

SOMMAIRE

ACTUALITÉS – CONJONCTURE

- La conjoncture nationale et régionale.....2
- 2012 : nouvelle année difficile pour la Lorraine.....3
- Les indices des prix de transport de fret.....4

ENTREPRISES

- Bilan 2012 de l'OPTL en Lorraine.....5
- La démographie des entreprises :
 - Créations et défaillances.....6
 - Inscriptions et radiations des registres.....7

TRANSPORT ROUTIER

- Le transport routier de marchandises :
 - Les flux.....8
 - Les immatriculations.....9

TRANSPORT FLUVIAL

- Le transport fluvial de marchandises :
 - Les chargements et déchargements.....10

DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Un plan d'urgence pour l'air : des paroles et des actes.....11

FLASH

- L'apnée du sommeil.....12

CONTACTS

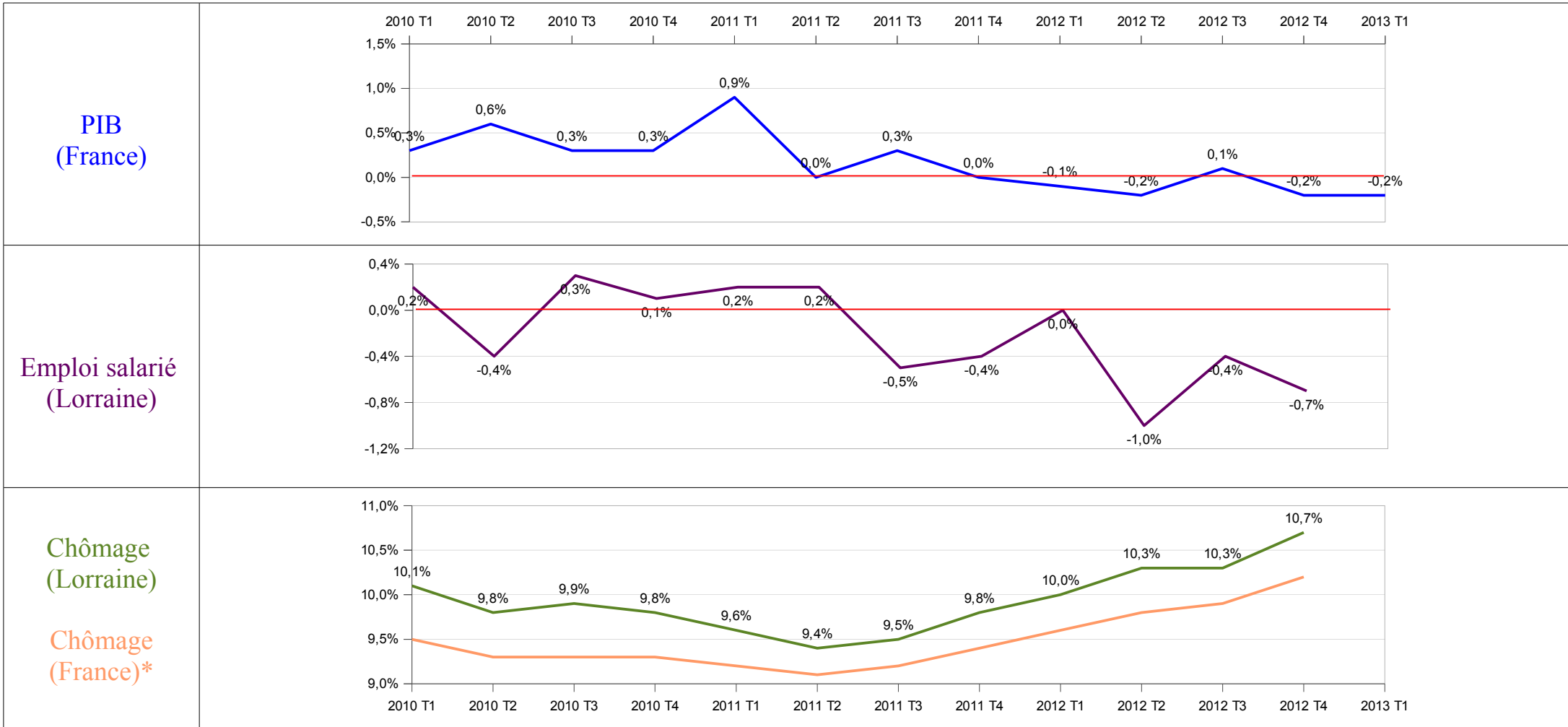
13

Agenda

10/09/2013

Bureau de l'ORT2L

LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE¹



(*) Données provisoires

2012 : NOUVELLE ANNÉE DIFFICILE POUR LA LORRAINE

ARTICLE RÉDIGÉ PAR : ORT2L, sur la base de la synthèse écrite par Jean-Philippe THANRY, INSEE

L'année 2012 est marquée par un ralentissement de l'activité mondiale et une panne de la croissance française. Or, les dernières années ont montré que la Lorraine subissait plus durement les périodes de repli que l'ensemble de la France. Une fois de plus, ce constat se vérifie.

Fortement touché par la conjoncture défavorable, l'emploi salarié lorrain perd près de 11 000 postes au cours de l'année 2012. Cette baisse de 2,3% est presque quatre fois supérieure à celle observée en France (-0,6 %). Le fléchissement concerne tous les secteurs mais l'industrie (-2,3 %, soit 3000 postes) et la construction (-2,6 %, soit 1200 postes) paient un lourd tribut. Dans une telle situation, le chômage s'aggrave tout au long de l'année et passe de 9,8 % à 10,7 % de la population active. Le département des Vosges reste le plus touché (12,2 %), suivi de la Meuse (11 %), de la Moselle (10,5 %) et de la Meurthe-et-Moselle (10,2 %).

La création d'entreprise dans les activités marchandes non agricoles recule de 1,9 % en Lorraine (contre une petite hausse de 0,2 % au niveau national), avec 14 209 nouvelles entreprises sur l'année 2012. Le nombre d'entreprises créées diminue notamment de 6,6 % en Meurthe-et-Moselle et de 1,2 % dans les Vosges. Néanmoins, il progresse de 0,6 % en Moselle et de 1,7 % dans la Meuse. La construction est le seul secteur où la création d'entreprise est en hausse. L'élan est cependant moins fort qu'au niveau national : +1,2 % en Lorraine contre + 3,2%. Si la création d'entreprise « classique » baisse, celle d'auto-entreprise progresse avec + 1,6%. En Lorraine, 2003 entreprises sont placées en redressement judiciaire, soit 1,3 % de plus qu'en 2011 contre +2,5 % au niveau national. La Meurthe-et-Moselle et les Vosges sont les départements les plus touchés par cette hausse.

Les exportations lorraines reculent de 1,5 % et situent la région à la 10^e place des régions de France, en recul de 2 places. Néanmoins, le solde extérieur s'apprécie de 38 % et permet à la Lorraine d'être la 3^e région de France de ce point de vue. La Moselle (65 % des exportations régionales), exporte presque autant qu'en 2011.

Ce climat négatif a évidemment des conséquences sur la vie des entreprises : la rentabilité d'exploitation chute en 2012. Dans l'industrie agro-alimentaire et dans la production d'équipements électriques et électroniques, les marges se maintiennent, au contraire des secteurs de la fabrication de matériels de transport et des autres produits industriels (métallurgie, caoutchouc-plastiques...). Dans les services marchands, les rentabilités d'exploitation ne varient guère. Dans le bâtiment, elles stagnent ou régressent. L'investissement baisse faiblement dans l'industrie lorraine mais recule franchement dans la construction.

En Lorraine, 9120 logements sont mis en chantier, soit une baisse de près de 4 % par rapport à 2011. Le nombre de permis de construire (11 336) diminue de 12,8 %. Cependant, en Moselle et dans la Meuse, les autorisations de construire des logements sont en hausse, grâce aux projets de logements collectifs. En Lorraine, le marché immobilier s'effondre avec des ventes de logements neufs en baisse d'un quart par rapport à 2011.

Enfin, la production céréalière lorraine a souffert des gels de début d'année et de la pluviosité estivale. La récolte est inférieure à celle de 2011, alors qu'elle est en hausse au niveau national. Tout en restant traditionnellement supérieur à la moyenne nationale, le revenu moyen lorrain par actif devrait cependant être en légère diminution par rapport à 2011.

Après deux années de légère reprise, le ralentissement de l'activité constaté en 2012 se répercute dans le domaine des transports. Le trafic routier de marchandises (mesuré en tonnes-kilomètres) et les réceptions sur la Moselle canalisée (mesurées en tonnes) baissent de 15 %. Signe encourageant néanmoins, les expéditions de marchandises par la Moselle demeurent stables. Malgré la baisse globale de l'activité, le nombre d'entreprises de transport se maintient. La chute des immatriculations de véhicules neufs se poursuit, conséquence durable de la suppression de la prime à la casse. Le transport aérien de passagers tire faiblement son épingle du jeu, dopé par la reprise des destinations nord-africaines.

Le [Bilan économique 2012 en Lorraine](#) est disponible en version électronique à l'adresse suivante :

<http://www.insee.fr/fr/regions/lor/>

(Rubrique : *La conjoncture régionale > Bilan économique*)

LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET²

Les évolutions des prix du transport de fret sont contrastées, mais plutôt orientées à la baisse, au quatrième trimestre 2012*. Seuls les transports maritime et aérien ont connu des hausses de leurs prix ce trimestre.

Après le pic historiquement bas (depuis le début du suivi en 2006), le transport maritime voit ses prix fortement augmenter au quatrième trimestre : +6,2 %. En moyenne annuelle, en revanche, l'évolution entre 2011 et 2012 est marquée à la baisse (-8,2 %), quoique de façon légèrement moins marquée que l'année précédente (-12,7 %).

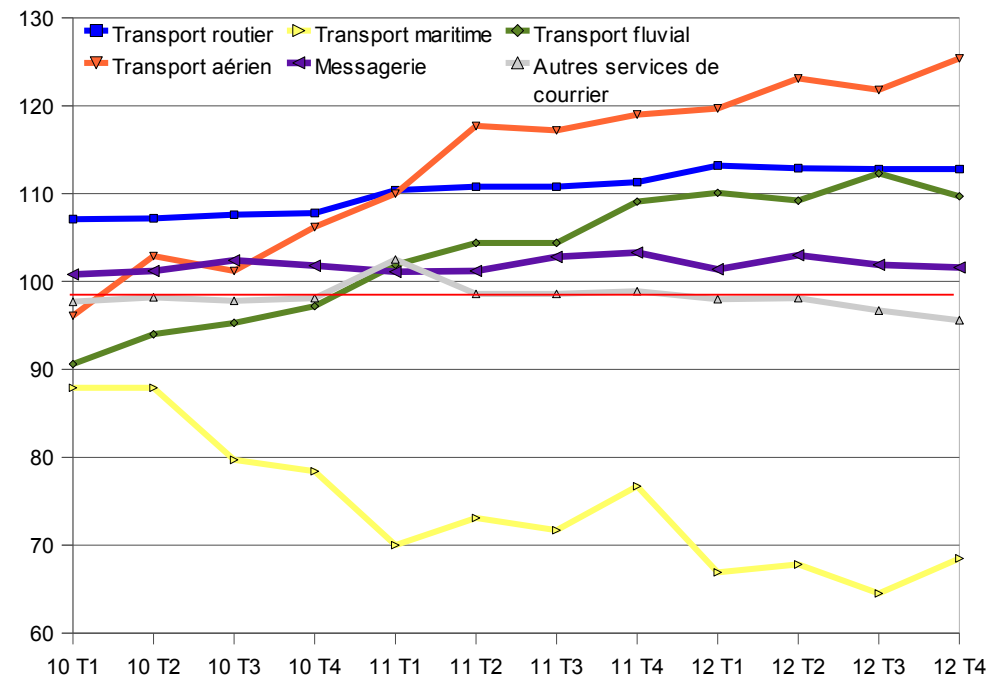
Après un léger recul au trimestre précédent, les prix du transport aérien de fret repartent à la hausse (+3 %), poursuivant la tendance initiée en milieu d'année 2009. L'ensemble des destinations profite de cette tendance, connaissant des hausses variant de 1 % à destination de l'Afrique, jusque 7,4 % vers l'Amérique du Nord. En moyenne annuelle, les prix du transport aérien se sont encheris de 5,6 %, les destinations asiatiques (Moyen-Orient et Asie-Pacifique) ayant vu leurs tarifs augmenter de plus de 10 %.

Les prix du transport routier de marchandises n'ont, en moyenne, pas évolué entre les troisième et quatrième trimestre 2012. Ceux-ci ont toutefois connu une hausse de 1,8 % en moyenne annuelle entre 2011 et 2012.

Après trois années de hausse globale, les prix du transport fluvial de fret semblent marquer le pas, se réduisant de 2,3 % ce trimestre. En particulier, ce sont les transports internationaux qui voient leurs prix se contracter (-5,5 %) alors que ceux du transport national se portent un peu mieux (+1,2 %). Conséquence sur le bassin « Grand-Est »** : les prix pratiqués sont en recul de 5 %. En moyenne annuelle néanmoins, en 2012, les prix du transport fluvial ont crû de 1,4 % (et de 2,3 % sur le bassin « Grand-Est »).

Les prix des services de messagerie et de fret express reculent de 0,3 % (mais restent globalement stables entre 2011 et 2012). Les prix des services de courrier reculent de 1,1 %. La baisse est de 1,5 % en moyenne annuelle entre 2011 et 2012.

Indice des prix du transport (base 100 en 2006)



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport routier	110,4	110,8	110,8	111,3	113,2	112,9	112,8	112,8
Transport maritime	70	73,1	71,7	76,7	66,9	67,8	64,5	68,5
Transport fluvial	101,9	104,4	104,2	109,1	110,1	109,2	112,3	109,7
Transport aérien	110	117,7	117,2	119	119,7	123,1	121,8	125,4
Messagerie, fret express	101,1	101,2	102,8	103,3	101,4	103	101,9	101,6
Autres services de courrier	102,5	98,6	98,6	98,9	98	98,1	96,7	95,6

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

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

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

BILAN 2012 DE L'OPTL EN LORRAINE

Le rapport 2012 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique en Lorraine a été présenté aux acteurs de la branche le 24 mai 2013. Il présente un panorama de la branche « Transports-Logistique », au sens de la convention collective, pour l'ensemble de l'année 2011. Pour la branche, l'année 2011 s'avère plutôt positive, malgré une diminution des effectifs en formation.

Au 31 décembre 2011 étaient ainsi en activité dans la branche, 1995 établissements (en hausse de 1 % par rapport à 2010), dont 1232 employant un ou plusieurs salariés (stable). Parmi ces presque 2000 établissements recensés, la grande majorité (1214, soit 60,9 %) effectuaient du transport routier de marchandises (TRM). Le transport sanitaire (TRS) en représente 14,7 % (293 établissements) et le transport routier de voyageurs (TRV) 7,5 % (150 entreprises).

23 869 personnes étaient en activité dans la branche au 31 décembre 2012, soit une augmentation de 1,4 % des effectifs en un an. 12 365 d'entre eux travaillaient dans un établissement de TRM (51,8 %), 3826 dans une entreprise de TRV (16 %) et 2659 dans le TRS (11,1 %). Du fait du nombre important d'entreprises unipersonnelles recensées dans le TRM ou le TRS, les établissements de ce type comptent en moyenne une dizaine de personnes, alors que chaque entreprise du TRV emploie une moyenne de 26 agents. La famille professionnelle « Conduite » représente encore la majorité des emplois de la branche, quelle que soit l'activité considérée, puisque 16 538 conducteurs exerçaient un emploi dans la région (69,3 % de l'effectif total).

Malgré l'évolution positive des effectifs entre 2011 et 2010, le vieillissement de la population n'épargne pas la branche, près de 60 % des effectifs totaux ayant dépassé les 40 ans (contre 47,5 % dix ans auparavant). L'âge moyen a ainsi crû de 2 ans en 10 ans, passant de 40 ans, en 2001, à 42 ans, en 2011. Le taux de renouvellement de la profession (effectif des plus de 50 ans / effectif total), reflétant les départs potentiels à la retraite dans les 12 ans, s'accroît à 25 %.

Le marché du travail, pour la branche conventionnelle, en reflète l'état. 10 217 offres d'emploi ont été déposées à Pôle Emploi en 2011, soit 8 % de plus que l'année précédente, pour un taux de satisfaction (offres d'emploi satisfaites / offres d'emploi sorties, satisfaites ou annulées) de 90 %. En parallèle, 20 179 demandes d'emploi de catégorie A ont été enregistrées dans la branche, soit une diminution du nombre de demandeurs d'emploi en légère diminution de 1 %.

Hausse des offres d'emploi et diminution des demandes le taux de tension (offres d'emploi / demande d'emploi) global de la branche passe de 47 à 51 %, loin encore du seuil de 75 %, synonyme de difficultés de recrutement. Les interventions techniques d'exploitation des transports routiers, les courses et livraisons express, les déménagements et la conduite de transport de particuliers comptent toutefois davantage d'offres que de candidats.

Malgré les besoins, en termes de renouvellement des effectifs, qui se feront de plus en plus sentir dans les années à venir, le nombre de personnes à profiter de formations dans le domaine du transport et de la logistique est en recul. A la rentrée 2011, 1453 étudiants étaient inscrits dans les formations initiales de l'Éducation Nationale (niveaux CAP/BEP à BTS/DUT), contre 1532 à la rentrée précédent, soit un recul de 79 élèves (-5 %). Les formations en apprentissages, aux sites AFT de Metz ou Nancy, sont également en diminution de 6 %, atteignant les 171 étudiants. *A contrario*, les formations supérieures dispensées dans la Région sont en hausse d'une cinquantaine d'unités, à 434 élèves, dont 43 en apprentissage et 44 en contrat de professionnalisation. De même, l'ensemble des dispositifs de formation professionnelle ont connu un engouement moindre en 2011 qu'en 2010 : 83 sur le FONGECIF (134 en 2010), 621 sur le plan régional de formation (1104 en 2010), 710 formations par Pôle Emploi (1139 en 2010).

L'enquête de l'OPTL se conclut par des éléments prospectifs. Les entrepreneurs interrogés sont une majorité à vouloir maintenir leurs effectifs dans le courant de l'année suivante (81 %), 5 % vont tenter d'embaucher, et 4 % pensent devoir réduire leur effectif. Parmi les entrepreneurs souhaitant accroître leur personnel, seuls 19 % envisagent le recrutement d'un ou plusieurs conducteurs.

Le [Tableau de bord régional 2012 de l'OPTL en Lorraine](#) est disponible en version électronique à l'adresse suivante :

<http://www.optl.fr>

(Rubrique : Parutions > Rapports régionaux > Lorraine)

LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES

Après une mauvaise année 2012 sur le front de la démographie des entreprises, l'année 2013 semble débuter sous de meilleurs auspices.

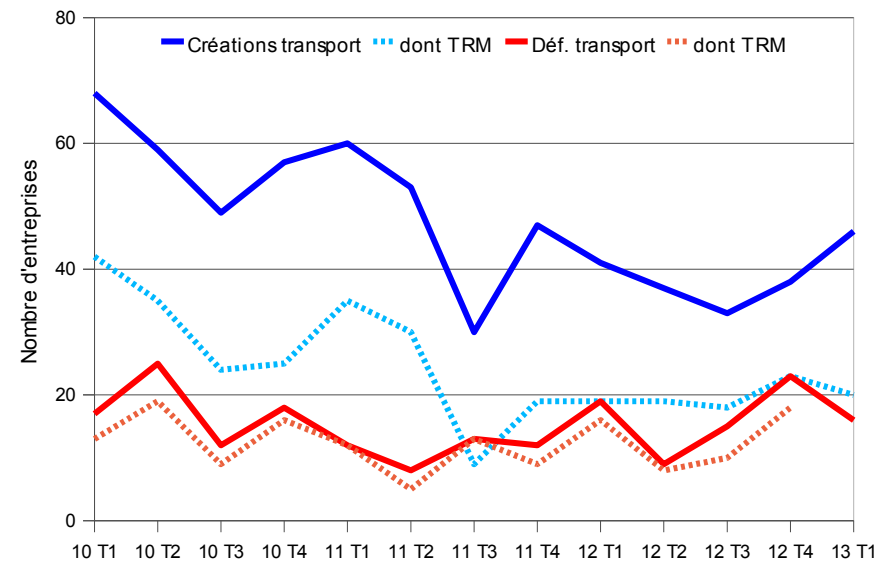
Malgré un recul global des créations d'entreprises, tant au niveau régional que national, de l'ordre de 5 %*, le secteur du transport voit ce chiffre croître de 12 % pour atteindre 46 créations d'entreprises au premier trimestre 2013 (contre 41 un an auparavant). Parmi celles-ci, 20 ont une activité de transport routier de marchandises (TRM)**, en légère hausse d'une unité en un année. Dans le même temps, le nombre de défaillances d'entreprises est en recul (16 contre 19 au premier trimestre 2012), dans un contexte de diminution des défaillances (-7 % en Lorraine / -6 % en métropole). Le nombre d'entreprises de transport s'est donc accru de 30 durant ce trimestre.

Sur l'ensemble de l'année 2012, ont été enregistrées, en Lorraine, 149 nouvelles créations d'entreprises de transport, dont 79 de TRM. Cette même année, ce sont 66 entreprises de transport qui ont disparu ; parmi elles, 52 avaient une activité de TRM. Ces chiffres confirment avec force la mauvaise année 2012 pour le transport lorrain : alors que le nombre de créations a diminué (-22 % par rapport à 2011), les défaillances d'entreprises ont augmenté (+47 %). Dans la mesure où le nombre de défaillances est resté inférieur au nombre de créations, le stock d'entreprises de transport lorraines s'est malgré tout enrichi dans le courant de cette année de 83 unités, dont 25 pour le TRM.

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

** Le TRM 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.

Nota : La manière de déterminer le nombre de défaillances d'entreprises a évolué en 2012. Tous les chiffres présentés ici prennent en compte cette évolution, mais des différences peuvent survenir avec les *Lettres d'informations de l'ORT2L* précédentes.



	2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1
Créations					
Tous secteurs (Lorraine)	4 042	3 577	3 301	3 289	3 830
Créations transport	41	37	33	38	46
dont TRM	19	19	18	23	20
Tous secteurs (France)	155 948	136 688	124 152	133 187	147 932
Défaillances					
Tous secteurs (Lorraine)	544	490	429	554	506
Défaillances transport	19	9	15	23	16
dont TRM	16	8	10	18	
Tous secteurs (France)	17 016	14 652	12 654	16 982	15 927

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

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

Les différents registres des transporteurs connaissent des évolutions contrastées, plutôt orientées à la dépréciation, lors du premier trimestre 2013.

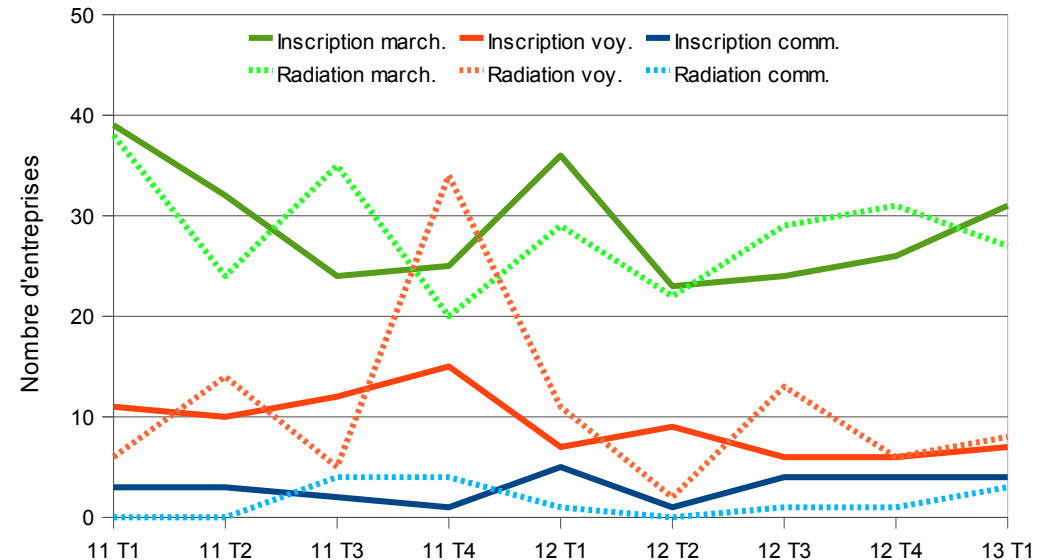
Le registre des transporteurs de marchandises enregistre ainsi 31 nouvelles inscriptions pour 27 radiations. Après deux trimestres consécutifs de disparitions d'entreprises sur ce registre, il s'enrichit ainsi ce trimestre de 4 entreprises. Malgré ce résultat encourageant, l'évolution annuelle des mouvements d'entreprises sur ce registre est plutôt décevante. En dépit de la baisse du nombre de radiations (-2, soit -7%)*, le nombre de nouvelles inscriptions diminue davantage (-5, soit -14%).

Le registre des transporteurs de voyageurs ne se porte pas mieux. Bien que le nombre de nouvelles inscriptions soit resté stable (7) et que les radiations aient diminué (de 11 à 8), les radiations ont encore excédé les inscriptions. Comme les deux trimestres précédents, le nombre d'entreprises inscrites sur ce registre poursuit donc son recul ce trimestre.

Lors de ce trimestre, le registre des commissionnaires de transport a connu 4 inscriptions nouvelles, pour 3 radiations. Il s'est donc enrichi d'une entreprise. Pour autant, l'évolution constatée depuis un an est plutôt mauvaise : les nouvelles inscriptions sont orientées à la baisse (-1), alors que les radiations d'entreprises de commission de transport sont en augmentation (+3).

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

Mouvements sur les registres des transporteurs



Registres	2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1
Nouvelles inscriptions					
Marchandises	36	23	24	26	31
Voyageurs	7	9	6	6	7
Commissionnaires	5	1	4	4	4
Radiations					
Marchandises	29	22	29	31	27
Voyageurs	11	2	13	6	8
Commissionnaires	1	0	1	1	3

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES FLUX

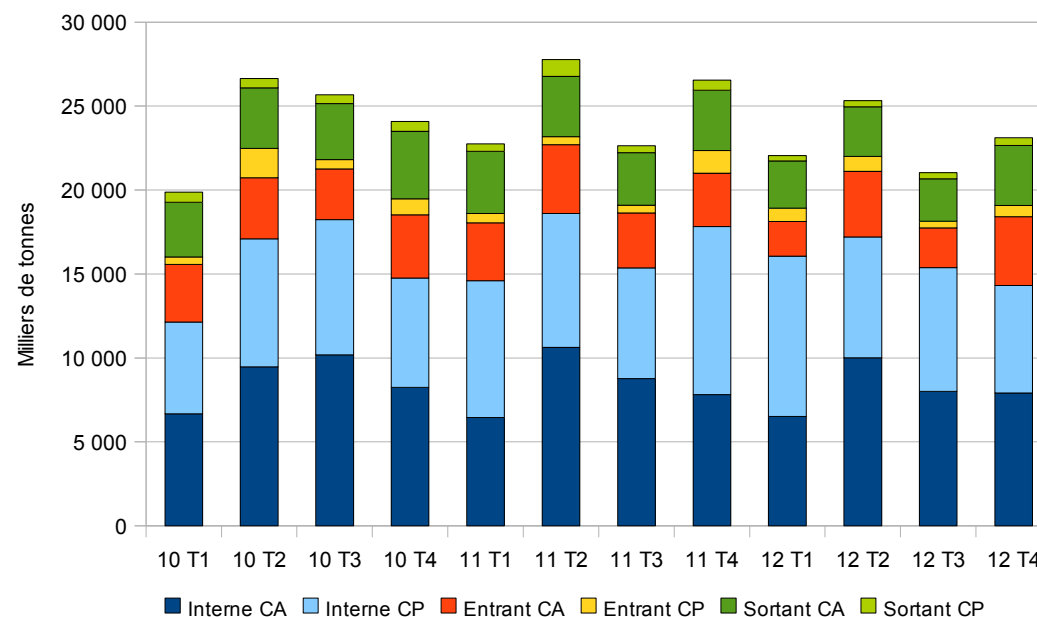
L'année 2012 se termine sur un constat globalement négatif, voyant le volume de marchandises échangées reculer de 16 % au quatrième trimestre*. Ce premier constat est néanmoins à relativiser en fonction de la nature du transport et des origines-destinations.

En effet, cette importante diminution provient entièrement de la chute du transport routier pour compte propre. Le volume d'échanges (internes, expéditions et réceptions) s'établit à 7,5 millions de tonnes au quatrième trimestre 2012, contre 12,8 millions de tonnes un an auparavant, soit une forte baisse des tonnages de 41 %. Dans le détail, les flux internes ont reculé de plus d'un tiers sur cette même période, et les échanges interrégionaux de près de deux-tiers. Sur l'ensemble de l'année 2012, 34,8 millions de tonnes ont été transportées pour compte propre, soit un déclin de 15 % entre 2011 et 2012, l'essentiel de cette baisse étant portée pour plus de la moitié par la chute des expéditions (-71,6 % entre 2011 et 2012).

Après cinq trimestres consécutifs de baisse des trafics pour compte d'autrui, ce trimestre voit une reprise de cette activité, les tonnages échangés évoluant de +7 %. Si les flux internes à la région et les expéditions sont restés stables (respectivement +1 % et -0 %) sur la période, c'est surtout une importante reprise des réceptions (+29 %) qui tire ce chiffre vers le haut. Cette reprise tardive ne compense toutefois pas les baisses des trimestres précédents. En 2012, 56,7 millions de tonnes (internes, expéditions et réceptions) ont été transportées en Lorraine pour compte d'autrui, contre 61,5 en 2011, soit une diminution de 8 % des tonnages transportés.

Malgré les bons chiffres du transport pour compte d'autrui, la baisse d'activité significative du transport pour compte propre aggrave le bilan du transport « tous comptes » : -16 % en tonnages. Sur l'ensemble de l'année 2012, la baisse constatée atteint -11 % par rapport à 2011 (91,5 millions de tonnes transportées en 2012, contre 102,6 en 2011).

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



CA : compte d'autrui ; CP : compte propre

Flux	2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Compte d'autrui								
Internes	6 454	10 634	8 772	7 819	6 512	10 005	8 005	7 919
Entrants	3 450	4 107	3 278	3 188	2 063	3 914	2 370	4 099
Sortants	3 695	3 584	3 119	3 578	2 814	2 945	2 531	3 565
Total	13 599	18 324	15 169	14 584	11 388	16 864	12 906	15 583
Tous comptes								
Internes	14 597	18 601	15 360	17 817	16 056	17 200	15 375	14 311
Entrants	4 009	4 583	3 742	4 540	2 860	4 804	2 764	4 776
Sortants	4 728	5 540	4 052	5 042	3 139	3 323	2 896	4 025
Total	23 334	28 723	23 153	27 399	22 056	25 327	21 035	23 113

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

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES IMMATICULATIONS

Sur le plan des immatriculations, l'année 2013 commence comme s'est déroulée l'année 2012 : sur un constat de recul des immatriculations, et partant, des ventes de véhicules professionnels neufs.

Le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL)³ au premier trimestre 2013 est ainsi en recul de 10 %*, pour s'établir à près de 2850, contre près de 3150 début 2012. La baisse constatée ce trimestre est toutefois moins importante que lors des trimestres précédents (-15 % en moyenne en 2012), prélude peut-être à une inversion de tendance. Cette tendance s'inscrit exactement dans la tendance nationale, pointant également à -10 %. La part des immatriculations en Lorraine, par rapport à l'ensemble de la France métropolitaine, s'établit à 3,10 %, en léger recul par rapport au trimestre précédent (3,19 %).

Le constat est le même pour les immatriculations de poids lourds (PL)⁴, quoique de manière plus prononcée encore. 337 immatriculations neuves ont été recensées ce trimestre en Lorraine, soit une baisse de 23 %, quand la baisse constatée au niveau nationale s'établit à -16 %. Là encore, le recul des immatriculations semble également ralentir, puisque la baisse moyenne en 2012 était d'environ 31 %. La part des immatriculations neuves lorraines est de 3,18 %, en léger mieux par rapport au trimestre précédent (2,92 %).

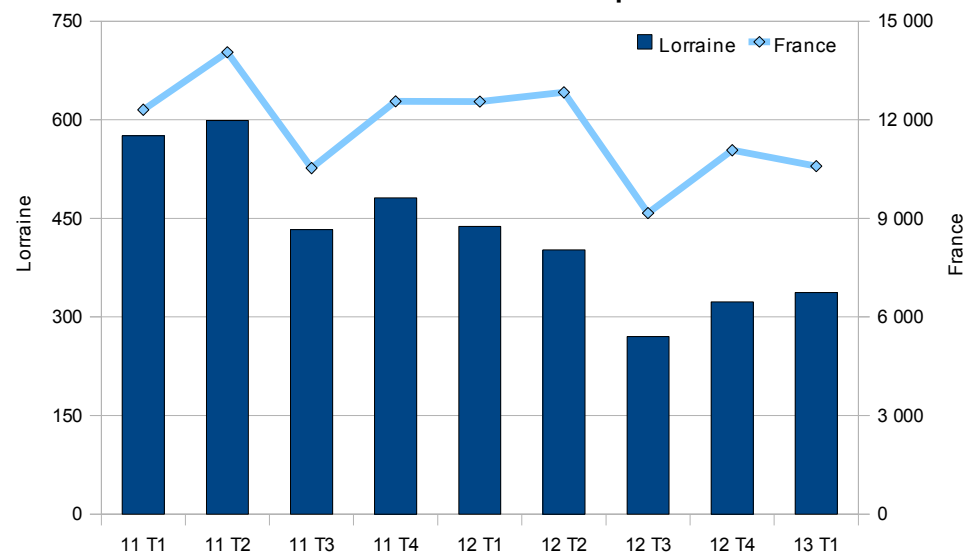
* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le premier trimestre 2012).

(Immatriculations neuves)	Véhicules utilitaires légers (VUL)				
	2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1
Lorraine	3 168	3 105	2 482	3 067	2 844
France	101 785	103 072	79 234	96 163	91 715

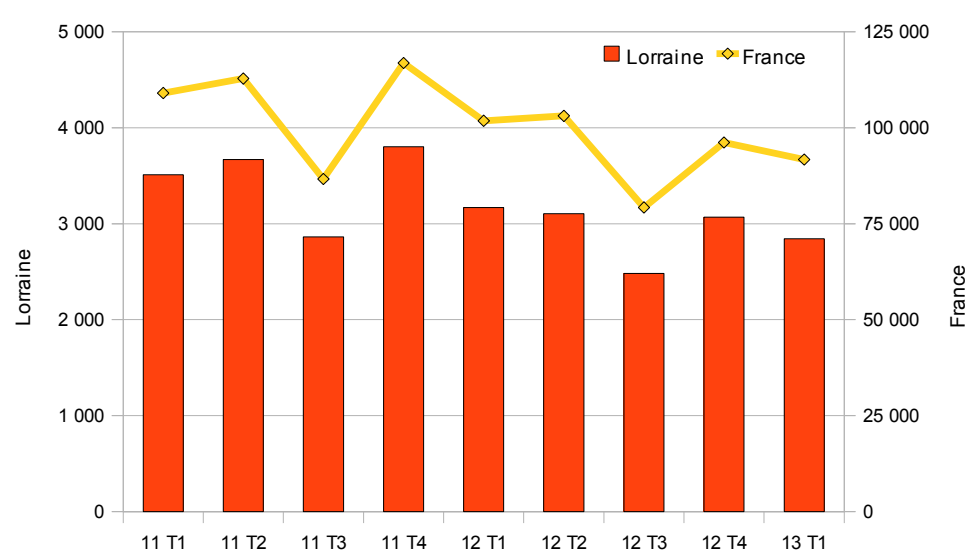
(Immatriculations neuves)	Poids lourds (PL)				
	T1	T2	T3	T4	T1
	Lorraine	438	402	270	323
France	12 557	12 836	9 163	11 075	10 591

Source : SoeS, fichier central des automobiles

Immatriculations neuves de poids lourds



Immatriculations neuves de VUL



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

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

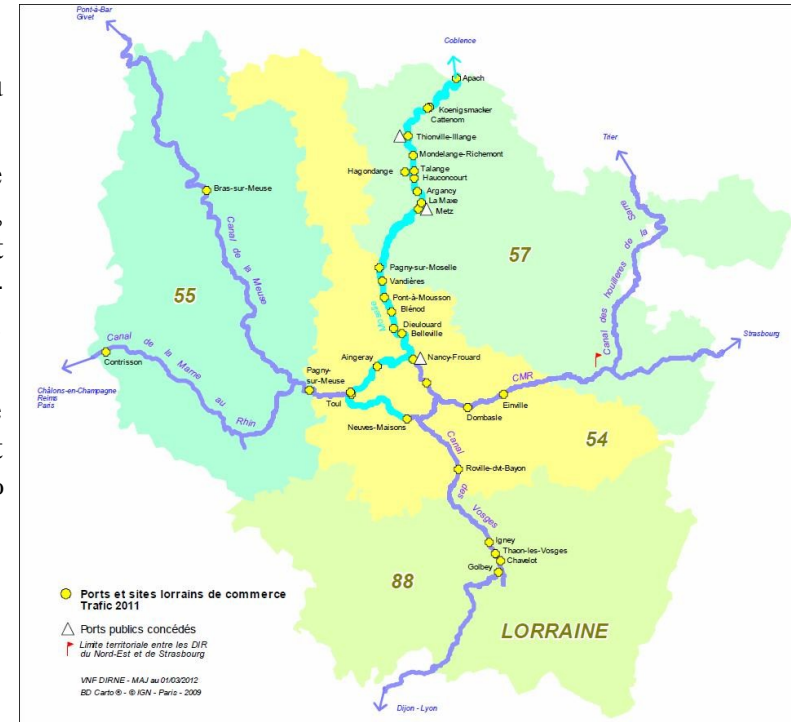
LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS⁵

Le transport fluvial lorrain confirme, au premier trimestre 2013, la hausse d'activité constatée lors du trimestre précédent sur la Moselle canalisée.

En dépit d'un léger recul des expéditions sur la section septentrionale du canal à grand gabarit, l'ensemble des voyants de la Moselle canalisée est au vert ce trimestre : près de 2,4 millions de tonnes traitées au total, soit +22 %*. Après une baisse importante des réceptions les années passées, ce sont celles-ci qui profitent le plus de la reprise d'activité : +47 % par rapport au premier trimestre 2012, mais néanmoins toujours en-deçà de 17 % de son niveau de début 2011. Les expéditions des ports de la Moselle croissent encore, quoique de manière moins marquée (+4,3 %).

Le bilan sur les autres voies navigables de la région est moins flatteur. L'activité sur le canal de la Marne au Rhin est en fort recul, ayant perdu les trois-quarts de son activité sur la période, les réceptions étant même devenue nulles. Le canal des Vosges a connu une baisse d'activité plus modérée, de l'ordre de 10 % en tonnages.

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



© VNF DT Nord-Est

Évolution au cours du premier trimestre 2013 par rapport au premier trimestre 2012 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2012			2011			Variation 2012/2011		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	756 066	742 091	1 498 157	795 498	487 285	1 282 783	- 5 %	+ 52,3 %	+ 16,8 %
	de Frouard à Metz	360 473	294 305	654 778	291 867	189 169	481 036	+ 23,5 %	+ 55,6 %	+ 36,1 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	240	0	240	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	97 104	148 549	245 653	75 711	127 186	202 897	+ 28,3 %	+ 16,8 %	+ 21,1 %
	TOTAL :	1 213 643	1 184 945	2 398 588	1 163 316	803 640	1 966 956	+ 4,3 %	+ 47,4 %	+ 21,9 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	3 420	0	3 420	12 122	0	12 122	- 71,8 %	-	- 71,8 %
	de Toul à Contrisson	1 188	0	1 188	0	5 319	5 319	-	-	- 77,7 %
	TOTAL :	4 608	0	4 608	12 122	5 319	17 441	- 62 %	-	- 73,6 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	50 136	50 136	100 272	57 059	55 120	112 179	- 12,1 %	- 9 %	- 10,6 %

Unité : tonnes

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

5 Source : VNF/DT Nord-Est - ADVE Nancy

UN PLAN D'URGENCE POUR L'AIR : DES PAROLES ET DES ACTES

ARTICLE RÉDIGÉ PAR : Air Lorraine

Mme Delphine BATHO, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, a présenté en février un PLAN D'URGENCE POUR LA QUALITÉ DE L'AIR (PUQA). Au final, 38 mesures articulées autour de cinq priorités à suivre car elles pourront impacter les professionnels du transport et de la logistique.

Les cinq domaines d'actions visent à favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives, à réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, à réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles et à promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air. Enfin une dernière priorité est accordée à l'information et à la sensibilisation des Français aux enjeux de la qualité de l'air.

Certains points concernent particulièrement les professionnels du transport et de la logistique

PASSAGE EN REVUE

La première priorité ambitionne de mettre en place une logistique propre lors des derniers kilomètres en ville : l'objectif est de développer l'usage de modes alternatifs et de véhicules moins polluants pour la logistique et les livraisons de courte distance à l'intérieur des villes.

Outre l'accélération du développement des véhicules électriques en ville, la volonté est également de renouveler le parc des véhicules polluants. Vaste débat car il convient d'être le plus complet possible sur les polluants à combattre.

Enfin les collectivités et autorités organisatrices des Transports sont sollicitées afin de développer les transports en commun

La deuxième priorité invite à prendre des mesures pour réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique avec des mesures d'ordre public environnemental (baisse de vitesse, régulation des flux) passant par une identification des véhicules.

Les politiques publiques soulevées par la troisième priorité soulignant davantage les pollutions émanant du secteur industriel, nous nous arrêterons sur la quatrième : Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilité plus vertueux en termes de qualité de l'air.

Pour cela, le gouvernement a chargé le comité pour la fiscalité écologique de formuler des propositions courant 2013. Un des enjeux majeur est là.

Enfin concernant la communication, la dernière priorité concerne la communication et la prévention. La mesure 35 propose de mettre en place un inventaire des polluants locaux et invite les collectivités territoriales à développer des mesures de sensibilisation aux bons comportements. De l'incitatif à la contrainte, le pas n'est pas encore franchi... Peut-être prochainement.

LES PREMIERS ACTES

Un premier COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA QUALITÉ DE L'AIR (CIQA) s'est réuni le 30 avril⁶. Il a été l'occasion de présenter les premiers textes réglementaires de mise en œuvre du plan d'urgence dont un projet d'arrêté pour faciliter le post-équipement des poids lourds et bus (« *rétrofit* ») pour réduire leurs émissions de polluants dans l'air.

De même, un projet d'arrêté modifiant les procédures d'alerte entrant en vigueur dès cet hiver a été présenté.

Concernant les PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE (PPA), Mme Delphine BATHO a signé, à l'occasion de ce comité, une lettre aux préfets pour leur demander la mise en œuvre des actions du plan d'urgence qui relèvent de l'action locale, en lien avec les collectivités.

Prochain rendez-vous du CIQA, le 17 juillet 2013. A suivre !

⁶ Communiqué de presse du 30 avril 2013 : *Première phase de mise en œuvre du plan d'urgence pour la qualité de l'air*, disponible sur : http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=32527

Sur autoroute, un accident de poids lourd sur trois est dû à la somnolence.

Ronflements, nuits agitées, réveils difficiles, fatigue récurrente tout au long de la journée, 38 % des conducteurs routiers avouent un endormissement au volant.

Cette fatigue porte un nom : l'APNÉE DU SOMMEIL.

Les apnées du sommeil sont la conséquence du relâchement des muscles de la gorge, qui obstrue le passage de l'air et provoque des arrêts respiratoires répétitifs qui engendrent des micro-réveils du cerveau. Ceux-ci empêchent d'obtenir la quantité et la qualité de sommeils profond et paradoxal nécessaires pour obtenir un effet réparateur sur les plans psychique et physique, d'où la fatigue tout au long de la journée. Après chaque apnée, le réveil brutal qui provoque la respiration s'accompagne d'une élévation de la tension et de la fréquence cardiaque. A terme, cela augmente les risques d'hypertension artérielle, de troubles du rythme cardiaque, d'infarctus du myocarde ou d'accidents vasculaires cérébraux.

Cette maladie peu connue est pourtant bien identifiable par le conjoint ou des personnes dormant à proximité du patient. Elle se traduit par des ronflements parfois très intenses lorsque le malade reprend sa respiration.



Apnée
du Sommeil

10 à 15 % des conducteurs routiers sont concernés
Vous aussi, peut-être?

Le diagnostic consiste en un enregistrement des différentes ondes cérébrales qui caractérisent les différentes phases de sommeil, effectué dans un service de pneumologie.

Le traitement, un peu surprenant mais très efficace, repose sur la pression positive continue, consistant à porter un masque relié à un mini-compresseur qui insuffle l'air de la pièce afin d'ouvrir les voies respiratoires et ainsi régulariser la respiration.

En cas de syndrome léger d'apnée du sommeil (moins de 10 arrêts respiratoires par heure), le traitement peut s'avérer moins lourd et reposer sur une « orthèse d'avancée mandibulaire ». Cet appareil se présente sous la forme d'une gouttière réalisée sur mesure, placée dans la bouche pendant le sommeil. Celle-ci augmente de façon conséquente les paramètres respiratoires dans la qualité de sommeil.

Un patron-chauffeur fraîchement retraité, soigné depuis plus de dix ans et inquiet de rencontrer trop souvent des collègues routiers totalement ignorants de la maladie qui les atteint, imagine une sensibilisation de la profession au syndrome de l'apnée du sommeil.

Il suggère à son pneumologue la mise en place d'une information concernant cette maladie lors de la formation continue obligatoire (FCO) quinquennale. Le médecin, conscient des conséquences que cette maladie peut avoir sur le comportement d'un conducteur de 44 tonnes, propose, dans un premier temps, d'effectuer une enquête pour justifier la nécessité d'une telle opération.

Il l'oriente vers les associations APNÉES-GRAND-EST, qui lui fournit les support nécessaires à la réalisation de ce sondage, et ARAIRLOR (Association Régionale d'Aide aux Insuffisants Respiratoires de Lorraine), qui en assurera l'analyse.

Pendant deux mois, au cours de FCO dans les centres AFT-IFTIM de Metz et Jarville-la-Malgrange, 127 chauffeurs de poids lourds ou d'autobus ont répondu anonymement à un questionnaire qui a permis d'évaluer l'ampleur du problème :

- 10 à 15 % des conducteurs sont concernés ;
- 2 à 3 % sont appareillés ;
- environ 4 % ignorent que leur fatigue est en réalité une maladie ;
- les autres ne jugent sans doute pas utile de se soigner, d'où la nécessité de mettre en place une sensibilisation.

APNÉES-GRAND-EST a participé avec M. Raymond FISCHER à la mise en image de son témoignage dans une vidéo d'environ cinq minutes relatant l'« avant » et l'« après » d'une maladie qui se soigne avec un résultat sensationnel. Cette vidéo, accompagnée d'un dépliant « spécial routiers » remis à chaque stagiaire, est diffusée lors des FCO AFT-IFTIM de Lorraine et dans certaines entreprises qui assurent leurs formations en interne et qui ont souhaité faire profiter leurs professionnels de cette sensibilisation.

APNÉES-GRAND-EST tient à la disposition de tous les centres de formation et écoles dispensant des formations dans les domaines du transport et de la logistique, ainsi que des entreprises de transport, les supports nécessaires à cette information : vidéo et fascicules, en nombre suffisant pour l'ensemble du public visé.



Raymond FISCHER et le masque respiratoire de traitement de l'apnée du sommeil

Pour tous renseignements complémentaires, l'association Apnées-Grand-Est est joignable :

- sur Internet : www.apneesgrandest.com
- par téléphone : 06 14 71 11 43

CONTACTS

DREAL Lorraine

☎ 03 87 62 83 73

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

GIATEL

☎ 03 83 15 83 87

✉ GIATEL.Lorraine@gmail.com

Conseil Régional

Pôle de la mobilité

☎ 03 87 33 60 00

ADRESSE DU SIÈGE DE L'ORT2L :

DREAL Lorraine / STID

2, rue Augustin Fresnel

BP 95038 – 57071 METZ Cedex 3