



La Lettre d'information n° 21 – Septembre 2014

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale (p. 2)
Les indices des prix de transport de fret (p. 3)
Signature de la charte de partenariat de l'OREL (p. 4)

Entreprises

La démographie des entreprises en Lorraine :
- *Créations et défaillances* (p. 5)
- *Inscriptions et radiations des registres* (p. 6)

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :
- *Les flux* (p. 7)
- *Les immatriculations* (p. 8)
Rappel sur la campagne hygiène de vie, prévention des addictions et sécurité routière (p. 9)

Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :
- *Les chargements et déchargements* (p. 10)

Développement durable

Emissions polluantes : du mieux sur nos routes (p. 11)

Flash

Réforme ferroviaire : Quels changements ? (p. 12)

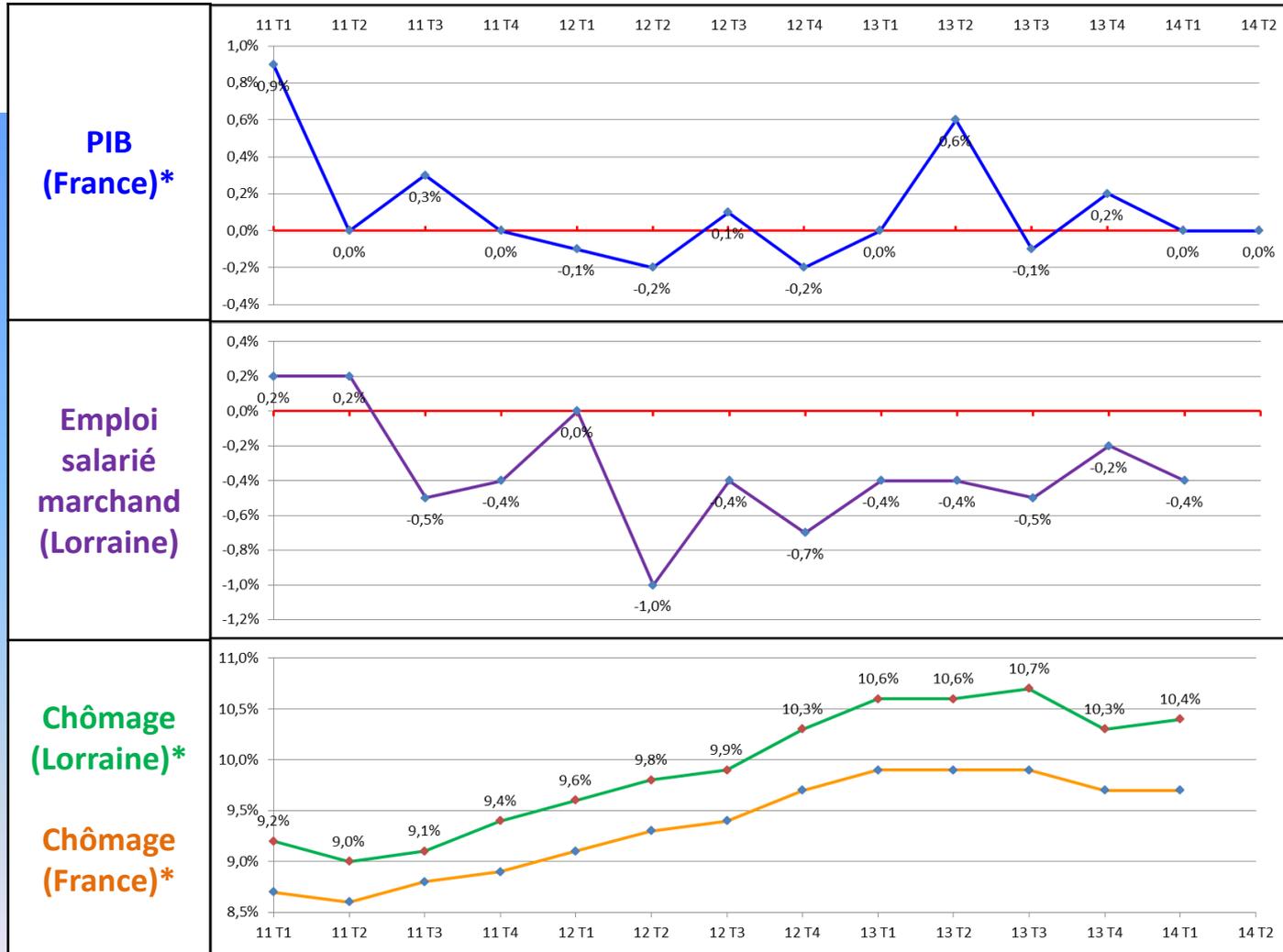
Contact

Agenda

- ✓ 04/11/14 – Comité technique fret express
- ✓ 25/11/14 – Bureau ORT2L + Comité de pilotage fret express
- ✓ 27/11/14 – 2^e colloque de l'ORT2L : Internet physique



LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE⁽¹⁾



Tout comme au premier trimestre, le PIB français reste stable au deuxième trimestre 2014 (0,0%). A contrario, la hausse de l'activité se confirme au Luxembourg (+0,8 % au premier trimestre 2014), en Allemagne (+0,8 % également) et en Belgique (+0,4 %).

L'emploi salarié marchand poursuit sa chute en Lorraine, avec une diminution de 0,4 % au premier trimestre 2014, ce qui équivaut à la suppression d'environ 1 600 emplois. Cette diminution à l'échelle régionale est d'ailleurs plus sensible qu'au niveau de la France métropolitaine (-0,1 % sur cette même période).

Enfin, alors que le taux de chômage est stable à 9,7 % au niveau national, celui-ci repart légèrement à la hausse en Lorraine et s'établit à 10,4 % de la population active. Le département des Vosges demeure le plus touché (11,7 %).

* Données provisoires

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



LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET⁽²⁾

Comme pour le trimestre précédent, on note des évolutions* plutôt contrastées concernant les prix du transport de fret au premier trimestre 2014.

A nouveau, l'évolution la plus marquée est obtenue pour le transport maritime. Après trois trimestres consécutifs de hausse, les prix diminuent de 2,3 % par rapport au quatrième trimestre 2013.

Les prix du transport de fret routier sont quant à eux en légère hausse (+0,2 %), hausse qui s'observe de façon identique pour ses trois composantes (+0,2 % pour le transport de fret de proximité, le transport de fret interurbain et le transport international).

Concernant le transport fluvial, les prix du transport de marchandises augmentent eux-aussi légèrement (+0,3 %) pour le début d'année 2014.

Après une baisse enregistrée le trimestre précédent, l'indice des prix du transport aérien de fret repart à la hausse au premier trimestre 2014 (+1,5 %).

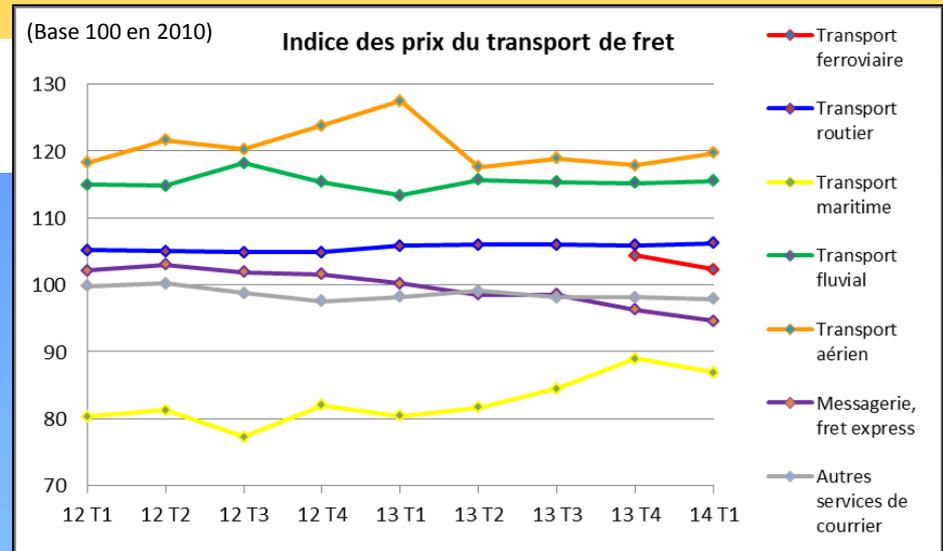
Les prix du transport ferroviaire de marchandises sont en recul (-2,0 %), ce qui s'explique par une diminution marquée du transport national (-2,2 %), combinée avec une moindre baisse du transport international (-0,9 %).

Enfin, tandis que l'indice des prix de la messagerie et du fret express enregistre une chute de 1,8 %, celui portant sur les autres services de poste et de courrier est presque stable (-0,2 %).

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au trimestre précédent (soit le quatrième trimestre 2013).

⁽²⁾ Source : Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2014, CGDD, *Chiffres & statistiques* n° 530, Juin 2014

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



Indice des prix du transport	2013				2014
(Base 100 en 2010)	T1	T2	T3	T4	T1
Transport ferroviaire	-	-	-	104,4	102,3
Transport routier	105,8	106,0	106,0	105,9	106,2
Transport maritime	80,4	81,7	84,5	89,0	86,9
Transport fluvial	113,4	115,7	115,4	115,2	155,5
Transport aérien	127,5	117,6	118,9	117,9	119,7
Messagerie, fret express	100,2	98,5	98,5	96,3	94,6
Autres services de courrier	98,2	99,1	98,1	98,1	97,9

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.



SIGNATURE DE LA CHARTE DE PARTENARIAT DE L'OREL

A l'occasion de la conférence annuelle sur le SRCAE (Schéma Régional Climat-Air-Energie), qui s'est tenue le 5 juin 2014 dans les locaux du Conseil Régional de Lorraine, l'ORT2L a signé la charte de partenariat de l'OREL.

L'Observatoire Régional de l'Énergie de Lorraine (OREL) est né d'un travail collaboratif entre l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL, visant à proposer une évaluation des politiques énergétiques et des incidences en matière de consommations sectorielles, d'émissions de gaz à effet de serre ou encore de changement climatique.

Constituant un espace d'échanges et de connaissance, permettant aux acteurs locaux de la région de s'approprier les enjeux de l'énergie et du climat, l'OREL se fixe plusieurs objectifs clairement identifiés, à savoir :

- connaître, suivre et évaluer périodiquement le profil énergétique et climatique régional,
- porter à la connaissance des décideurs les actions menées en région sur ces thématiques,
- et enfin suivre et évaluer le Plan Climat Régional ainsi que le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE).

Initialement porté par ses fondateurs (*i.e.* ADEME, DREAL, Conseil Régional), l'observatoire s'est ouvert, par la signature de la charte de partenariat, aux acteurs publics et privés fournisseurs de données et/ou spécialistes de la thématique énergie et gaz à effet de serre. Outre l'ORT2L, de nombreuses structures (ErDF, GrDF, RTE, Air Lorraine,...) se sont engagées à participer aux travaux de l'OREL.

Pour plus d'informations sur les travaux de l'observatoire, vous pouvez consulter le [site internet de l'OREL](http://www.ort2l.fr).



Source : Conseil Régional de Lorraine

LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES

En matière de démographie des entreprises, les résultats obtenus pour la Lorraine en ce début d'année 2014 semblent plutôt encourageants.

Contrairement aux données du trimestre précédent, le nombre d'entreprises créées en Lorraine, tous secteurs confondus, a assez nettement augmenté* au deuxième trimestre 2014 (+8,5 %) par rapport au même trimestre de l'année précédente, soit 281 entreprises supplémentaires.

Au niveau national, la tendance est également à la hausse (+2,0 %).

Ces résultats globaux positifs sont toutefois à nuancer. En effet, dans le secteur lorrain des transports, seulement 32 entreprises ont été créées au deuxième trimestre 2014, contre 39 au deuxième trimestre 2013, soit un recul de 17,9 %.

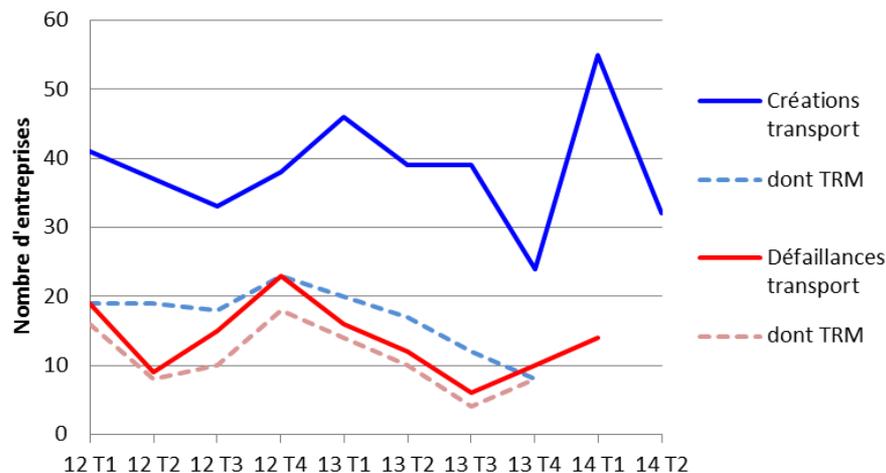
Concernant les défaillances, le nombre de liquidations d'entreprises, tous secteurs confondus, a une nouvelle fois baissé en Lorraine (-7,8 % pour le premier trimestre 2014), alors même qu'il s'est accru à l'échelon national (+3,6 %).

Pour le secteur des transports, on enregistre au niveau régional une diminution des liquidations, dont le nombre s'élève à 14 sur l'ensemble du premier trimestre 2014 (soit une réduction de 12,5 % par rapport au même trimestre de l'année précédente).

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente.

** Le TRM (Transport Routier de Marchandises) comprend les transports routiers de fret de proximité, les transports routiers de fret interurbains, la location de camions avec chauffeur et les services de messagerie/fret express.

Démographie des entreprises de transport en Lorraine



	2013				2014	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	Créations					
Tous secteurs (Lorraine)	3 812	3 320	3 181	3 376	3 666	3 601
Secteur transport	46	39	39	24	55	32
dont TRM	20	17	12	8		
Tous secteurs (France)	147 773	133 415	121 762	135 235	149 914	136 050
	Défaillances					
Tous secteurs (Lorraine)	550	505	409	490	507	
Secteur transport	16	12	6	10	14	
dont TRM	14	10	4	8		
Tous secteurs (France)	16 604	15 648	13 528	16 852	17 194	

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

NB : Toutes les données fournies sont des données brutes, non corrigées des variations saisonnières.

Les défaillances d'entreprises sont les données brutes à la date de jugement.

Les données des 2 derniers trimestres sont fournies à titre provisoires pour les créations.

Les données des 3 derniers trimestres sont fournies à titre provisoires pour les défaillances.



LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : INSCRIPTIONS ET RADIATIONS DES REGISTRES

Les résultats obtenus pour le deuxième trimestre 2014 sont assez mitigés concernant l'évolution* des registres des transporteurs.

Contrairement au trimestre précédent, on note, au deuxième trimestre 2014, une tendance plutôt à la baisse des inscriptions sur les registres.

Sur le registre des marchandises, les inscriptions connaissent par exemple une chute de 63,6 %, passant de 33 au deuxième trimestre 2013 à 12 au deuxième trimestre 2014.

De la même manière, celles sur le registre des voyageurs ont subi un recul de 38,5 %.

Seules les inscriptions sur le registre des commissionnaires n'évoluent pas (0,0 %), avec une inscription au cours du trimestre.

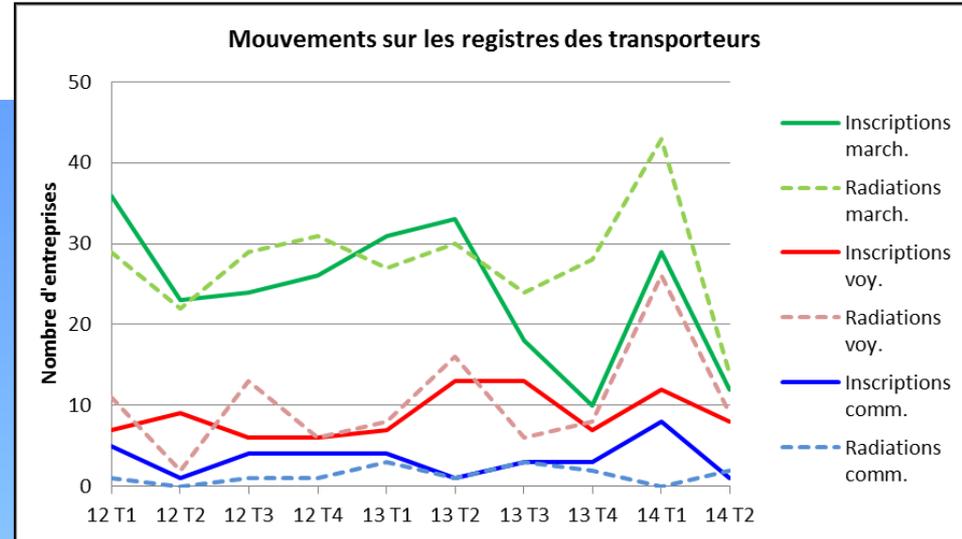
Contrebalançant ces résultats plutôt négatifs pour les inscriptions, on enregistre parallèlement une réduction sensible du nombre de radiations.

Pour les marchandises, celui-ci s'élève en effet à 14 au deuxième trimestre 2014 contre 30 au deuxième trimestre 2013, soit une contraction de 53,3 %.

Pour les voyageurs, la baisse est moindre, mais reste tout de même significative (-43,8 %).

Enfin, les radiations de commissionnaires sont, quant à elles, au nombre de 2 et sont donc les seules à augmenter par rapport à l'année précédente.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le deuxième trimestre 2013).

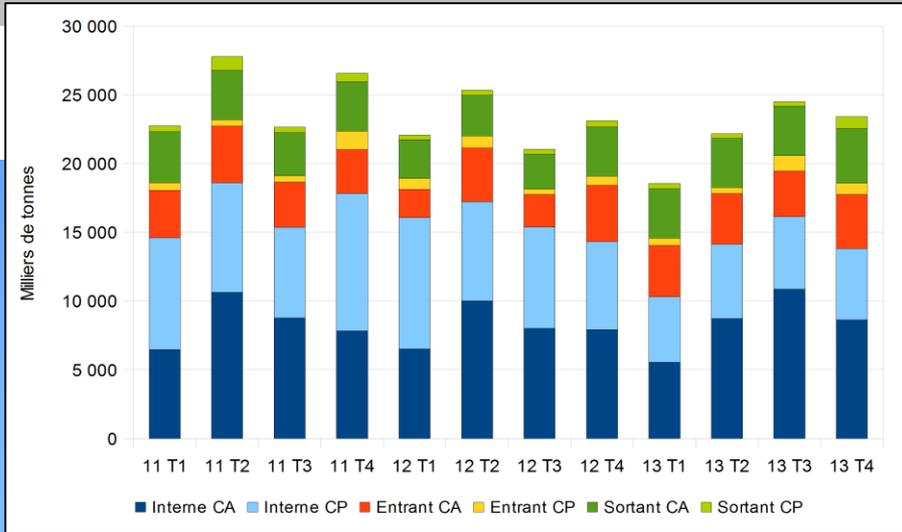


	2013				2014	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Nouvelles inscriptions						
Marchandises	31	33	18	10	29	12
Voyageurs	7	13	13	7	12	8
Commissionnaires	4	1	3	3	8	1
Radiations						
Marchandises	27	30	24	28	43	14
Voyageurs	8	16	6	8	26	9
Commissionnaires	3	1	3	2	0	2

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Transport routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES FLUX



CA : compte d'autrui, CP : compte propre

Flux	2012				2013			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Compte d'autrui								
Internes	6 512	10 005	8 005	7 919	5 549	8 722	10 857	8 625
Entrants	2 063	3 914	2 370	4 099	3 731	3 677	3 324	3 934
Sortants	2 814	2 945	2 531	3 565	3 591	3 574	3 589	3 972
Total	11 388	16 864	12 906	15 583	12 871	15 973	17 770	16 531
Tous comptes								
Internes	16 056	17 200	15 375	14 311	10 296	14 133	16 128	13 804
Entrants	2 860	4 804	2 764	4 776	4 266	4 112	4 454	4 760
Sortants	3 139	3 323	2 896	4 025	3 985	3 921	3 898	4 846
Total	22 056	25 327	21 035	23 113	18 547	22 166	24 480	23 410

Source : SOeS – TRM conjoncture Unité : milliers de tonnes

Les termes « Entrants » et « Sortants » font référence aux marchandises échangées avec les autres régions françaises.

Les chiffres du dernier trimestre sont donnés à titre provisoire.

Suite à des problèmes rencontrés concernant la disponibilité des données, l'article ci-dessous est identique à celui présenté dans la lettre d'information n° 20.

Dans la continuité des résultats obtenus pour le trimestre précédent, l'activité du transport routier de marchandises en Lorraine a enregistré une nouvelle hausse* à la fin de l'année 2013.

Par rapport au quatrième trimestre 2012, les flux totaux de marchandises échangés par la Lorraine (i.e. la somme des flux internes et des flux interrégionaux) ont connu une légère augmentation au quatrième trimestre 2013, de l'ordre de 1,3 %.

Le bilan pour l'ensemble de l'année 2013 reste cependant plutôt morose. Les flux totaux s'élèvent à presque 89 millions de tonnes, tandis qu'ils s'élevaient en 2012 à approximativement 91,5 millions de tonnes. En effet, les résultats positifs du second semestre 2013 n'ont pas permis de compenser la baisse d'activité observée au cours du premier semestre.

Il faut également distinguer les transports effectués en compte propre des transports effectués en compte d'autrui.

Si ces derniers ont connu une augmentation entre le quatrième trimestre 2012 et le quatrième trimestre 2013 (+6,1 %), les transports réalisés en compte propre ont connu une baisse (-8,6 % sur cette même période).

Sur l'ensemble de l'année 2013, les flux effectués en compte d'autrui atteignent 63,1 millions de tonnes, contre 56,7 millions de tonnes en 2012, soit une hausse de 11,3 %. A contrario, ceux effectués en compte propre atteignent 25,5 millions de tonnes, contre 34,8 millions de tonnes en 2012, soit une baisse de 26,8 %. Ces résultats semblent traduire une préférence pour l'externalisation de la prestation de transports.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le quatrième trimestre 2012).

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES IMMATRICULATIONS

Sur le plan des immatriculations de véhicules professionnels, les résultats du deuxième trimestre 2014 sont contrastés : augmentation pour les véhicules utilitaires légers et diminution pour les poids lourds.

Après la baisse enregistrée pour le premier trimestre 2014, les immatriculations neuves de véhicules utilitaires légers en Lorraine repartent à la hausse au deuxième trimestre 2014, avec un bond de 5,8 % par rapport au deuxième trimestre 2013.

Ce résultat est en conformité avec la tendance observée à l'échelle nationale (+4,3 % à l'échelle de la France).

A contrario, les immatriculations neuves de poids lourds ont connu un ralentissement au niveau régional au cours du deuxième trimestre 2014,

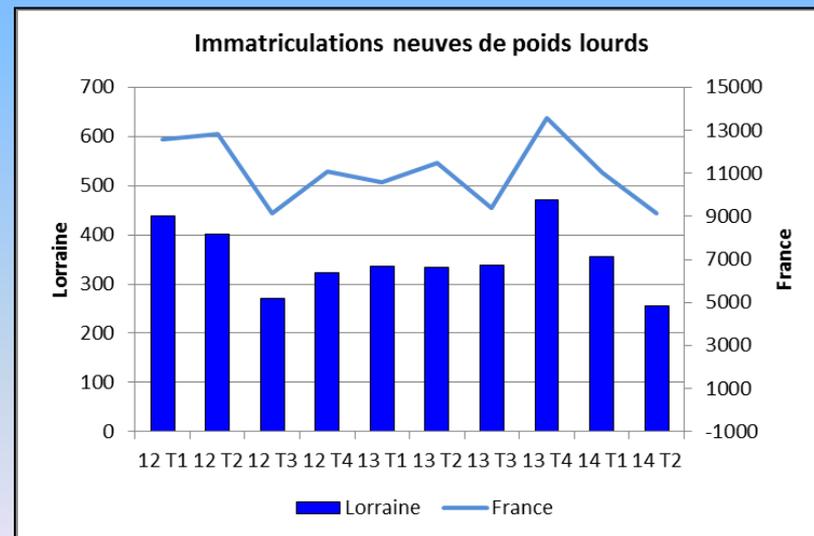
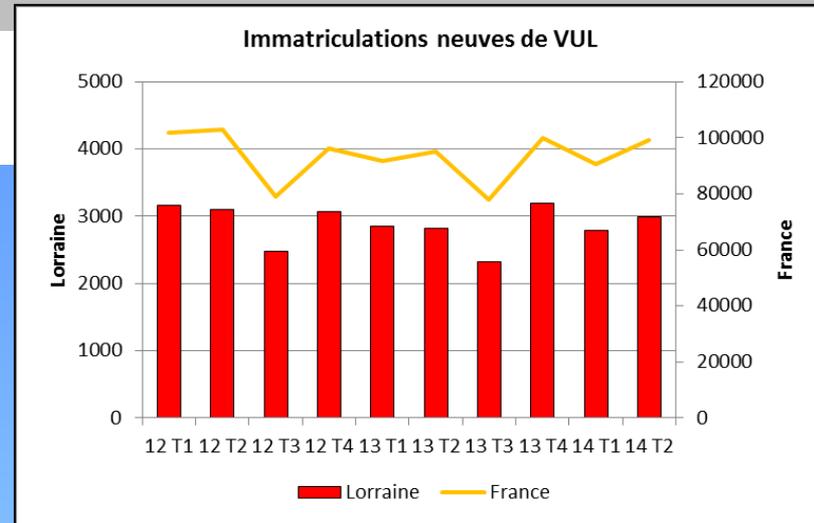
avec une diminution de 23,4 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Comme pour les véhicules utilitaires légers, cette évolution s'inscrit globalement dans la tendance nationale. L'ordre de grandeur est en effet conservé, avec une baisse de 20,3 % à l'échelle du pays.

* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le deuxième trimestre 2013).

Immatriculations neuves	Véhicules utilitaires légers (VUL)					
	2013				2014	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Lorraine	2 844	2 822	2 329	3 195	2 791	2 986
France	91 715	95 123	77 950	99 876	90 540	99 223
	Poids lourds (PL)					
Lorraine	337	333	338	471	356	255
France	10 591	11 480	9 374	13 596	11 039	9 154

Source : SOeS, fichier central des automobiles



RAPPEL SUR LA CAMPAGNE HYGIÈNE DE VIE, PRÉVENTION DES ADDICTIONS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

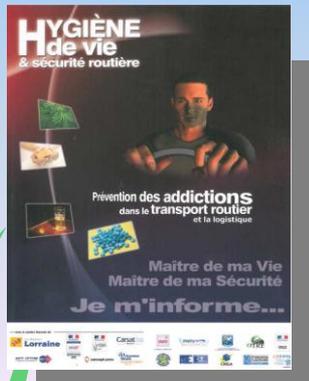
Un engagement de la profession des transports et de la logistique en Lorraine

Une charte « Hygiène de vie et sécurité routière », destinée à la prévention des addictions dans les transports routiers et la logistique en Lorraine, a été signée le 18 décembre 2012 entre les fédérations professionnelles du transport et de la logistique, les acteurs régionaux de prévention en charge des questions de sécurité routière et de santé (DREAL, DIRECCTE, Conseil Régional, association nationale de prévention en alcoologie, association régionale pour l'amélioration des conditions de travail), les missions interministérielles de lutte contre la drogue et la toxicomanie de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges, la CARSAT Nord-Est, des institutions de prévoyance et les organismes professionnels du transport et de la logistique.

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

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

Ces facteurs constituent un axe majeur rappelé le 27 novembre 2012 par le Ministre de l'Intérieur lors du Conseil national de la sécurité routière.



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

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

Ce kit est composé d'un support numérique destiné aux salariés pour une autoévaluation de leurs conduites addictives (alcool, médicaments, produits stupéfiants) et de leurs comportements à risques (notamment l'hypovigilance due au manque de sommeil, à l'usage abusif du téléphone et des jeux vidéo). Une liste de contacts utiles pour les salariés qui souhaiteraient s'orienter vers une démarche de soins complète ce kit.

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

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

A ce jour, environ 13 000 salariés ont déjà été sensibilisés à la démarche.

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

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

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

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



Un kit de sensibilisation est à votre disposition GRATUITEMENT. Pour plus de renseignements, vous pouvez contacter Catherine LEDOUX :

☎ : 03 83 15 83 87 – ✉ : catherineledoux@aft-iftim.com



Transport fluvial

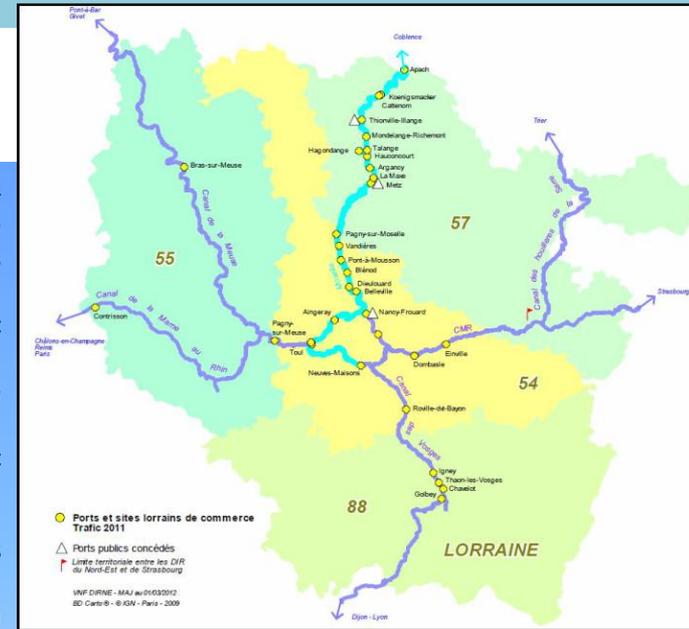
LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS

En matière de transport fluvial de marchandises, le tonnage transporté pour cette première moitié de l'année 2014 est plus faible que l'année précédente.

En effet, sur la Moselle canalisée, les échanges de marchandises réalisés au cours du 1^{er} semestre 2014 ne s'élèvent qu'à environ 3,9 millions de tonnes, contre 4,7 millions de tonnes lors du 1^{er} semestre 2013. Expéditions et réceptions confondues, on enregistre ainsi un recul de 18 % des tonnages transportés sur la Moselle. Cette chute des trafics s'explique par :

- tout d'abord, l'arrêt des centrales électriques à charbon a fait perdre une partie importante du trafic de charbon sur la Moselle canalisée,
- parallèlement à cela, la baisse des besoins en sidérurgie a réduit fortement l'importation de combustibles,
- enfin, les expéditions de céréales ont diminué pour des raisons de prix de vente, de récoltes avec différentes qualités de céréales (et donc différents usages) et de difficultés à faire venir des bateaux.

On constate néanmoins depuis le début du deuxième trimestre l'apparition d'un trafic de conteneurs réguliers entre Metz et les ports de la Mer du Nord, avec une montée en puissance des EVP transportés. Ce trafic ne génère pas beaucoup de tonnages, mais représente un jalon important dans la diversification en cours des marchandises importées ou exportées via la Moselle.



Source : VNF – ADVE Nancy

Pour les deux autres canaux situés sur le territoire lorrain, qui représentent une faible part des échanges effectués, le bilan est encore une fois mitigé.

Les échanges augmentent sur le canal de la Marne au Rhin (+42,8 % au cours du 1^{er} semestre 2014 par rapport au 1^{er} semestre 2013) grâce à une importation plus forte de coils* depuis l'Europe du Nord et des expéditions plus importantes de carbonate de soude vers le Nord de la France. En ce qui concerne le canal des Vosges, une baisse de 9,1 % a été constatée, liée à une légère diminution d'activité d'une entreprise traitant des matériaux de construction.

Evolution au cours du 1^{er} semestre 2014 par rapport au 1^{er} semestre 2013 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	1 ^{er} semestre 2014			1 ^{er} semestre 2013			Variation 2014/2013 (en %)		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à la frontière d'Apach	1 388 040	1 024 316	2 412 356	1 432 275	1 422 982	2 855 257	- 3,1	- 28,0	- 15,5
	de Frouard à Metz	617 001	292 122	909 123	746 303	551 958	1 298 261	- 17,3	- 47,1	- 30,0
	de Toul à Frouard	0	0	0	0	0	0	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	180 675	350 348	531 023	211 541	331 561	543 102	- 14,6	+ 5,7	- 2,2
	TOTAL :	2 185 716	1 666 786	3 852 502	2 390 119	2 306 501	4 696 620	- 8,6	- 27,7	- 18,0
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	10 920	0	10 920	8 779	0	8 779	+ 24,4	-	+ 24,4
	de Toul à Contrisson	924	7 803	8 727	3 821	1 156	4 977	- 75,8	+ 575,0	+ 75,3
	TOTAL :	11 844	7 803	19 647	12 600	1 156	13 756	- 6,0	+ 575,0	+ 42,8
Canal des Vosges	de Magny à Messein	125 610	125 610	251 220	138 246	138 006	276 252	- 9,1	- 9,0	- 9,1

Unité : tonnes

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

* coil = bobine de tôle



EMISSIONS POLLUANTES : DU MIEUX SUR NOS ROUTES

Moins de pollution, mais des efforts à poursuivre : c'est le résultat de la comparaison des émissions liées au trafic routier entre 2010 et 2012 en Lorraine. Un récent rapport associant Air Lorraine et l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) conclut à une baisse généralisée des émissions, sans pour autant que cette dernière ne s'accompagne d'une amélioration de la qualité de l'air. Car la route n'est pas la seule en cause...

5200 kilomètres des principales routes sur les 15000 que compte la région Lorraine : voici la base qui a permis d'élaborer l'étude comparative aux conclusions de prime abord encourageantes. Dans son ensemble, le trafic routier évolue en effet à la baisse, notamment en ce qui concerne les véhicules légers.

Les poids lourds en tête

Si on considère la consommation d'énergie, le transport routier est loin d'être en tête du palmarès. Il se situe effectivement loin derrière l'activité industrielle, qui représente en Lorraine plus de la moitié de l'énergie consommée, et même derrière le secteur résidentiel.

Sans surprise, le gazole reste largement en tête des carburants (86 % contre 14 % pour l'essence). Plus c'est gros, plus ça consomme : comptant seulement pour 11 % du trafic total, les poids lourds représentent tout de même 38 % des consommations énergétiques du territoire.

L'azote à l'index

Le secteur du transport routier demeure la première source d'émissions d'oxydes d'azote en Lorraine, loin devant l'industrie ou l'extraction et la

production d'énergie. Au total, 40 % de ce polluant proviennent du trafic sur nos routes, la moitié étant une nouvelle fois le fait des poids lourds, même si l'amélioration des motorisations a permis une baisse de 10 % des rejets entre 2010 et 2012.

Particules et benzène, du mieux

Une bonne note dans le comparatif entre 2010 et 2012 : la baisse notable des émissions de particules fines, de diamètre inférieur à 10 microns.

Ces particules sont le plus souvent produites par les moteurs diesel. Mais là encore, le transport routier n'est pas le plus grand émetteur régional. L'agriculture en rejette en effet deux fois plus. Baisse de la circulation, généralisation des filtres à particules : l'amélioration est néanmoins en marche.

Enfin, le transport routier représente 19 % des émissions régionales de benzène. A nouveau, la baisse est significative (-9 %), supérieure à la baisse de la circulation.

Toujours prépondérant en matière d'émissions de polluants, le transport routier est au centre des problématiques de santé publique.

Mais, même si des améliorations sont en cours au

sein de ce secteur, celui-ci ne doit pas focaliser toutes les attentions, car il est loin d'être le seul contributeur à la pollution atmosphérique.

Pour plus d'informations sur ces travaux, vous pouvez consulter le [Bilan 2012 des émissions atmosphériques du transport routier en Lorraine](#).





RÉFORME FERROVIAIRE : QUELS CHANGEMENTS ? (1/3)

Le Parlement a adopté définitivement, le 22 juillet 2014, le texte de loi portant réforme ferroviaire.

Présentée dans ses grandes lignes pour la première fois le 30 octobre 2012 par Frédéric CUVILLIER, alors Ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche, cette réforme vise à mettre en place un service public ferroviaire renforcé et modernisé.

La volonté du Gouvernement était de rompre avec l'inaction et l'inefficacité du système, générées par la précédente réforme, datant de février 1997. Cette dernière avait instauré la séparation entre la SNCF (opérateur historique) et Réseau Ferré de France, RFF (gestionnaire d'infrastructure). Cette séparation constituait alors une réponse d'une part aux problématiques de concurrence imposées par la Commission européenne, et d'autre part aux difficultés financières de la SNCF (en transférant une partie de sa dette à RFF).

Cependant, cette organisation fonctionne mal. Elle engendre des difficultés à planifier et à coordonner les travaux et les circulations de manière efficace, entraînant ainsi une dégradation de la qualité de service pour les usagers. Elle induit également un coût important, le manque de synergies entre les deux entités menant en effet à des doublons.

La réforme adoptée le 22 juillet 2014 apporte des réponses précises et efficaces à ces problèmes. Elle s'articule autour de cinq piliers.

1 Un service public renforcé, mieux piloté par l'Etat

La notion de service public ferroviaire sera réaffirmée, le système de transport ferroviaire participant « à la dynamique, à l'irrigation et à l'aménagement des territoires » et contribuant « à la mise en œuvre du droit au transport ».

Majoritaire dans le conseil de surveillance de la SNCF, l'Etat assumera son rôle de stratégie et fixera les objectifs et les priorités du groupe public. Il veillera notamment à la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs (passant par la coordination des autorités organisatrices de transport), à la préservation de la sûreté des personnes et des biens, à la programmation des investissements et à la complémentarité entre les services de transport ferroviaire (TGV, TET et TER).

La réforme permettra d'associer les divers acteurs concernés par le devenir du système ferroviaire, par le biais du Haut Comité du système de transport ferroviaire, instance d'information et de concertation, présidée par le Ministre chargé des transports et réunissant l'ensemble des parties prenantes du secteur (entreprises publiques et privées de voyageurs et de fret, gestionnaires d'infrastructures, partenaires sociaux, parlementaires, associations environnementales, ports,...).

Le conseil de surveillance du groupe public

24 membres
L'État nomme le président du conseil de surveillance parmi ses représentants.

1 député

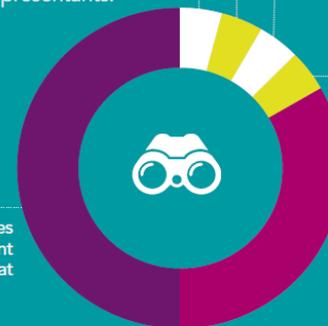
1 sénateur

1 représentant d'une autorité organisatrice régionale de transport

1 représentant du syndicat des transports en Île-de-France (Stif)

8 membres élus par les salariés des trois établissements publics et des sociétés du groupe

12 membres représentant l'État





RÉFORME FERROVIAIRE : QUELS CHANGEMENTS ? (2/3)



② La création d'un groupe public industriel intégré

Après un « bras de fer » avec la Commission européenne, la loi met fin à la séparation entre l'actuelle SNCF et RFF. Le groupe sera en effet constitué d'un établissement public « mère », la SNCF, et de deux établissements publics « filles », SNCF Réseau (gestionnaire d'infrastructure) et SNCF Mobilités (exploitant ferroviaire).

L'établissement de tête assurera « *le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe public* ». Il sera dirigé par un directoire, composé de deux membres : un président, le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités, et un président délégué, le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, nommés par décret. Ce directoire sera placé sous l'autorité d'un conseil de surveillance et de son président, choisi par l'Etat. En cas de désaccord entre les deux membres du directoire, il appartient au président du conseil de surveillance de trancher.

SNCF Réseau rassemblera dans une même structure les acteurs, aujourd'hui dispersés, qui ont en charge la gestion de l'infrastructure, à savoir Réseau Ferré de France, SNCF Infra et la direction des circulations ferroviaires de la SNCF. La constitution de ce gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) permettra une plus grande efficacité. La mise en place de règles interdisant les conflits d'intérêts garantira l'impartialité du GIU quant à l'accès au réseau.

De son côté, SNCF Mobilités regroupera toutes les activités de transporteur (Intercités, TER, Transilien, SNCF Voyages et SNCF Geodis).



RÉFORME FERROVIAIRE : QUELS CHANGEMENTS ? (3/3)

③ L'encadrement de la dette du système ferroviaire

Le système ferroviaire fonctionnant actuellement à crédit, l'un des objectifs de la réforme est de stabiliser l'évolution de la dette pour limiter au maximum les intérêts.

Pour ce faire, la loi impose une règle d'or : cesser de faire financer les grands travaux de développement du réseau par RFF à crédit (et notamment les LGV, Lignes à Grande Vitesse), en fixant des ratios, définis par le Parlement.

En cas de dépassement de ces ratios, SNCF Réseau ne pourra plus contribuer au financement de ces investissements, qui devront alors être assurés par le demandeur (Etat, collectivités territoriales, etc.).

La loi émet également les possibilités d'une reprise de la dette par l'Etat ou de création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire (à l'instar de ce qui a été mis en place en 1996 pour la sécurité sociale avec la Cades), et demande au Gouvernement d'étudier, d'explorer diverses solutions afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

④ La construction d'un cadre social commun à l'ensemble du secteur ferroviaire

La réforme adoptée ne constitue pas une réforme de la seule SNCF, mais du système ferroviaire français dans son ensemble, englobant donc les entreprises privées.

Un décret-socle posera ainsi les principales règles communes au secteur ferroviaire (notamment durée du travail et de repos), de manière à ce que l'ensemble des entreprises de la branche soit soumis à un régime homogène.

Ce cadre social commun reposera également sur une convention collective nationale négociée par les partenaires sociaux.

⑤ Un système ferroviaire sous le contrôle ferroviaire d'un régulateur aux prérogatives renforcées

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) verra ses responsabilités étendues, renforçant ainsi son rôle de régulateur et de garant de l'accès équitable des entreprises au réseau ferroviaire :

- Avis conforme sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau,
- Avis conforme sur le niveau des péages ferroviaires, c'est-à-dire le prix payé pour faire circuler les trains sur le réseau,
- Avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services,
- Avis motivé (sans obligation d'en tenir compte) sur le budget de SNCF Réseau.

La loi intègre également des dispositions relatives aux autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire, *i.e.* les Régions. Ces dernières seront désormais consultées sur les projets d'investissement entrepris dans les gares nationales. Elles pourront aussi décider de réaliser en lien avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités des travaux dans les gares régionales.

L'article 15 confèrera enfin le pouvoir aux Régions de définir « la politique tarifaire des services d'intérêt régional ».

Après l'adoption de l'Assemblée nationale et du Sénat, cette loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2015, à l'exception d'articles particuliers qui seront applicables avant ou après cette date, comme la création de SNCF, les élections professionnelles,...

Pour obtenir des compléments d'information sur la réforme ferroviaire, vous pouvez consulter le texte de loi au lien suivant : [loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire](#).



Contact

Adresse postale du siège de l'ORT2L

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Lorraine
Service Transports, Infrastructures et Déplacements
DREAL Lorraine/STID
2, rue Augustin Fresnel - CS 95038 - 57071 METZ Cedex 3

Publication réalisée par l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine,
association régie par les articles 21 à 79-III du code civil local,
maintenu en vigueur par la loi du 1^{er} juin 1924 dans le département de la Moselle.
Directeur de la publication : Frantz EHLACHER – Conception éditoriale : Renaud BAYLE
Septembre 2014

DREAL Lorraine

☎ 03 87 62 83 73

✉ ort2l.dreal-lorraine
@developpement-durable.gouv.fr

GIATEL

☎ 03 83 15 83 87

✉ giatel.lorraine@gmail.com

Conseil Régional de Lorraine

Pôle de la mobilité

☎ 03 87 33 60 00