

Le transport en Lorraine



Les chiffres-clés

Edition
2014



Directeur de la publication : Frantz EHRLACHER - 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
décembre 2014

Le mot du président

La publication annuelle des *Chiffres-clés du Transport en Lorraine* présente un panorama du secteur des transports à l'échelle de la région Lorraine, à la fois pour les voyageurs et pour les marchandises.

Au sein de ce panorama, l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, urbain) a été passé au crible, et ce à plusieurs niveaux, régional, national et international.

La production de ce fascicule 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.

Je tiens par conséquent à remercier toutes les personnes qui ont participé à la réalisation de cette édition 2014, sous le pilotage de la DREAL Lorraine.

Je souhaite également que les informations contenues dans ce fascicule puissent être utiles à l'ensemble des acteurs travaillant dans le domaine du transport en Lorraine, afin de leur permettre, d'un côté, de mieux situer l'activité du transport dans son évolution récente, et de l'autre, d'orienter leurs réflexions et leurs actions avec l'ambition de renforcer le positionnement stratégique 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
Les immatriculations de véhicules neufs	6
Les infrastructures de transport	7
Les réseaux d'infrastructures	9
Les trafics routiers	12
Les circulations ferroviaires	15
Transport de marchandises	18
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
Transport de voyageurs	29
Le TER Métrolor	29
Les transports en commun urbains	31
Le transport aérien	34
Développement durable	36
Bilan des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine	36
Annexes	39
Remerciements	40

Données générales

La situation économique de la Lorraine

Source : INSEE

	Population totale au 1er janvier 2012*	Superficie (km²)	PIB en valeur en 2012* (milliards d'euros)	Chômage fin 2013	Créations d'entreprises en 2013 **	Défaillances d'entreprises en 2013
Lorraine	2 356 585	23 547	56,35	10,4%	13 689	1 954
France métropolitaine	63 378 545	543 965	1 995,8	9,8%	521 000	62 362
% Lorraine / France	3,7%	4,3%	2,8%		2,6%	3,1%
N-1	2 350 920		56,28	10,3%	14 209	2 010
Lorraine / année N-1	+ 0,2%		+0,1%	+0,1	-3,7%	-2,8%

* 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 2013

	Meurthe-et-Moselle	Meuse	Moselle	Vosges	Lorraine	France	% Lorraine / France	Lorraine / 2011
Voitures particulières	19 154	4 240	26 083	9 325	58 802	1 756 952	3,3%	-7,0%
Véhicules utilitaires légers (1)	4 375	710	4 207	1 898	11 190	364 664	3,1%	-5,4%
Poids lourds (2)	421	126	627	305	1 479	45 041	3,3%	3,2%
Transports en commun(3)	56	0	97	59	212	6 952	3,0%	38,6%

(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 : S0eS, Fichier central des automobiles



Crédit photo : B. Suard/Medde

Les infrastructures de transport

	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	90	4 293	6 366
Vosges	51	51	0	150	3 227	7 310
Lorraine	462	266	196	447	14 331	20 895
France	11 416	8 582	2 834	9 745	377 857	654 201
% Lorraine / France	4,0%	3,1%	6,9%	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		
Meurthe-et-Moselle	515	408	420	23	189	84
Meuse	350	212	208	66	234	72
Moselle	540	423	446	24	197	0
Vosges	324	107	161	0	80	0
Lorraine	1 729	1 150	1 235	113	699	156
France	34 527	16 016	16 475	2 036	8 501	2 005
% Lorraine / France	5,0%	7,2%	7,5%	5,6%	8,2%	7,8%

* Classe IV et plus

Unité : Km



De manière globale, l'économie lorraine est restée plutôt atone au cours de l'année 2012. En témoigne le niveau du produit intérieur brut (PIB) régional, qui s'établit à 56 milliards d'euros, augmentant très légèrement par rapport à 2011 (+0,1 %).

Il faut noter que le poids économique de la Lorraine demeure relativement faible à l'échelle du pays : le PIB régional ne compte en effet que pour 2,8 % de la richesse nationale, alors même que la population lorraine s'élève à 3,7 % de la population totale métropolitaine.

Les autres indicateurs étudiés confortent ce bilan morose.

Le taux de chômage continue sa progression et atteint, à la fin de l'année 2013, 10,4 % de la population active lorraine, soit une hausse de 0,1 point par rapport à 2012. Ce taux est d'ailleurs supérieur à la moyenne nationale (9,8 %), soulignant l'importance des problématiques liées à l'emploi en Lorraine.

Le nombre d'entreprises créées en 2013 a également reculé par rapport à 2012, avec un

recul de 3,7 %.

Un point positif néanmoins, les défaillances d'entreprises ont reculé en 2013, le nombre de liquidations s'élevant à 1 954, soit une baisse de 2,8 % par rapport à 2012.

En ce qui concerne les immatriculations de véhicules neufs, on note, dans la continuité des résultats fournis dans l'édition précédente, une forte contraction des immatriculations de voitures particulières entre 2012 et 2013 (environ 4 500 immatriculations en moins sur un an, soit une chute de 7,0 %). Cette chute semble être la traduction directe du phénomène de déclin du marché automobile français observé depuis maintenant plusieurs années.

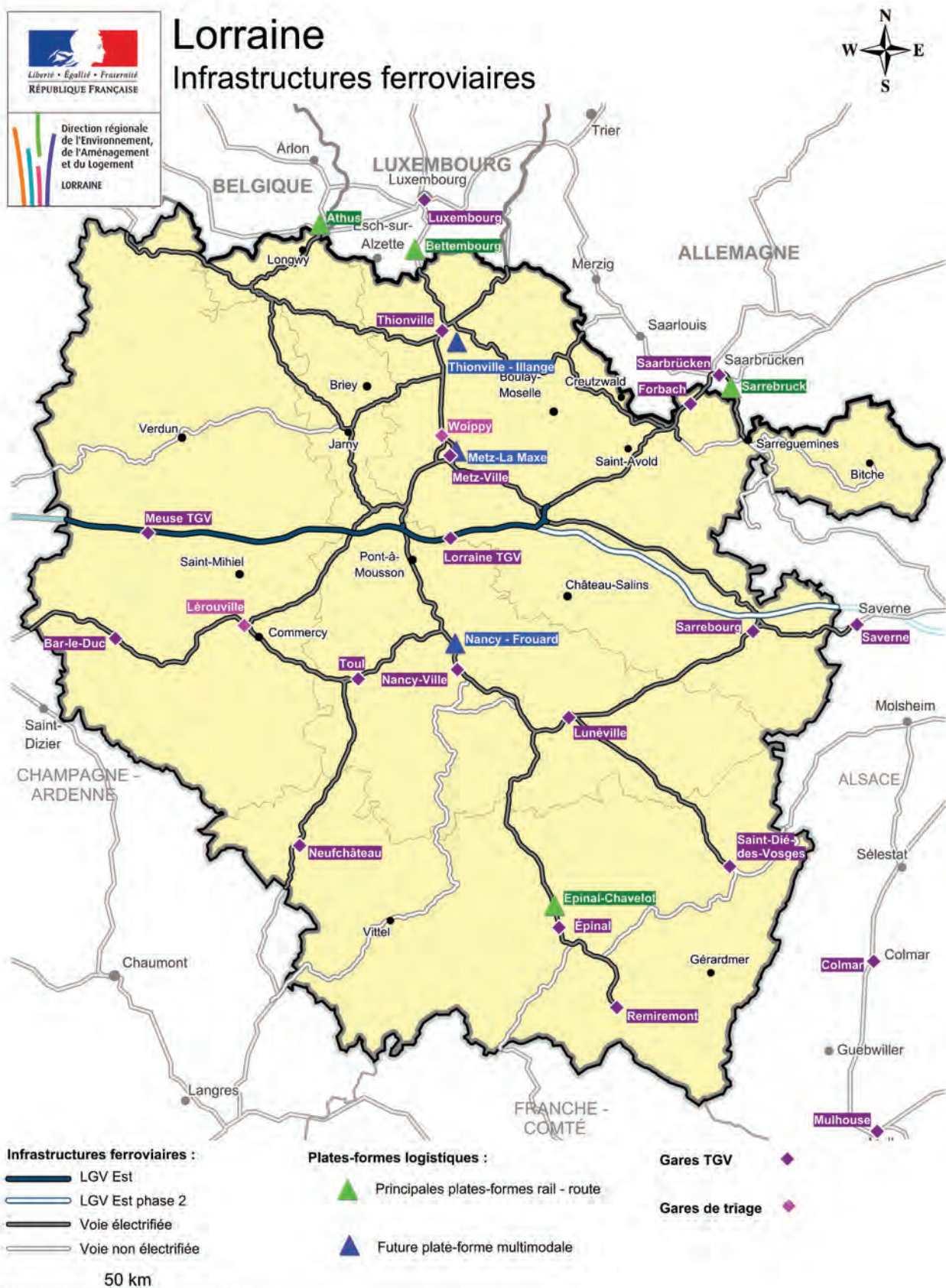
Le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires légers diminue lui-aussi, avec une baisse avoisinant les 5 %.

A contrario, les immatriculations de poids lourds et de transports en commun enregistrent une hausse, respectivement +3,2 % et +38,6 %.



Les réseaux d'infrastructures





DREAL Lorraine
Fond de carte : ©IGN GEOFLA® (2012), ©IGN ROUTE500® (2012)
Sources : DREAL Lorraine
Créé le 25/08/2014



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 :

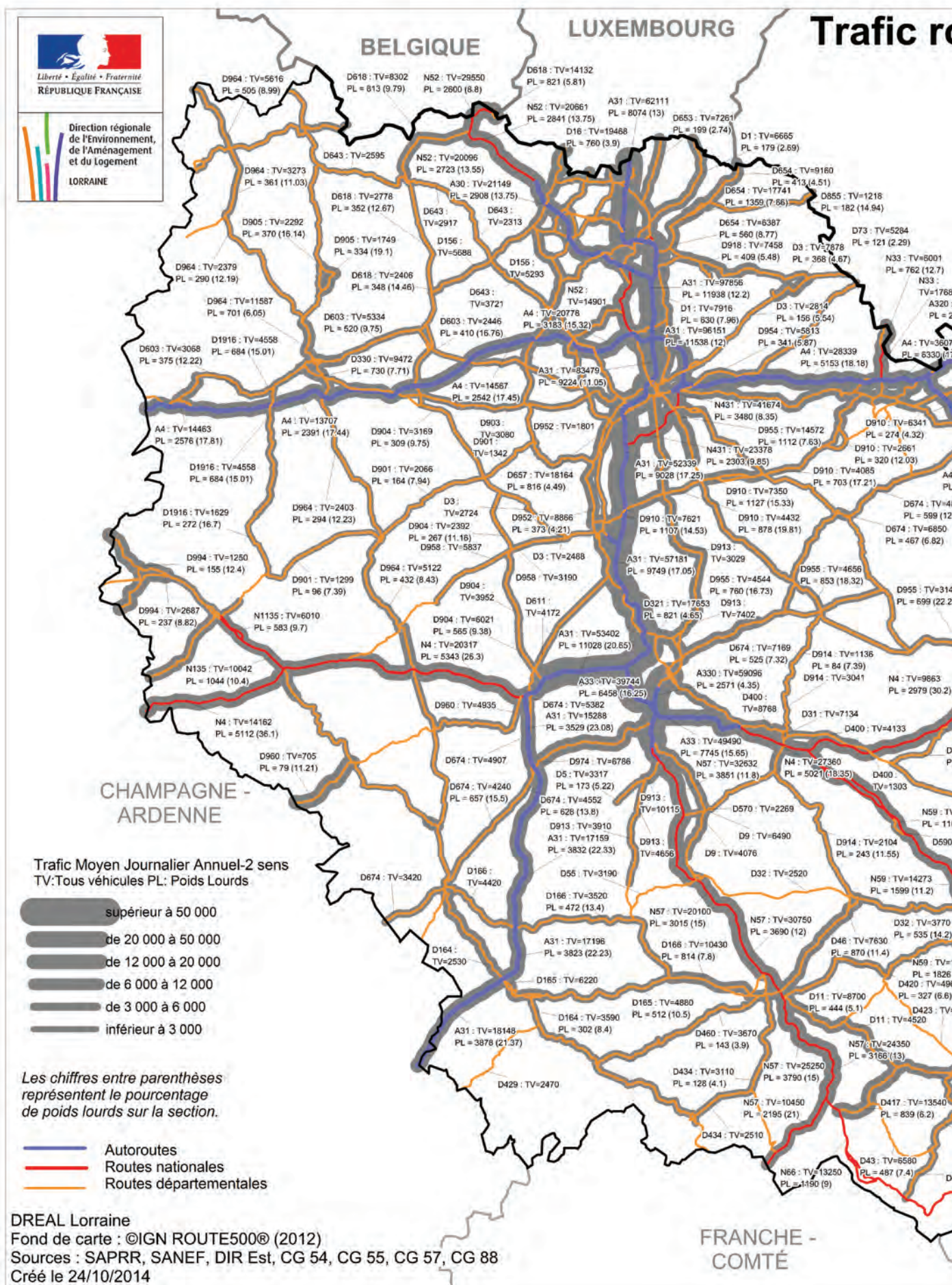
- ▲ Aéroport international
- ▲ Aéroport régional
- ▲ Autre aéroport ou aérodrome

DREAL Lorraine
Fond de carte : ©IGN GEOFLA® (2012), ©IGN BD CARTO® (2012)
Sources : DREAL Lorraine, VNF
Créé le 27/08/2014

50 km



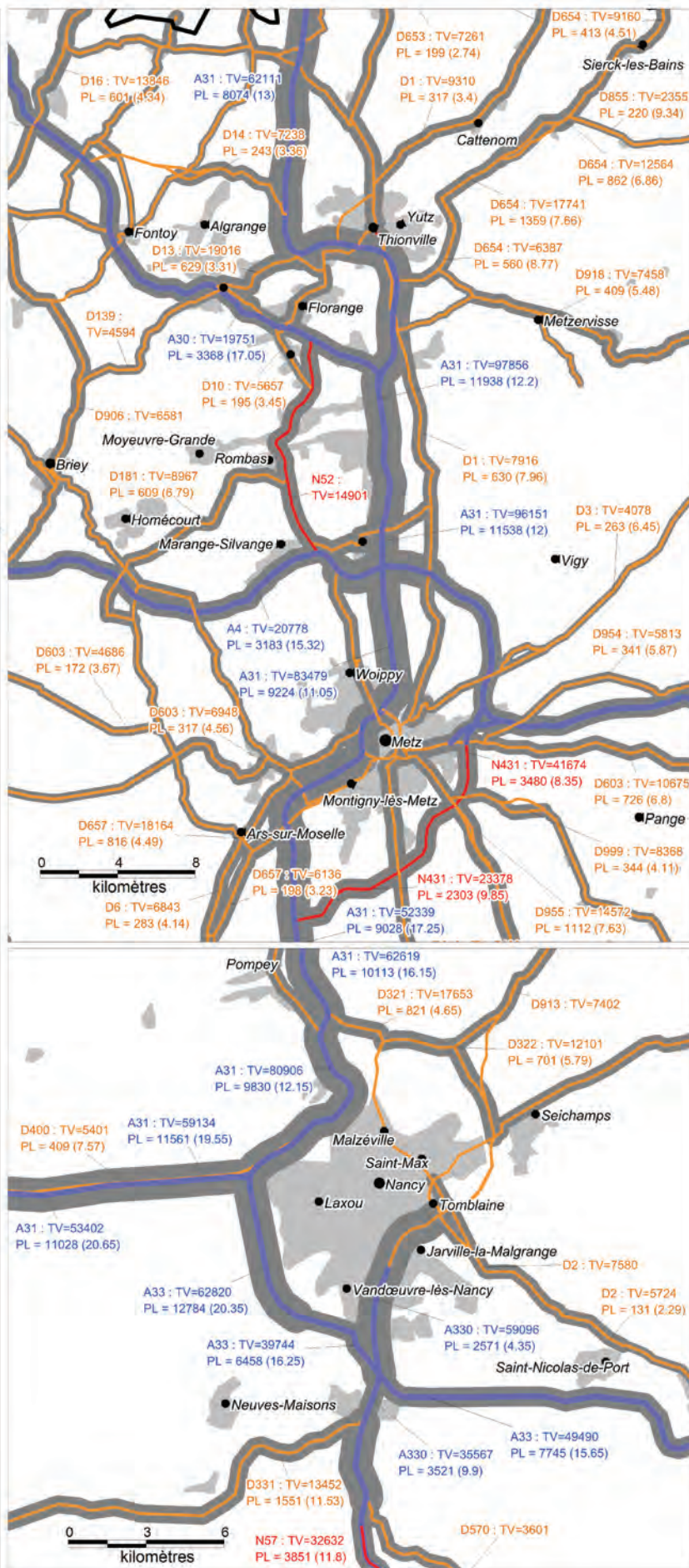
Traffic re



ALLEMAGNE



ALSACE



Comme dans l'édition précédente, le bilan des trafics routiers en Lorraine pour l'année 2013 est assez mitigé et il est donc difficile d'indiquer des grandes tendances. Les données utilisées pour réaliser ce bilan sont recueillies auprès des divers exploitants du domaine routier, à savoir SANEF, APRR, la DIR Est (Direction Interdépartementale des Routes Est) et les Conseils Généraux 54, 55, 57 et 88.

Formant un axe Nord-Sud, l'autoroute A31, infrastructure majeure lorraine qui relie Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg, structure véritablement le territoire régional, et concentre les trafics les plus importants.

Depuis Nancy et ce jusqu'à Luxembourg, les trafics enregistrés sur l'A31 dépassent les 50 000 véhicules/jour. A proximité de la frontière luxembourgeoise, on observe par exemple un TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de 62 111 véhicules, soit une hausse de 2,1 % par rapport à 2012. Aux abords des grandes agglomérations, des tronçons subissent même des charges routières encore plus importantes : au niveau de Maizières-lès-Metz, le TMJA a atteint 96 151 véhicules en 2013 (+0,2 % par rapport à 2012).

Le nombre de poids lourds en circulation sur l'A31 est également relativement élevé, celui-ci pouvant atteindre jusqu'à 12 000 véhicules/jour, aux abords des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville. A titre d'exemple, au niveau de Velaine, à proximité de Nancy, le nombre moyen de poids lourds par jour s'élève à 11 028 (soit une baisse de 1,9 % par rapport à 2012), donnant un taux de poids lourds proche des 21 %. Ce qui souligne l'importance de l'A31 en matière de transport de marchandises.

En termes de liaisons Est-Ouest, la Lorraine compte l'A4 (itinéraire Paris-Strasbourg) et la RN4, qui participent, comme l'A31, au maillage du territoire, avec des trafics compris entre 10 000 et 30 000 véhicules/jour.

On peut également citer la RN57, qui relie Nancy à Epinal, et la RN59, qui relie quant à elle Nancy à Saint-Dié-des-Vosges, qui connaissent aussi des trafics importants. A proximité de l'agglomération spinalienne, le TMJA enregistré en 2013 dépasse en effet les 30 000 véhicules.

Nota bene : Sur la carte des trafics routiers, les données présentes sous forme d'étiquettes sont des données réelles fournies par les exploitants routiers. Les épaisseurs de trait (en gris) mélangent, quant à elle, données réelles et estimations de trafics.



Les circulations ferroviaires en 2014

La carte ci-après dévoile les réservations de capacité¹ et l'utilisation du réseau ferré national (RFN) sur un jour ouvrable de base de janvier 2014 en Lorraine. Trois branches d'activité ont été étudiées : le fret, les grandes lignes (TGV) et les TER (Transport Express Régional).

Comme dans l'édition précédente, on observe la poursuite du déclin de l'activité fret. Par rapport à la même carte de janvier 2013, la réservation de sillons a effectivement diminué, comme on peut l'observer sur l'axe Est - Ouest entre Strasbourg et Bar-le-Duc, et sur l'axe Nord-Sud entre Thionville et Nancy.

Les informations fournies par cette carte semblent d'ailleurs confortées par l'évolution des réservations de sillons entre 2012 et 2013². Par rapport à 2012, la situation en Lorraine pour 2013 est en effet marquée par une baisse générale de 6 % en nombre de sillons-kilomètres (tous secteurs d'activité confondus), baisse plus importante que celle constatée au niveau national (4 %).

En décomposant pour les trois branches d'activités, on note :

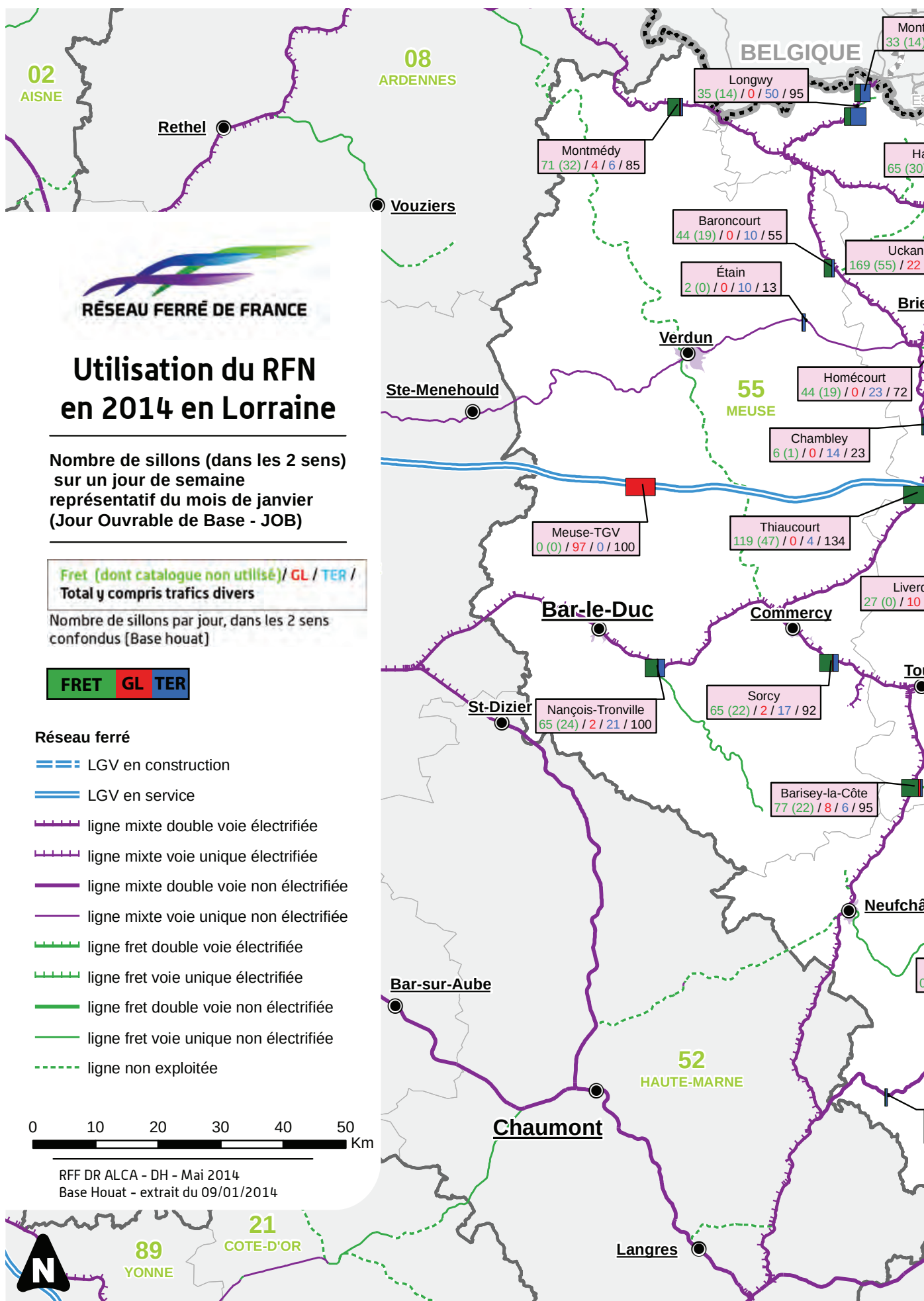
- une diminution de 2 % des sillons-kilomètres réservés pour les TER entre 2012 et 2013, à la suite d'une rationalisation de l'offre TER Métrolor. L'évolution nationale pour les TER est du même ordre de grandeur : -1,8 %.
- un recul significatif, sur cette même période, du fret ferroviaire en Lorraine (-10,4 % en 2013, après -10,5 % en 2012). La baisse amorcée en Lorraine est plus importante qu'au niveau national (-9 %).
- et enfin, une légère augmentation des réservations de capacités pour les TGV (+0,8 % en Lorraine, contre une baisse de 1 % à l'échelle du pays), mettant en exergue l'attractivité de la LGV³ Est Européenne.

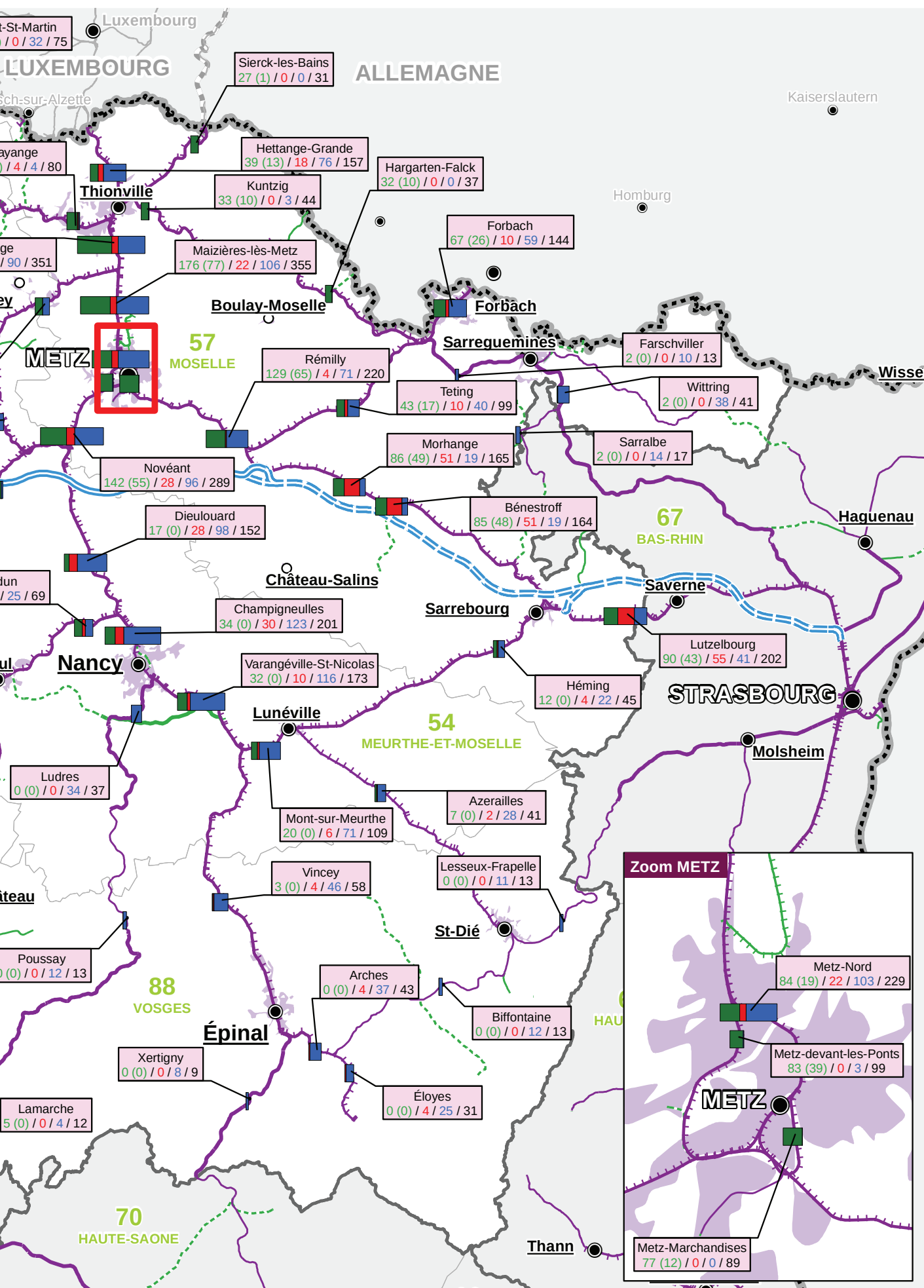


1- Les réservations de capacité sont mesurées en sillons-kilomètres, ce qui équivaut aux kilomètres de lignes des sillons réservés.

2- Source : Le Réseau ferré national en Lorraine - Compte-rendu sillons 2013, Réseau Ferré de France, Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

3- LGV = Ligne à Grande Vitesse





Source : RFF DIR Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

Transport 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, télévisi 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 1 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, datant de 2007, qui est utilisée dans le présent fascicule.

Vocabulaire

Les données publiées dans cette section *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 sortant de Lorraine à destination d'une autre région française. Les **réceptions** correspondent aux flux entrant en Lorraine à partir d'une autre région française. Les

exportations constituent les flux sortant de Lorraine à destination d'autres Etats et les **importations** les flux entrant en Lorraine avec pour origine un autre Etat. Les flux de **transit**, qui traversent la région sans s'y arrêter, ne sont pas comptabilisés dans ce fascicule.

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 présentés dans cette section *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 de la base de données **SITRAM** (Système d'Information sur le **TR**ansport de **M**archandises), gérée par le Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE). Ces informations sont ensuite retraitées par la DREAL Lorraine.

La base de données **TRM** (**TR**ansport **R**outier de **M**archandises), administrée par le SOeS, renseigne sur les échanges intérieurs français effectués par les entreprises françaises de transport. Cette base est alimentée par les résultats de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises immatriculés en France. Les renseignements collectés (mesurés en tonnes et tonnes-kilomètres) font notamment état de l'origine-destination et de la nature de la marchandise.

La base de données **TRME** (**TR**ansport **R**outier de **M**archandises **E**uropéen) est l'équivalent de la base TRM au niveau européen. Chaque Etat de l'Union Européenne, à l'exception de Malte, de la Norvège et du Liechtenstein, réalise le même type d'enquêtes qu'en France, harmonisées suivant la directive Eurostat. Le fichier TRME est ainsi alimenté par les résultats 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**, qui recense les transports internationaux de marchandises. 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. Ceci explique pourquoi des transports routiers peuvent être liés à des pays sans continuité terrestre avec la France (par exemple : Amérique, Océanie,...).

L'ensemble des données routières publiées dans cette section 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 combiné des bases TRM et TRME, arrondis ensuite à la cinquantaine de milliers de tonnes.
- les chiffres du transport international sont issus du retraitement combiné des bases TRME et Douanes, également arrondis à la cinquantaine de milliers de tonnes.

Le transport ferroviaire

Les données 2010 à 2013 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 (à savoir CFL Cargo, Euro Cargo Rail, Europorte France, Fret SNCF et VFLI), arrondies à la cinquantaine de milliers de tonnes.

Ces chiffres sont à utiliser avec précaution, dans la mesure où des wagons peuvent changer de tractionnaire en cours de trajet et donc être comptabilisés deux fois, par chacune des deux entreprises ferroviaires concernées.

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 « Voyages ». Ce dispositif permet le contrôle et l'enregistrement des trafics et la facturation des péages de navigation, depuis le 1^{er} janvier 2000⁴ 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 «Voyages» rencontrées sur son itinéraire.

L'agent en poste au premier ouvrage le vérifie avant de le 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 de ces informations, les déclarations de chargement collectées par le personnel VNF sont adressées aux centres de gestion 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 donné, la totalité du parcours intérieur réalisé sur le réseau, ainsi que les sections navigables empruntées depuis le port de départ jusqu'au port d'arrivée (en 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 le système « Voyages » 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.

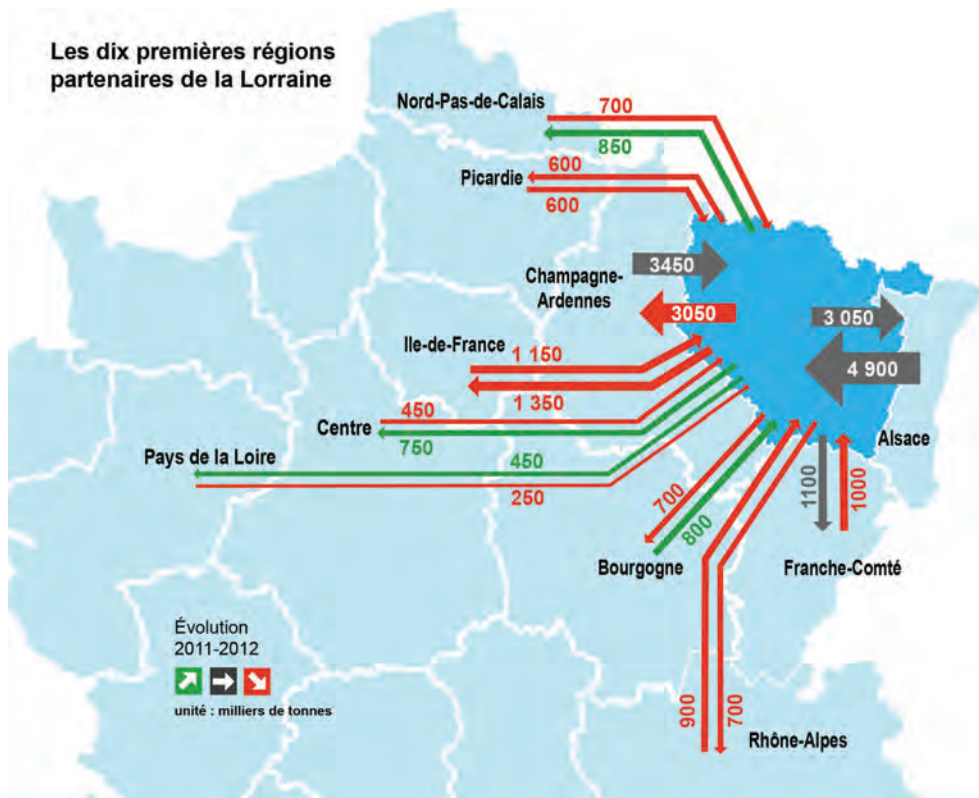
Après traitement, contrôle et validation de ces informations (trois semaines maximum après facturation), le responsable statistique de chaque DT se connecte à l'application Web statistiques « Webi » pour lancer ses requêtes. Les fichiers créés sous codification VNF sont importés sur le poste de travail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

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

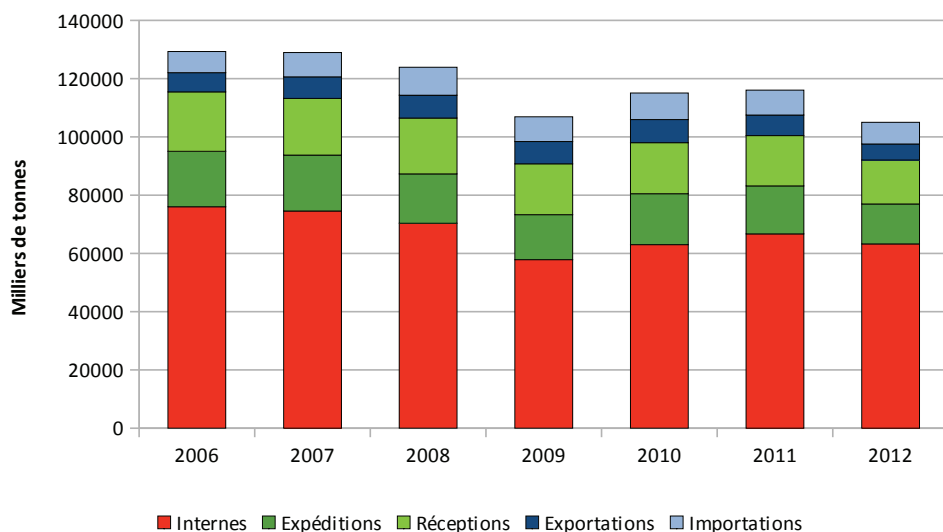
4- Cette date marque la libéralisation de l'affrètement et, conséquemment, la suppression des bureaux d'affrètement. Cette libéralisation ne supprime néanmoins pas l'obligation de déclaration des chargements auprès de VNF.

Le transport routier de marchandises en 2012

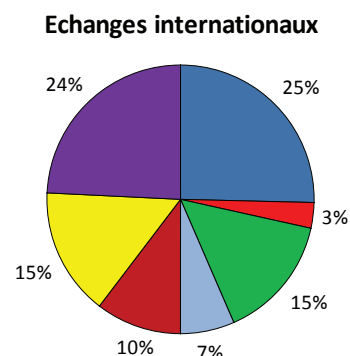
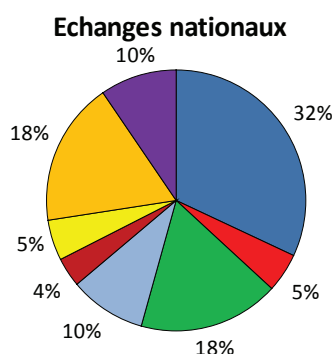
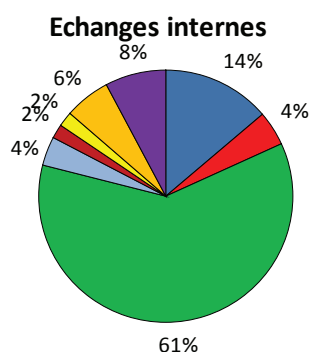
Flux entrants et sortants de Lorraine



Évolution des tonnages transportés entre 2006 et 2012



Répartition des trafics par type de marchandises



Évolution 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	8 700	3 850	5 350	1 700	1 600	21 200
Produits énergétiques	2 800	300	1 100	100	300	4 600
Matériaux d'extraction et de construction	38 450	2 750	2 300	750	1 200	45 450
Produits manufacturés	2 350	1 450	1 300	300	550	5 950
Engrais, produits chimiques	1 150	500	550	600	750	3 550
Produits métalliques	1 200	1 050	400	1 000	1 000	4 650
Marchandises groupées	3 700	2 700	2 450	0	0	8 850
Autres produits	4 900	1 100	1 650	1 050	2 100	10 800
Total :	63 250	13 700	15 100	5 500	7 500	105 050

Évolution 2011/2012	-5%	-17%	-13%	-22%	-12%	-9%
Évolution 2010/2011	6%	-6%	-1%	-11%	-7%	1%

Source : DREAL Lorraine, d'après SOeS / SITRAM

Après la faible augmentation observée en 2011, l'activité du transport routier de marchandises en Lorraine s'est contractée au cours de l'année 2012, avec une chute des tonnages totaux de l'ordre de 9 %. Le volume global de marchandises transportées par voie routière à destination ou en provenance de la Lorraine s'élève ainsi à un peu plus de 105 millions de tonnes, contre 116 millions de tonnes en 2011. Comme dans l'édition précédente, plus de la moitié de ces échanges (approximativement 60 %) est effectuée à l'intérieur de la région.

L'ensemble des zones de prise en charge est touché par cette contraction de l'activité : les flux internes, les expéditions, les réceptions, les exportations et les importations diminuent en effet respectivement de 5 %, 17 %, 13 %, 22 % et 12 %. Sans doute en lien avec le contexte économique plutôt morose, l'année 2012 semble donc avoir été une année difficile pour le secteur lorrain du transport routier de marchandises.

En ce qui concerne les flux internes, la baisse des échanges s'explique principalement par la diminution des flux de produits agroalimentaires et sylvicoles (-11 % par rapport à 2011), de produits manufacturés (-30 %) et d'autres produits (-19 %). Représentant approximativement 61 % des flux internes, les matériaux d'extraction et de construction demeurent la catégorie de marchandises la plus échangée au sein de la région Lorraine.

Les flux nationaux (expéditions et réceptions confondues) atteignent 29 millions de tonnes en 2012, contre presque 34 millions en 2011. Ce recul provient en partie d'une diminution des échanges avec la Champagne-Ardenne et l'Ile-de-France. L'Alsace reste la première région partenaire de la Lorraine, ces échanges avoisinant les 8 millions de tonnes (principalement des échanges de produits agroalimentaires et sylvicoles, de matériaux d'extraction et de construction et de marchandises groupées).

Les flux internationaux (export et import) connaissent eux-aussi un recul : 13 millions de tonnes en 2012, contre 15,5 millions en 2011. Cette baisse est due essentiellement à la contraction des échanges avec l'Allemagne (-19 % entre 2011 et 2012) et le Benelux⁵ (-58 % sur cette même période), qui sont les deux partenaires privilégiés de la Lorraine sur le plan international.

Enfin, la participation de la Lorraine à l'activité routière nationale reste plutôt moyenne. En effet, si on comptabilise l'ensemble des échanges nationaux (c'est-à-dire flux internes, expéditions et réceptions confondus), elle ne représente, pour l'année 2012, que 4,1 % de l'activité française, mesurée en tonnes. Ce qui place la Lorraine à la 12ème place des régions, la 1ère marche étant occupée par la région Rhône-Alpes, suivie par les Pays de la Loire, puis l'Ile-de-France.



5- Benelux = Belgique + Pays-Bas + Luxembourg

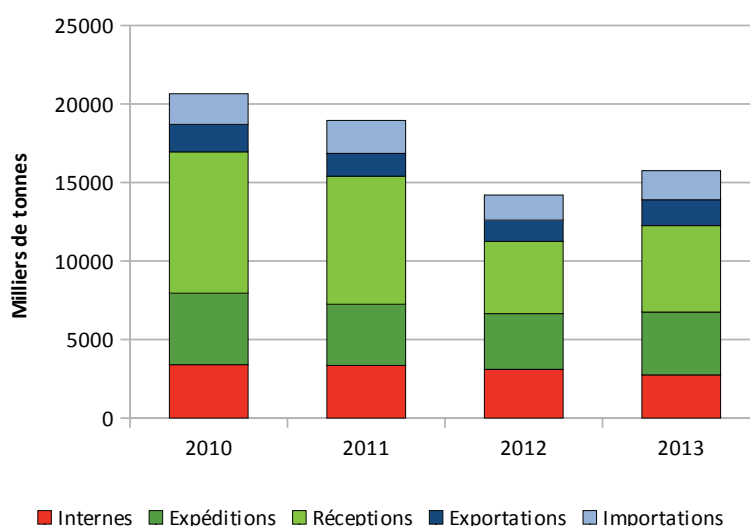
Le transport ferroviaire de marchandises en 2013

Évolution et répartition des échanges par zone de prise en charge

Flux 2013 (milliers de tonnes)	Flux internes	Flux nationaux		Flux internationaux		Total
		Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Total :	2 750	4 000	5 500	1 650	1 850	15 750
Évolution 2012/2013	-11%	13%	20%	22%	16%	11%

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

Évolution des tonnages transportés entre 2010 et 2013



Marquant une rupture avec les années précédentes, l'activité du transport ferroviaire de marchandises en Lorraine est repartie à la hausse en 2013, avec une augmentation des tonnages totaux égale à 11 %. Le volume global de marchandises transportées par le rail à destination ou en provenance de la Lorraine s'élève ainsi à environ 16 millions de tonnes, contre un peu plus de 14 millions de tonnes en 2012.

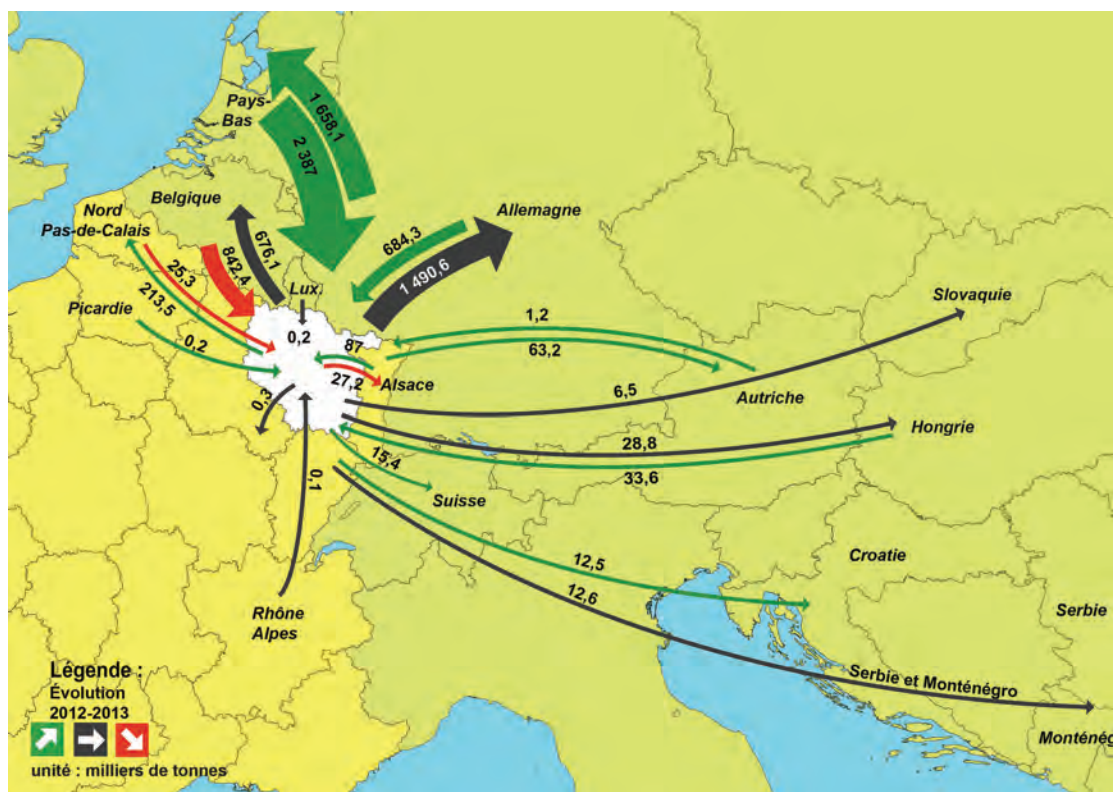
Cette évolution à la hausse est partagée entre l'ensemble des zones de prise en charge, exception faite des échanges internes, pour lesquels on enregistre une baisse des trafics (-11 % entre 2012 et 2013).

Les principales marchandises échangées sont les produits métalliques (en lien avec l'activité sidérurgique de la région), les matériaux d'extraction et de construction et les produits énergétiques.

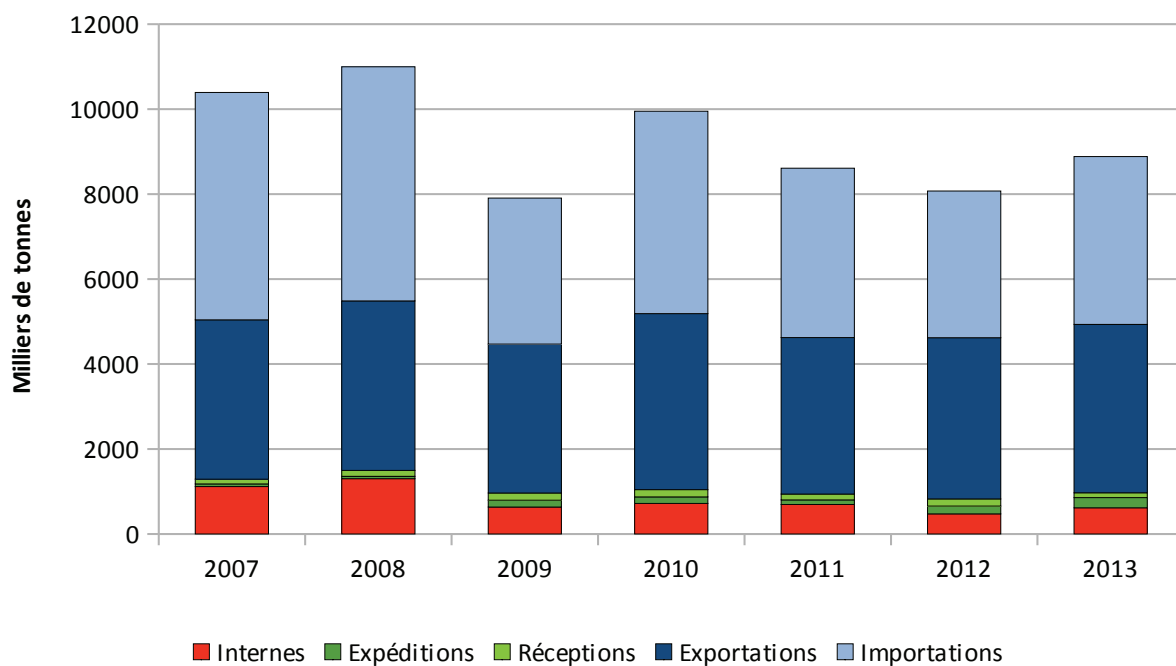
Bien que positifs, ces résultats restent à manier avec précaution, car, comme rappelé dans la section Précisions de lecture, il n'est pas exclu que des wagons puissent changer de tractionnaire en cours de trajet (dans les gares de triage) et donc être comptabilisés deux fois, par chacune des deux entreprises ferroviaires concernées, menant ainsi à une surestimation des tonnages.

Le transport fluvial de marchandises en 2013

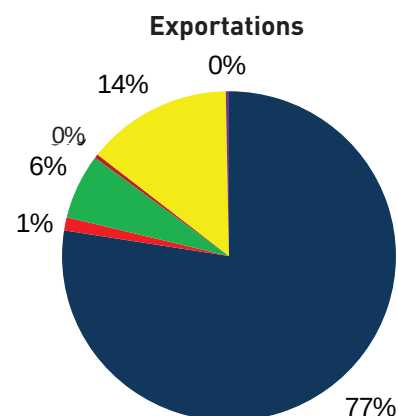
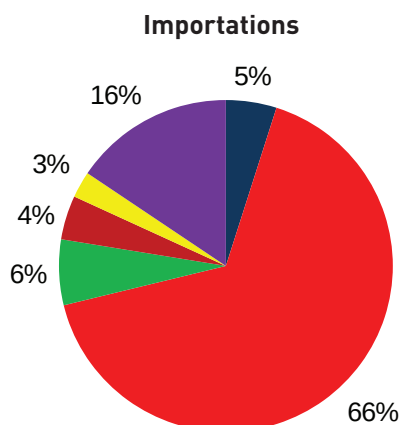
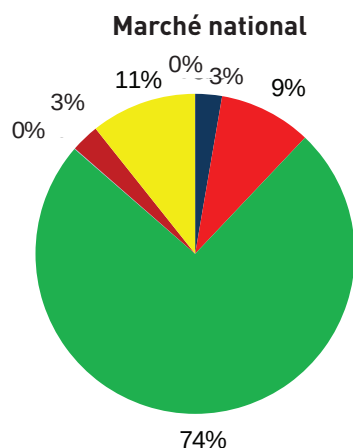
Flux entrants et sortants de Lorraine



Évolution des tonnages transportés entre 2007 et 2013



Répartition des trafics par type de marchandises



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

Flux 2013 (milliers de tonnes)	Flux internes	Flux nationaux		Flux internationaux		Total
		Expéditions	Réceptions	Exportations	Importations	
Produits agroalimentaires et sylvicoles	0	25	1	3 072	193	3 291
Produits énergétiques	0	67	24	51	2 617	2 759
Matériaux d'extraction et de construction	608	25	86	253	252	1 225
Produits manufacturés	0	0	0	0	0	1
Engrais, produits chimiques	6	21	0	16	170	213
Produits métalliques	0	102	1	560	102	765
Marchandises groupées	0	0	0	0	0	0
Autres produits	0	0	0	12	463	627
Total :	615	241	113	3 964	3 949	8 881
Évolution 2012/2013	30%	31%	-33%	4%	14%	10%

Source : VNF DT Nord-Est/ADVE

Après deux années consécutives de baisse (-13 % en 2011 et -6 % en 2012), le transport fluvial de marchandises en Lorraine a connu un regain d'activité au cours de l'année 2013. Le volume global des échanges effectués par voie navigable à destination ou en provenance de la Lorraine s'élève à près de 9 millions de tonnes, soit un bond de 10 % par rapport à l'année précédente. « Cette évolution du trafic fluvial confirme l'attractivité et la compétitivité de ce mode de transport, qui représente une véritable alternative économique pour les chargeurs » (Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France, VNF Partenaires n°8 – Août 2014).

Trois catégories de marchandises sont prépondérantes : les produits agroalimentaires et sylvicoles (37 % des tonnages), les produits énergétiques (31 %) et les matériaux d'extraction et de construction (14 %).

La majorité des échanges fluviaux est réalisée à l'échelle internationale (environ 89 %), et plus particulièrement avec les grands ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Amsterdam), ce qui explique pourquoi 63 % des échanges sont à destination ou en provenance de la Belgique et des Pays-Bas.

Concernée par 24 % des échanges globaux, l'Allemagne demeure également un partenaire important de la Lorraine.

Au niveau national, les évolutions par rapport à l'année passée sont contrastées. Tandis que les expéditions de marchandises croissent de 31 %, les réceptions enregistrent quant à elle un recul de 33 %, principalement dû à une baisse dans les réceptions de matériaux d'extraction et de construction, imputable à une moindre activité dans le domaine du BTP.

Le regain d'activité observé au cours de l'année 2013 peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs phénomènes. Tout d'abord, une hausse importante a pu être constatée pour les exportations de produits oléagineux, grâce à un cours avantageux pour les céréales françaises. Les mauvaises conditions climatiques de 2013 ont également engendré une augmentation de l'importation de charbon pour l'approvisionnement des centrales thermiques. On peut enfin noter la montée en puissance d'une nouvelle filière, la cellulose, qui connaît un accroissement non négligeable, grâce aux entreprises papetières du grand quart Nord-Est.

Avec le bassin du Rhin (qui présente aussi une situation globale de croissance), le bassin de la Moselle constitue en 2013 un moteur pour le transport fluvial de marchandises au niveau national. Les bassins de la Seine, du Nord-Pas-de-Calais et Saône-Rhône-Méditerranée enregistrent quant à eux une contraction de leurs trafics.





Les parts modales en 2012

Flux 2012 (milliers de tonnes)	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	63 250	13 700	15 100	28 800	5 500	7 500	13 000	105 050
Fer	3 100	3 550	4 600	8 150	1 350	1 600	2 950	14 200
Fluvial	473	184	167	351	3 794	3 454	7 248	8 072
TOTAL	66 800	17 450	19 850	37 300	10 650	12 550	23 200	127 300

Parts modales 2012	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	94,7%	78,5%	76,1%	77,2%	51,6%	59,8%	56,0%	82,5%
Fer	4,6%	20,3%	23,2%	21,8%	12,7%	12,7%	12,7%	11,2%
Fluvial	0,7%	1,1%	0,8%	0,9%	35,6%	27,5%	31,2%	6,3%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Evolution des parts modales 2011 / 2012	Flux Internes	Flux nationaux			Flux internationaux			Total
		Expéditions	Réceptions	Total	Exportations	Importations	Total	
Route	+ 0,4	-1,9	+8,5	+3,9	-6,2	+1,5	-2,0	+1,7
Fer	-0,1	+1,3	-8,7	-4,3	+0,8	-1,6	-0,5	-2,0
Fluvial	-0,3	+0,5	+0,3	+0,4	+5,4	+0,2	+2,6	+0,3

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

Les chiffres présentés ci-dessus sont établis à partir des estimations des flux de transport et doivent, à ce titre, être considérés comme des grandes tendances.

Avec 82,5 % de parts de marché, le transport routier réalise encore en 2012 la majorité des échanges de marchandises de la Lorraine. Cette proportion est même en augmentation par rapport à 2011 (+1,7 %).

Pour les flux internes à la Lorraine, i.e. sur des courtes distances, la part modale de la route est très élevée, le camion comptant pour près de 95 % des tonnages. Par sa capacité à irriguer finement le territoire, sa flexibilité et sa rapidité, la route laisse finalement peu de place à la concurrence.

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

Pour les échanges nationaux, la répartition modale est la suivante : 77 % pour la route, 22 % pour le fer et 1 % pour le fluvial, l'essentiel des points perdus par la route étant récupéré par le rail.

Pour les échanges internationaux, la répartition modale varie à nouveau : la route représente cette fois 56 % des tonnages, le fer 13 % et le fluvial 31 %. A cette échelle, bien que la voie routière soit toujours majoritaire, le fluvial récupère une forte quantité de parts de marché, en lien avec l'usage de voies à grand gabarit, plus propices à ces échanges de flux massifiés.

En fonction des distances et des facilités offertes par tel ou tel mode, les parts modales fluctuent donc assez sensiblement, les entreprises utilisant au mieux les possibilités qui leur sont offertes.

Transport de voyageurs

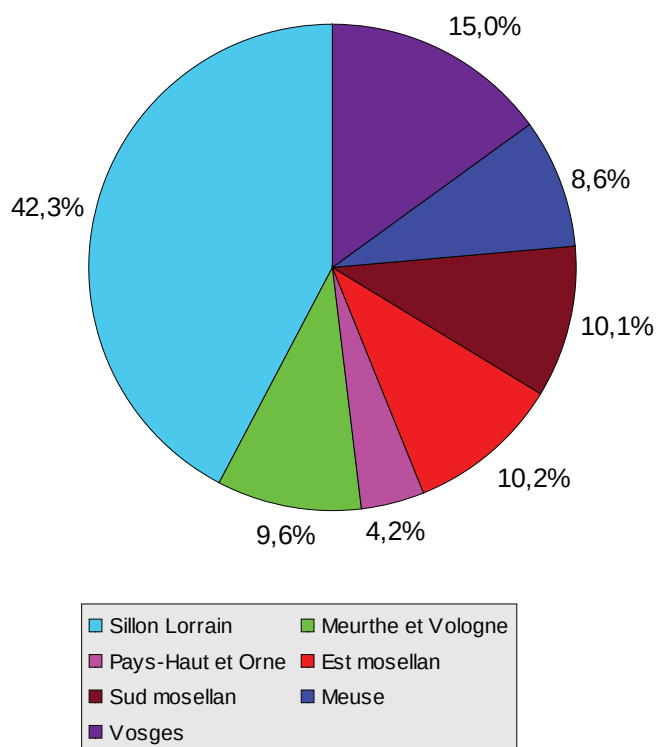
Le TER Métrolor en 2013

Fréquentation du TER Métrolor

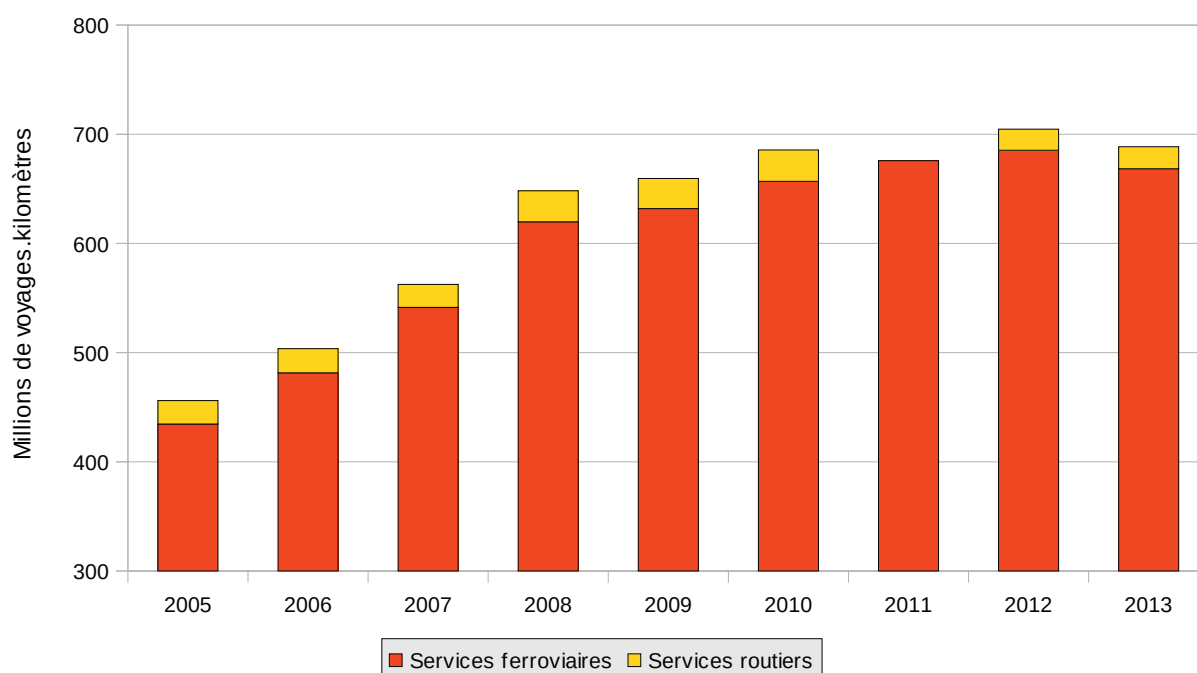
		2010	2011	2012	2013	évolution 2011/2012	évolution 2012/2013
Services ferroviaires	Trafic en milliers de voyages x km	656 901	675 796	685 336	668 414	1,4%	- 2,5%
	Offre en milliers de trains x km	10 837	10 907	10 435	10 332	- 4,0%	-1,0%
Services routiers	Trafic en milliers de voyages x km	28 733		19 310	20 153	-	4,4%
	Offre en milliers de cars x km	3 417		2 714	2 625	-	-3,3%

Source : Conseil Régional de Lorraine, pôle de la mobilité

Répartition par secteur



Évolution de la fréquentation du TER Métrolor de 2005 à 2013



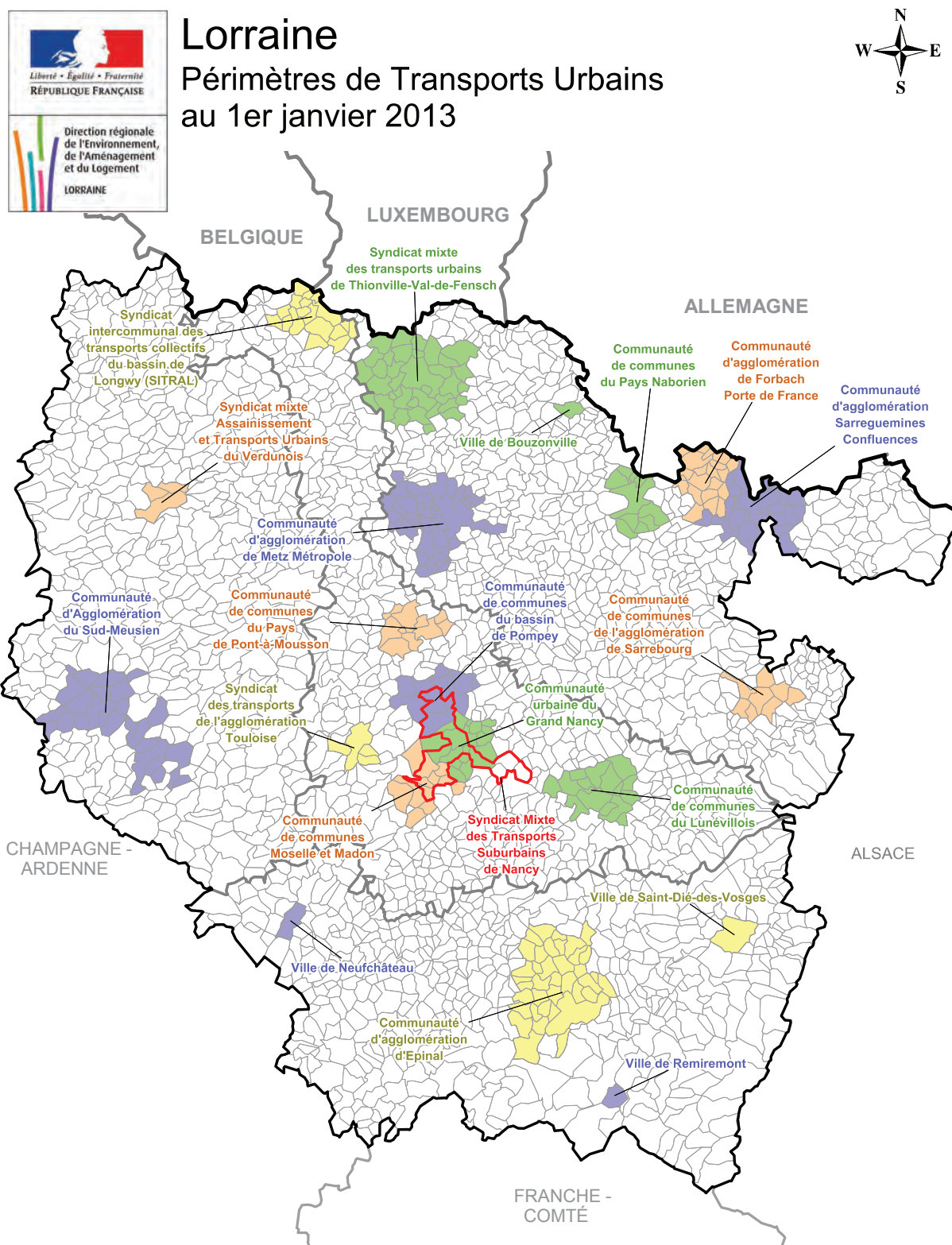
Après une augmentation continue depuis plusieurs années (+55 % au total entre 2005 et 2012), la fréquentation globale du TER Métrolor marque un coup d'arrêt en 2013. Pour les services ferroviaires, elle atteint environ 668 millions de voyages.kilomètres, et enregistre ainsi un recul de 2,5 % par rapport à 2012. Quant aux services routiers, la fréquentation dépasse légèrement les 20 millions de voyages.kilomètres, en hausse de 4,4 % par rapport à 2012.

Si l'on raisonne par secteur géographique, le secteur Sillon lorrain (Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg) demeure l'artère principale en termes de trafic, représentant 42,3 % des voyages.kilomètres (en augmentation de 0,5 point par rapport à 2012). Vient ensuite le secteur Vosges (qui compte pour 15,0 % du trafic TER), avec par exemple la liaison Nancy-Epinal. Suivent les secteurs Est Mosellan, avec les liaisons Metz-Saint-Avold, Metz-Forbach ou Metz-Sarrequeuimines, et Sud Mosellan (Metz-Sarrebourg, Nancy-Sarrebourg).



Les transports en commun urbains en 2012

Les périmètres de transport urbain (PTU) et autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) en Lorraine au 1^{er} janvier 2013



L'activité du transport urbain de voyageurs⁶

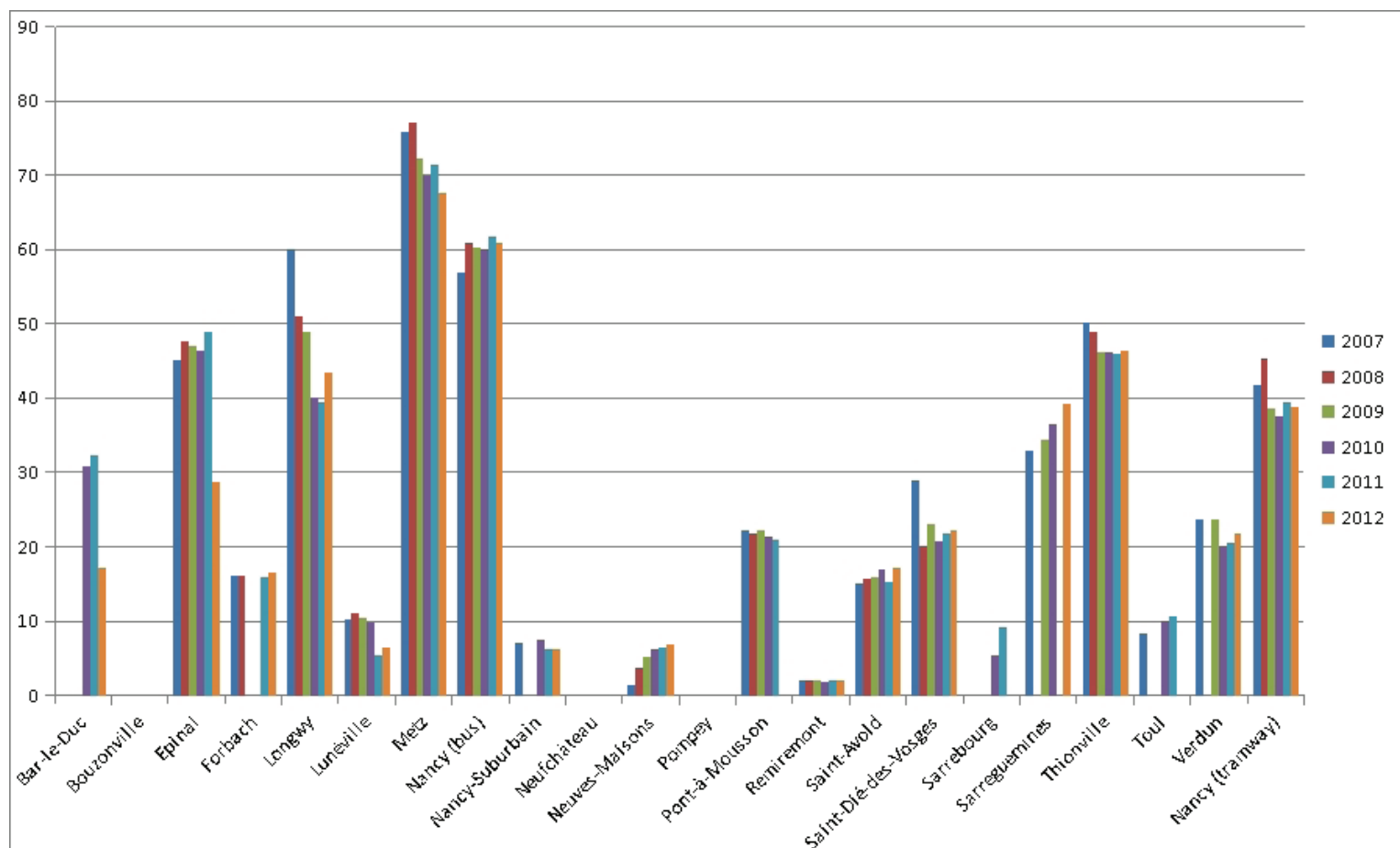
Réseaux Bus	Nombre de communes (fin 2012)	Population municipale 2011	Nombre de lignes bus*	Longueur des lignes bus* (km)	Nombre de voyages en bus (milliers de voyages)	Voyages bus / habitant	Nombre de voyages Evolution 11/12
Bar-le-Duc	26	34 769	4	-	595	17,1	-1,2%
Bouzonville	1	4 077	pas de données				
Épinal	38	78 615	8	71	2 265	28,8	1,9%
Forbach	21	79 682	9	110	1 317	16,5	3,5%
Longwy	19	63 983	5	103	2 781	43,5	3,0%
Lunéville	15	29 196	8	89	185	6,3	17,8%
Metz	40	218 469	40	516	14 751	67,5	-5,7%
Nancy	20	256 246	24	249	15 589	60,8	-1,6%
Nancy-Suburbain	19	236 864	3	81	1 486	6,3	-0,1%
Neufchâteau	1	6 757	pas de données				
Neuves-Maisons	12	23 083	3	82	158	6,8	6,8%
Pompey	13	40 723	pas de données				
Pont-à-Mousson	10	25 402	7	110	-	-	-
Remiremont	1	7 895	2	19	16	2,0	0,0%
Saint-Avold	10	40 708	7	48	696	17,1	11,5%
Saint-Dié-des-Vosges	1	21 361	7	49	473	22,1	1,7%
Sarrebouurg	8	18 912	pas de données				
Sarreguemines	26	51 213	4	-	2 008	39,2	5,8%
Thionville	35	181 738	34	534	8 417	46,3	1,1%
Toul	4	23 188	pas de données				
Verdun	3	24 547	9	24	535	21,8	5,5%

Réseau Tramway	Nombre de communes (fin 2012)	Population municipale 2011	Nombre de lignes tram	Longueur des lignes tram (km)	Nombre de voyages en tram (milliers de voyages)	Voyages tram / habitant	Nombre de voyages tram Evolution 11/12
Nancy	20	256 246	1	10	9 957	38,9	-1,5%

* : Hors lignes scolaires

Nota bene : Les chiffres de population présents dans cette section sont les populations légales millésimées 2011, fournis par l'INSEE au 1er janvier 2014, et avec pour date de référence statistique le 1er janvier 2011. Les nombres de voyages par habitant des PTU ont été calculés avec ces chiffres 2011 et ne prennent donc pas en compte les mouvements de populations entre 2011 et 2012.

Evolution du nombre de voyages par habitant des PTU



Au 1er janvier 2013, 323 communes appartenait à l'un des 21 périmètres de transport urbain (PTU) de la région Lorraine. On observe, par rapport à l'édition précédente, une augmentation importante du nombre de communes concernées, notamment suite à l'élargissement des PTU d'Epinal et de Bar-le-Duc.

Si on effectue une moyenne sur l'ensemble de la Lorraine, chaque habitant de ces PTU a réalisé approximativement 42 voyages en transports en commun urbains en 2012. S'agissant d'un chiffre moyen, il y a bien entendu des disparités relativement fortes entre les diverses agglomérations,

quant à l'usage des transports en commun urbains. Ces disparités proviennent en fait directement des différences en matière de bassins de vie, bassins d'emplois, etc.

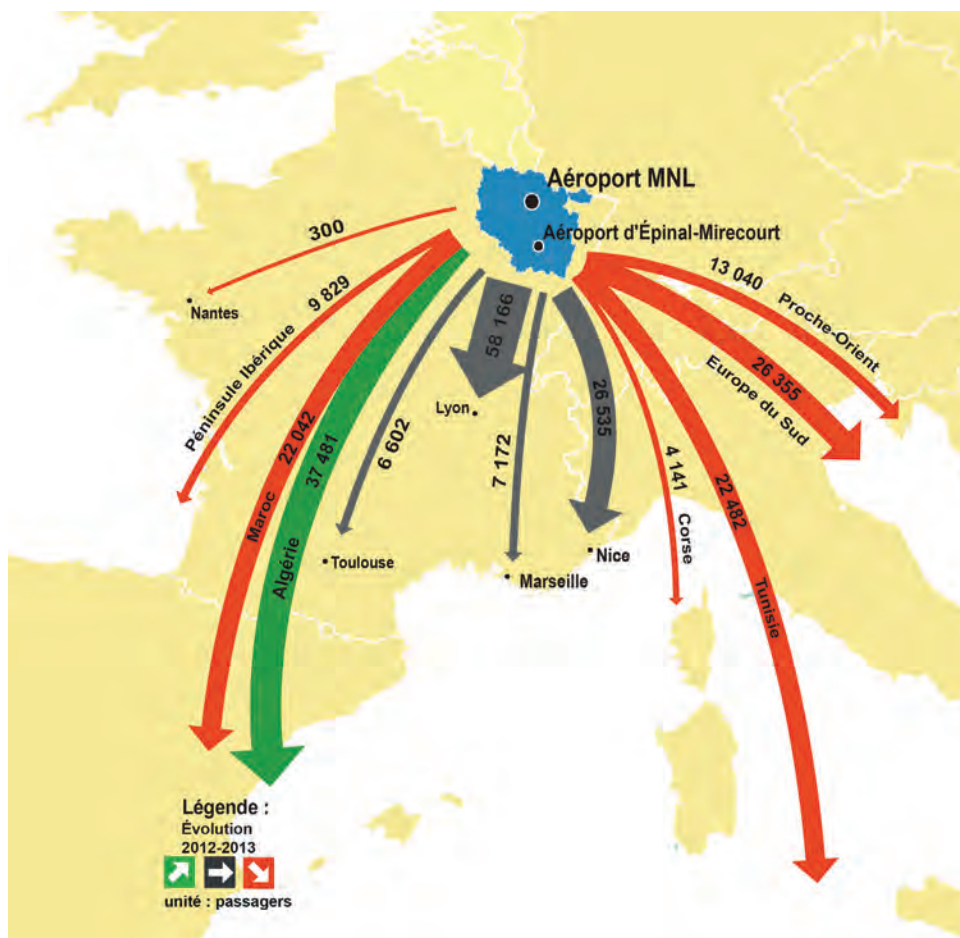
Pour les grandes agglomérations lorraines, les évolutions entre 2011 et 2012 sont contrastées. Tandis que le nombre de voyages effectués en bus a diminué de 5,7 % pour Metz et de 1,6 % pour Nancy, il a augmenté de 1,1 % pour Thionville. En tout état de cause, il est important de noter que le nombre de voyages par habitant reste relativement élevé pour ces trois agglomérations ; il atteint 67,5 pour l'agglomération messine. A

titre de comparaison, ce chiffre s'élève à 93 pour Orléans, 111 pour Saint-Etienne, 145 pour Dijon et 240 pour Strasbourg.

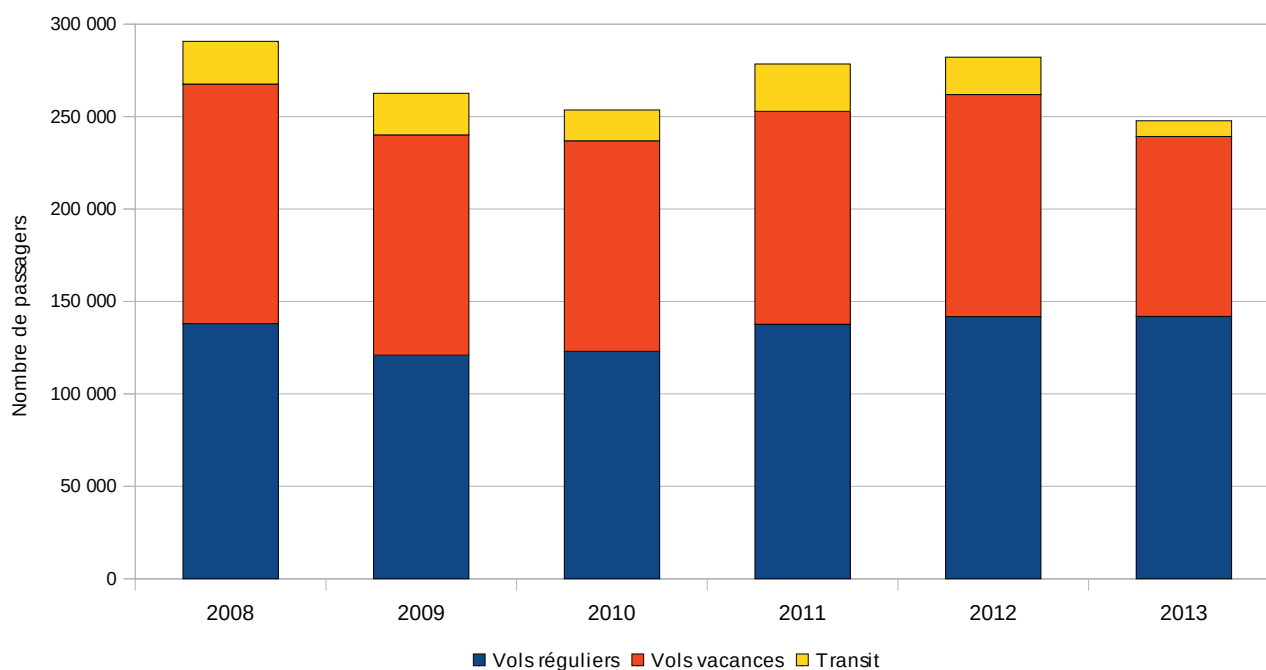
Pour les agglomérations de taille moyenne, comme Epinal, Forbach, Longwy, Sarreguemines ou encore Saint-Avold, on observe une hausse généralisée du nombre de voyages effectués en bus. Cette tendance à la hausse peut sans doute être reliée aux politiques publiques prônant l'usage des modes de transport alternatifs à la route, mises en œuvre depuis plusieurs années (prise en charge depuis 2009 d'une partie du prix de l'abonnement aux transports en commun,...).

Le transport aérien en 2013

Les principales origines / destinations



Evolution du nombre de passagers entre 2008 et 2013



Fréquentation des aéroports

		Nombre de passagers			Évolutions	
		2011	2012	2013	2011/2012	2012/2013
Lignes régulières		137 656	141 806	141 893	3,0%	0,1%
dont	Lyon	61 400	58 031	58 166	-5,5%	0,2%
	Algérie	32 532	34 955	37 481	7,4%	7,2%
	Nice	24 052	26 213	26 103	9,0%	-0,4%
	Marseille	8 449	7 338	7 172	-13,1%	-2,3%
	Toulouse	8 046	6 776	6 602	-15,8%	-2,6%
	Corse	3 177	3 243	3 619	2,1%	11,6%
	Tunisie	0	2 843	2 008	-	-29,4%
	Nantes	0	2 407	300	-	-87,5%
	Maroc	0	0	442	-	-
Vois vacances / charters		115 214	120 068	97 320	4,2%	-18,9%
Déroutements		274	157	108	-42,7%	-31,2%
Commerciaux non réguliers		499	421	388	-15,6%	-7,8%
Passagers en transit		25 558	20 240	8 538	-20,8%	-57,8%
Passagers non commerciaux		N/R	17 104	13 839	-	
Total passagers commerciaux		279 201	280 903	246 631	0,6%	-12,2%

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

Après avoir stagné en 2012 (+0,6 %), la fréquentation des aéroports lorrains, à savoir Metz-Nancy-Lorraine (MNL) et Epinal-Mirecourt (EM), a fortement chuté en 2013. Le nombre total de passagers commerciaux s'élève en effet à environ 247 000, soit 34 000 passagers de moins qu'en 2012. Ce qui équivaut à une baisse de 12,2 %.

Ce résultat est assez inquiétant, car globalement, le trafic aérien commercial pour les aéroports de province a évolué à la hausse entre 2012 et 2013 (+3,4 %), d'après les statistiques de trafic 2013 publiées par l'Union des Aéroports Français (UAF).

Selon cette même source, l'aéroport MNL, qui représente la très grande majorité du trafic aérien lorrain, se place ainsi à la 30ème place (sur 44) des aéroports métropolitains en termes de fréquentation, le podium étant occupé par Paris Charles de Gaulle, Paris Orly et Nice Côte d'Azur.

Cette chute de trafic pour l'année 2013 est en fait portée par les vols vacances/charters (18,9 % de fréquentation en moins), qui représentent près de 40 % du trafic aérien régional, et qui semblent avoir été touchés par le contexte économique relativement morose.

Certaines destinations ont ainsi vu leurs fréquentations diminuer assez sensiblement entre 2012 et 2013, notamment la Corse, la Grèce ou encore le Maroc. La baisse la plus marquée concerne l'Égypte, ce qui est sans doute à relier avec la situation géopolitique du pays.

Les lignes régulières ont, quant à elles, maintenu leur niveau d'activité en 2013 (+0,1 % par rapport à l'année précédente), en partie grâce aux résultats des trois principales lignes régulières, à savoir celles vers Lyon, l'Algérie et Nice.

Développement durable

Bilan 2012 des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine

L'ORT2L a conclu en 2012 un partenariat avec Air Lorraine (association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Lorraine), pour la réalisation d'un bilan annuel sur les émissions atmosphériques dues au transport routier au niveau régional, axé à la fois sur les principaux polluants et sur les gaz à effet de serre.

Le deuxième bilan, élaboré à partir des données de trafic routier de l'année 2012, dresse ainsi un panorama régional complet autour des points suivants :

- consommations énergétiques ;
- émissions de dioxyde de carbone (CO₂) ;
- émissions d'oxydes d'azote (NO_x) ;
- émissions de particules fines (PM₁₀) ;
- émissions de benzène.

Les tableaux et cartes présents dans cette section sont extraits de ce bilan.

Ce deuxième rapport est disponible sur le site Internet de l'ORT2L : www.ort2l.fr
Rubrique « *Statistiques* ».

Evolution des trafics routiers entre 2010 et 2012

	2010 (en millions de véhicules)	2012 (en millions de véhicules)	Evolution 2010/2012
Véhicules particuliers	18 949	18 541	-2%
Poids lourds	3 197	3 161	-1%
Véhicules utilitaires légers	4 961	4 595	-7%
Deux-roues motorisés	627	633	+1%
TOTAL	27 733	27 044	-2%

En termes de trafic routier, on note une légère diminution entre 2010 et 2012 du nombre de véhicules en circulation à l'échelle régionale. Cette variation, qui avoisine les -2 %, est essentiellement due à une baisse au niveau des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

Evolution des consommations énergétiques⁷ entre 2010 et 2012

		Consommations énergétiques (kTEP)		
		2010	2012	Evolution 2010/2012
VP	Diesel	458	428	-6,5%
	Essence	179	161	-10,1%
	GPL	2	3	+21,3%
VUL	Diesel	225	222	-1,6%
	Essence	13	10	-25,1%
PL	Diesel	560	523	-6,7%
Deux-roues	Essence	12	14	+19,5%
TOTAL		1 451	1 361	-6,2%

Cette baisse des trafics se traduit directement par une baisse des consommations énergétiques dues au transport routier. Ces dernières ont en effet diminué de plus de 6 % entre les deux années de référence 2010 et 2012. La principale réduction provient des véhicules particuliers, diesel et essence confondus : -48 Ktep entre 2010 et 2012, soit plus de la moitié de la baisse enregistrée sur cette période.

Deux points importants sont par ailleurs à noter concernant ce tableau :

- le gazole est de loin le carburant le plus consommé, avec environ 86 % de la consommation énergétique totale,
- malgré une diminution notable entre 2010 et 2012, les poids lourds comptent pour 38 % des consommations énergétiques, alors même qu'ils ne représentent qu'environ 12 % du trafic régional total.

Evolution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre entre 2010 et 2012

		CO ₂ (milliers de tonnes)		NO _x (tonnes)		PM ₁₀ (tonnes)		Benzène (tonnes)	
		2012	Evolution 2010/2012	2012	Evolution 2010/2012	2012	Evolution 2010/2012	2012	Evolution 2010/2012
VP	Diesel	1,31	-6,0%	5 694	-2,6%	371	-8,4%	2,7	-24,5%
	Essence	0,49	-8,9%	860	-12,1%	17	-14,7%	20,2	-27,0%
	GPL	0,01	+21,3%	12	+112,9%	0,33	+5,8%	0,0	+48%
VUL	Diesel	0,68	-1,2%	2 817	-6,8%	262	+1,8%	3,5	-17,4%
	Essence	0,03	-24,5%	51	-30,1%	1,06	-28,7%	0,8	-50,2%
PL	Diesel	1,62	-6,7%	12 030	-14,1%	275	-17,2%	0,3	-24,6%
Deux-roues	Essence	0,04	+19,5%	113	+33,5%	1,2	+13,4%	16,0	+54,3%
Autres sources ⁸						951	-7,9%		
TOTAL		4,18	-5,8%	21 606	-10,1%	1 879	-8,4%	43,5	-9,1%

7- 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.

8 - Concernant les autres sources pour les PM₁₀, il s'agit de la prise en compte de l'usure des freins, des suspensions, des pneus et de l'abrasion de la route.

En cohérence avec cette baisse des consommations énergétiques, on observe une baisse généralisée des émissions de polluants et gaz à effet de serre, comme en témoignent les chiffres fournis dans le tableau ci-dessous. Les évolutions entre 2010 et 2012 sont les suivantes :

- -5,8 % pour les émissions de CO₂, l'un des principaux gaz à effet de serre,
- -10,1 % pour les émissions d'oxydes d'azote (NOx),
- -8,4 % pour les émissions de particules fines PM₁₀,
- et -9,1 % pour les émissions de benzène.

		ZONE D'AGGLOMÉRATION DE METZ	ZONE D'AGGLOMÉRATION DE NANCY	ZONE URBAINE	ZONE RURALE
SEUILS RÉGLEMENTAIRES	OBJECTIFS DE QUALITÉ	O ₃	O ₃ /PM _{2,5}	O ₃	O ₃ /PM _{2,5} /C ₆ H ₆
	VALEUR CIBLE	PM _{2,5} /BaP		O ₃	O ₃
	VALEURS LIMITES		NO ₂		
	SEUILS D'INFORMATION ET DE RECOMMANDATIONS	O ₃ /PM ₁₀		PM ₁₀	O ₃ /PM ₁₀
	SEUIL D'ALERTE				

LÉGENDE :
 • Pas de dépassement
 • Dépassement

O₃ : OZONE
 PM₁₀ : POUSSIÈRES FINES
 BaP : BENZO(A)PYRÈNE
 NO₂ : DIOXYDE D'AZOTE

Cette baisse généralisée des émissions atmosphériques dues au transport routier ne se traduit malheureusement pas en termes de qualité de l'air. L'année 2012 a notamment été marquée par 17 épisodes de dépassement du seuil d'information et de recommandation pour les PM₁₀, représentant 49 jours de dépassement. Ceci s'explique en partie par le fait que le transport routier n'est pas le seul contributeur aux émissions de polluants et qu'un bruit de fond préexiste, en lien avec les autres secteurs émetteurs. A titre d'exemple, le transport routier n'est responsable que de 15 % des émissions de PM₁₀ au niveau de la région Lorraine, derrière l'agriculture (29 %), l'industrie (23 %) et le secteur résidentiel (21 %).

Ceci est la traduction que la qualité de l'air est un enjeu très global, non pas à l'échelle d'un secteur particulier, mais véritablement à l'échelle de l'ensemble de la société. Les réflexions et actions en cours sur la transition énergétique prennent donc ici tout leur sens. Pour le cas du transport routier, on peut néanmoins rappeler les démarches suivantes, qui œuvrent en faveur d'une réduction des émissions : les formations à l'éco-conduite, les efforts des constructeurs pour produire des véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, ou encore la mise en place de la charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent ».



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

En tant que membres actifs :

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

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

Remerciements

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

- Air Lorraine
- CEREMA, Direction technique Territoires et Ville
- CFL Cargo France
- CGDD, Service de l'Observation et de la Statistique
- Conseil Général de la Moselle
- Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle
- Conseil Général de la Meuse
- Conseil Général des Vosges
- Conseil Régional de Lorraine,
Pôle de la mobilité
Établissement Public aéroport Metz Nancy Lorraine
- Direction Interdépartementale des Routes Est
- DREAL Lorraine,
Service Transports, Infrastructures et Déplacements
Service Connaissance, Évaluation et Stratégie du Développement Durable
Mission Communication
- Euro Cargo Rail
- Europorte France
- RFF Direction interrégionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne
- Société d'Exploitation de l'Aéroport Epinal-Mirecourt (SEAEM Vosges Aéroport)
- SNCF Géodis
- VFLI
- VNF Direction territoriale du Nord-Est, Arrondissement Développement de la Voie d'Eau

