on observe que le nombre total de passagers commerciaux a diminué entre 2011 et 2012 (277 511 passagers en 2012 contre 279 201 en 2011), avec une baisse de 0,6 %.

Si on raisonne de manière analogue avec les lignes régulières, on obtient pour l'année 2012, en ôtant les deux nouvelles destinations, une fréquentation de 136 556 passagers, soit une évolution de -0,8 % entre 2011 et 2012. On observe donc un léger recul sur cette période. Celui-

ci s'explique notamment par la baisse de la fréquentation de la ligne régulière vers Lyon, qui représente une part importante du trafic régional. Les seules lignes régulières qui connaissent une augmentation des fréquentations sont les lignes à vocation touristique, à savoir vers l'Algérie, Nice ou encore la Corse.

Au vu des résultats pour les lignes régulières, le secteur du transport aérien en Lorraine semble donc plutôt tourné vers une clientèle « vacances ». La hausse du nombre de passagers des vols vacances/charters va dans ce sens : entre 2011 et 2012, la fréquentation de ces vols a augmenté de 4,3 %.



## Les déplacements domicile-travail

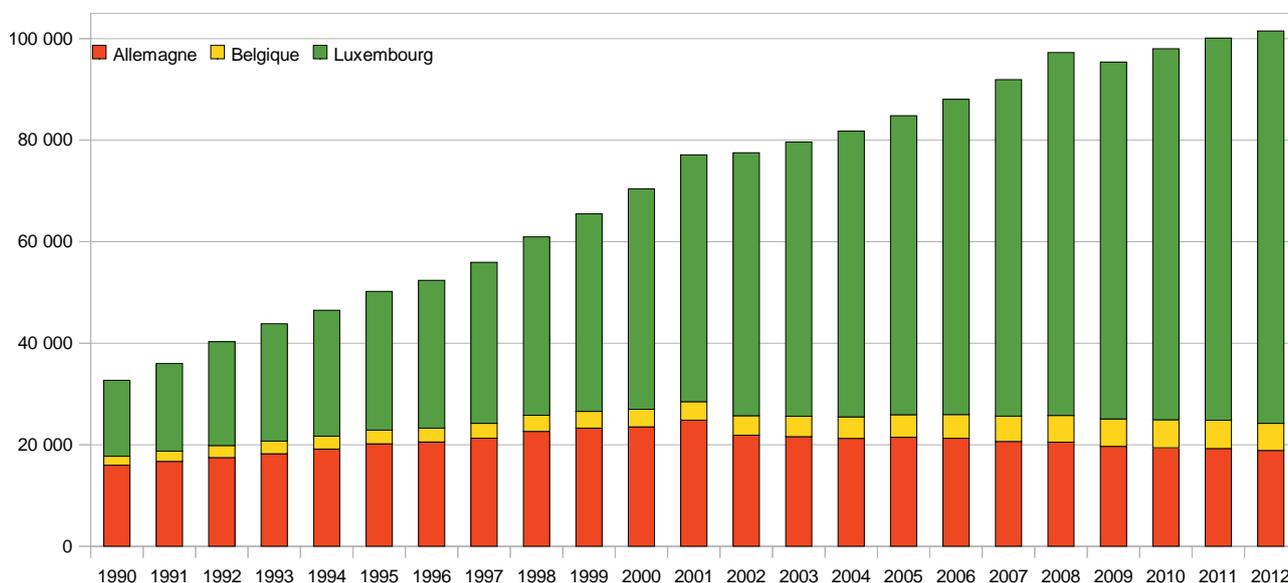
### Chiffres 2009

Mode de transport	Part des déplacements domicile-travail par mode de transport				
	Pas de transport	Marche à pied	Deux-roues	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun
Meurthe-et-Moselle	3,40%	8,43%	2,49%	75,66%	10,02%
Meuse	5,99%	10,35%	2,74%	78,72%	2,20%
Moselle	3,46%	6,83%	1,85%	80,82%	7,03%
Vosges	4,76%	9,36%	3,02%	80,24%	2,63%
<b>Lorraine</b>	<b>3,85%</b>	<b>8,01%</b>	<b>2,31%</b>	<b>78,95%</b>	<b>6,88%</b>
<b>France de province*</b>	<b>3,69%</b>	<b>8,00%</b>	<b>4,24%</b>	<b>73,76%</b>	<b>10,30%</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>4,40%</b>	<b>7,85%</b>	<b>4,23%</b>	<b>67,16%</b>	<b>16,35%</b>

Source : DREAL Lorraine d'après INSEE, *Recensement de la population 2009 exploitation complémentaire*

\* France de province : France métropolitaine hors région île-de-France

### Evolution du nombre de travailleurs frontaliers lorrains<sup>12</sup>



12- Estimations [Source : Inami - Landesarbeitsamt Rheinland-Pfalz Saarland - Inspection générale de la sécurité sociale du Grand-Duché du Luxembourg - Statec - Arbitrage DR INSEE Lorraine]

La part des déplacements domicile-travail effectués en véhicules particuliers reste prépondérante en Lorraine. Elle atteint en effet 79 % des déplacements, ce qui est supérieur de plus de 5 points à la moyenne nationale de province. De manière inévitable, les transports en commun sont donc également moins empruntés que dans le reste de la France (respectivement 6,9 % en Lorraine contre 10,3 % en province).

Ces chiffres sont toutefois en légère voie d'amélioration. Si la part de la voiture est restée stable entre 2006 et 2009 (avec des évolutions néanmoins contrastées, puisque les travailleurs des départements de la Meuse et des Vosges ont accru leur utilisation des véhicules personnels), celle des transports en

commun a crû d'un demi-point, au détriment des deux-roues et de la marche à pied.

Le nombre de travailleurs frontaliers lorrains poursuit sa croissance continue depuis 1990. En 2012, 101 500 lorrains traversaient quotidiennement une frontière pour se rendre sur leurs lieux de travail, dont 77 300 (soit les trois quarts de l'effectif) vers le Luxembourg. Ce chiffre est supérieur de 1,4 % à celui de 2011, et plus de 3 fois supérieur au niveau de 1990 !

Cette croissance continue depuis une vingtaine d'années est surtout due aux interactions Lorraine-Luxembourg, car, comme on le constate sur le graphique précédent, les interactions Lorraine-Belgique

et Lorraine-Allemagne sont restées plutôt stables sur cette période. Cette attractivité du Luxembourg provient sans doute de son rayonnement économique, le Luxembourg ayant l'un des PIB par habitant les plus élevés au monde.

Ces travailleurs frontaliers sont plus nombreux à utiliser les transports en commun que l'ensemble des migrants alternants lorrains (c'est-à-dire les individus ne travaillant pas dans leur commune de résidence), avec une mention spéciale pour la Communauté d'agglomération de Metz Métropole, pour laquelle plus de 40 % des travailleurs frontaliers utilisent les transports en commun pour se rendre à Luxembourg-Ville<sup>13</sup>.



13- Source : INSEE Lorraine, 2012

# Développement durable

## Bilan 2011 des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine

L'ORT2L a conclu en 2012 un partenariat avec Air Lorraine, pour la réalisation d'un bilan annuel des émissions du transport routier dans la région, pour les principaux polluants et gaz à effet de serre. Le premier bilan, réalisé à partir des données de trafic routier pour l'année 2011, dresse ainsi un panorama régional complet autour des points suivants :

- consommations énergétiques ;
- émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ;
- émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ;
- émissions de particules fines (PM<sub>10</sub>) ;
- émissions de benzène.

L'ensemble des tableaux et cartes présents dans cette partie sont extraits de ce document. Des réflexions sont actuellement en cours pour enrichir cette base de connaissances aux autres modes de transport.

Ce premier rapport est disponible en ligne sur le site Internet [www.ort2l.fr](http://www.ort2l.fr) - Rubrique « Statistiques ».

### Trafics et consommations<sup>14</sup>

		Consommations énergétiques (kTEP)			Nombre de véhicules
		2006	2011	Evolution 2006/2011	Evolution 2006/2011
VP	Diesel	293	344	17,4%	3,6%
	Essence	167	126	-24,4%	
	GPL	2	2	-14,6%	
VUL	Diesel	168	175	4,2%	3,6%
	Essence	13	8	-33,0%	
PL	Diesel	463	406	-12,2%	-8,5%
<b>TOTAL</b>		<b>1 112</b>	<b>1 073</b>	<b>-3,5%</b>	<b>3,2%</b>

14- VP : Véhicules Particuliers – VUL : Véhicules Utilitaires Légers – PL : Poids Lourds

La TEP (tonne équivalent pétrole) correspond au pouvoir calorifique d'une tonne de pétrole.

Par exemple, 1 tonne de GPL équivalant à 1,095 tep signifie qu'une tonne de GPL a la même faculté à générer de l'énergie thermique que 1,095 tonnes de pétrole.

## Evolution 2006/2011 des émissions de polluants et gaz à effet de serre<sup>15</sup>

		CO <sub>2</sub> (milliers de tonnes)		NO <sub>x</sub> (tonnes)		PM <sub>10</sub> (tonnes)		Benzène (tonnes)	
		2011	Evolution 2006/2011	2011	Evolution 2006/2011	2011	Evolution 2006/2011	2011	Evolution 2006/2011
VP	Diesel	1 069	16,5%	4 323	10,4%	268	-12,8%	1,8	-24,7%
	Essence	392	-23,5%	903	-59,9%	6	-58,3%	16,2	-59,2%
	GPL	6	-17,9%	4	-57,8%	0	-78,3%	0,0	-67,3%
VUL	Diesel	544	3,8%	2 239	-6,1%	185	-29,3%	2,9	-23,9%
	Essence	26	-29,0%	66	-83,1%	1	-86,5%	0,7	-83,7%
PL	Diesel	1 251	-13,4%	9 938	-28,7%	160	-45,0%	0,2	-47,4%
Autres sources						373	-0,5%		
<b>TOTAL</b>		<b>3 287</b>	<b>-4,5%</b>	<b>17 473</b>	<b>-23,7%</b>	<b>1 001</b>	<b>-20,6%</b>	<b>38,1</b>	<b>-38,3%</b>

En termes de résultats, on note une baisse de 3,5 % des consommations énergétiques entre 2006 et 2011. Au niveau des véhicules particuliers, les consommations sont globalement stables : la diminution des consommations enregistrée pour les véhicules essence est compensée par la hausse des consommations pour les véhicules diesel. Il semblerait donc que cette diminution de 3,5 % des consommations énergétiques soit essentiellement due à la baisse du nombre de poids lourds en circulation, qui s'est opérée entre 2006 et 2011. Cette baisse, cohérente avec les données nationales, a pour cause un recul, sur cette période, du secteur du transport routier de marchandises. En effet, si les échanges réalisés par la Lorraine par la route s'élevaient en 2006 à 129 millions de tonnes, ils n'atteignaient plus que 116 millions de tonnes en 2011, soit une baisse d'environ 10 % (d'après SOeS – Enquête TRM). D'où une adaptation indispensable de la flotte totale de véhicules utilisés.

On observe également sur cette période une diminution des émissions des principaux polluants :

- -4,5 % des émissions de CO<sub>2</sub>, dû essentiellement à la baisse du nombre de poids lourds en circulation,
- -23,7 % des émissions d'oxydes d'azote, en lien avec

la baisse du nombre de poids lourds et les divers progrès technologiques,

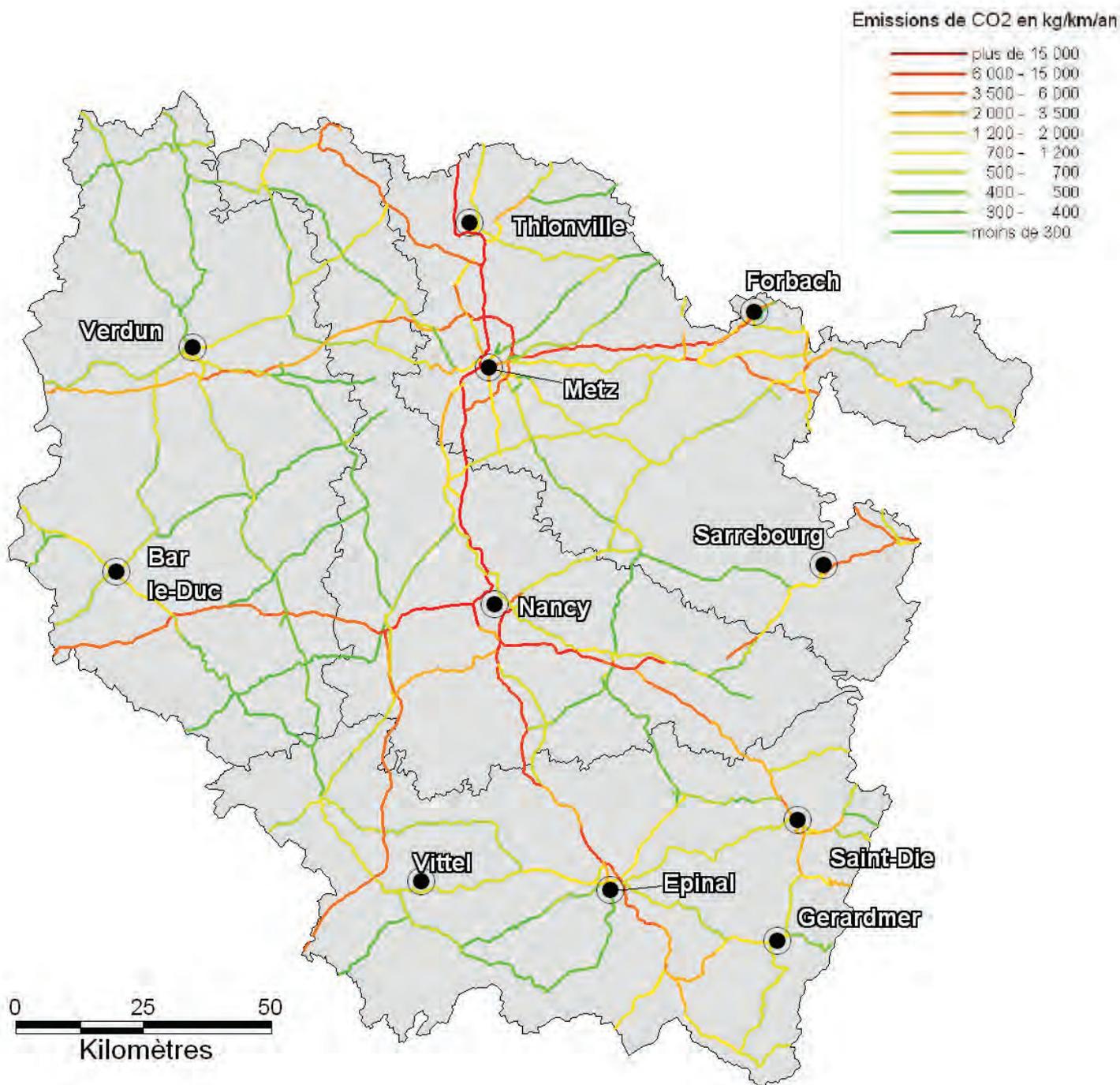
- -20,6 % des émissions de PM<sub>10</sub>, dû à la généralisation des filtres à particules et à la diminution du nombre de poids lourds circulant,
- -38,3 % des émissions de benzène, à relier principalement avec le phénomène de diésélisation du parc automobile.

En matière de qualité de l'air, le bilan semble donc plutôt positif. Cependant, dans la mesure où ces améliorations semblent en partie dues à la baisse du nombre de poids lourds en circulation et donc à la conjoncture économique du secteur du transport routier de marchandises, il est nécessaire d'apporter quelques nuances. En effet, si cette conjoncture venait à s'améliorer, on pourrait sans doute observer une augmentation des échanges de marchandises réalisés par la route, et donc une évolution à la hausse des consommations énergétiques et des émissions de polluants. Les politiques favorisant le report modal vers les modes de transports alternatifs à la route prennent alors dans ce cadre tout leur sens.

15- Certains des chiffres totaux indiqués ne correspondent pas à la somme des émissions prises séparément ; il faut, afin d'arriver au bon résultat, ajouter les émissions dues aux deux-roues, qui ne sont pas explicitées ici.

De plus, concernant les autres sources pour les PM<sub>10</sub>, il s'agit de la prise en compte de l'usure des freins, des pneus et de l'abrasion de la route.

## Carte des émissions de CO<sub>2</sub>



Sur la carte des émissions de CO<sub>2</sub>, on voit bien se détacher le sillon lorrain, avec l'A31, axe structurant de la région Lorraine, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Les émissions de CO<sub>2</sub> pour cet axe sont les émissions les plus importantes enregistrées à l'échelle régionale. Le barreau le plus problématique de l'A31 est le barreau Metz-Luxembourg, qui connaît des émissions plus élevées que le barreau Nancy-Metz.

Ce phénomène est sans doute à mettre en lien avec l'importance des déplacements pendulaires domicile-travail, existant entre la ville de Metz et le Luxembourg. Les zones périphériques de Nancy et Metz, et dans une moindre mesure de Thionville et Epinal, sont également marquées par de fortes émissions de CO<sub>2</sub>, mettant en exergue le phénomène d'étalement urbain.

# 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 territoriale Nord-Est de Voies Navigables de France (VNF) ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale (CCIR) de Lorraine ;

En tant que membres associés :

- la délégation régionale lorraine de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) ;
- l'association Air Lorraine



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

Air Lorraine

Le CERTU,  
Département déplacements durables

Le CGDD  
Service de l'Observation et de la Statistique

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

RFF Direction interrégionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

Société d'Exploitation de l'Aéroport Epinal-Mirecourt (SEAEM Vosges Aéroport)

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



