



La Lettre d'information n° 18 – Décembre 2013

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale (p. 2)
Les indices des prix de transport de fret (p. 3)

Entreprises

La démographie des entreprises de Lorraine :
- *Créations et défaillances* (p. 4)
- *Inscriptions et radiations des registres* (p. 5)

Transport routier

L'affichage CO₂ (p. 6)
Le transport routier de marchandises en Lorraine :
- *Les flux* (p. 8)
- *Les immatriculations* (p. 9)

Transport fluvial

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

Autres modes

L'intermodalité en Lorraine (p. 11)

Développement durable

Dans nos déplacements ou chez soi, sommes-nous soumis à la pollution de l'air ? (p. 13)

Flash

Lancement d'un OFP en Lorraine (p. 16)

Contact

Agenda



11/12/13 – Journée thématique « Logistique urbaine »

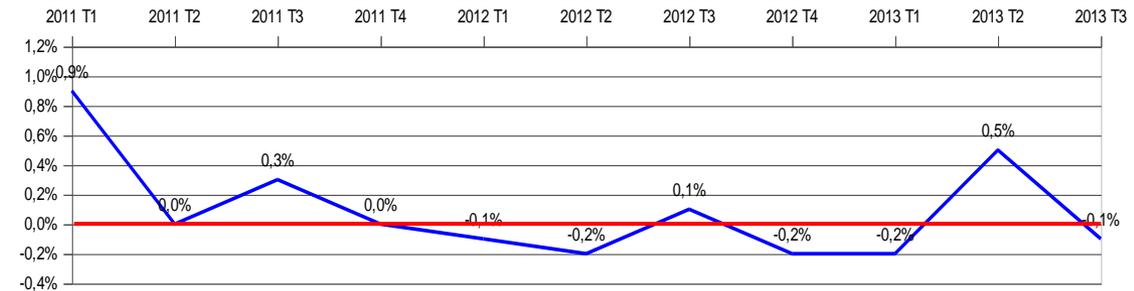


07/01/14 – Bureau et Assemblée Générale ORT2L

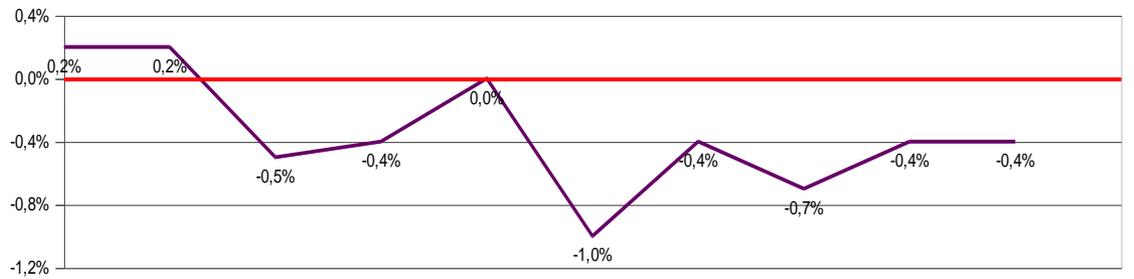


LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE⁽¹⁾

**PIB
(France)**

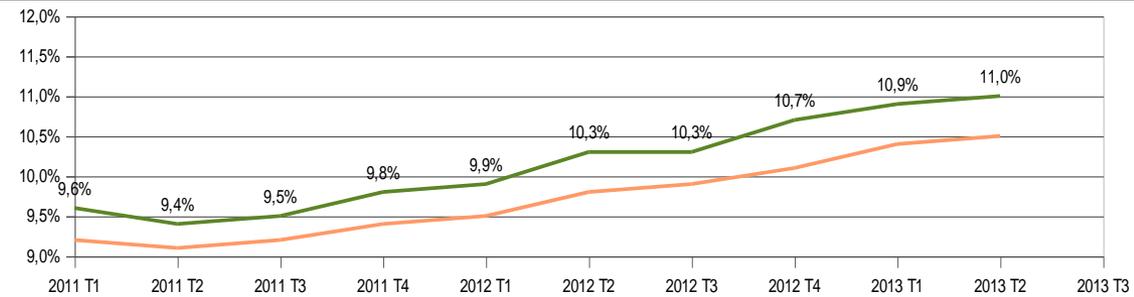


**Emploi salarié
(Lorraine)**



**Chômage
(Lorraine)**

**Chômage
(France)***



* Données provisoires

Après le rebond enregistré pour le trimestre précédent, le PIB repart à la baisse au troisième trimestre (-0,1 %).

L'emploi salarié en Lorraine chute à nouveau (-0,4 %) au 2^{ème} trimestre 2013, représentant environ 1 700 emplois perdus.

Ce résultat est dû en partie à une baisse assez sensible dans l'industrie en Lorraine, et notamment dans le secteur de la fabrication de matériels de transport (-1,8 %, avec par exemple la liquidation de l'usine de fabrication d'équipements automobiles TRW de Ramonchamp dans les Vosges).

Conséquence inévitable de cette mauvaise conjoncture : le chômage atteint la barre des 11 % en Lorraine, en augmentation de 0,1 point par rapport au trimestre précédent. Un point positif cependant, l'emploi intérimaire repart à la hausse au deuxième trimestre 2013 au niveau régional (+4,9 %).

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



LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET⁽²⁾

Après un premier trimestre 2013 marqué par une hausse* quasiment globale des prix du transport, le deuxième trimestre voit plutôt ses prix s'orienter à la baisse.

Les prix du transport routier baissent légèrement (-0,2 %), en lien principalement avec la baisse des prix du transport de fret interurbain (-0,3 %) et de ceux du transport de fret international (-0,6 %).

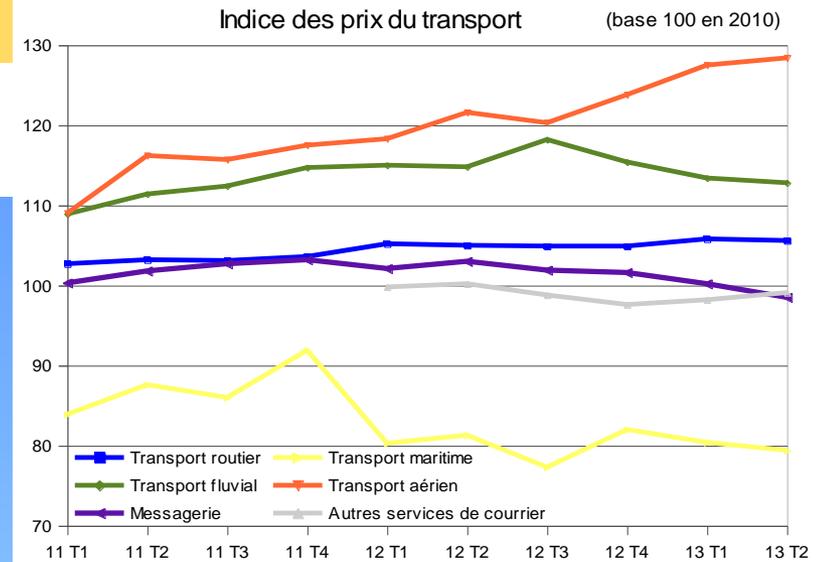
Les prix du transport maritime sont eux-aussi en baisse (-1,2 %). Ils prennent en compte l'évolution des prix du transport de vrac (qui restent assez fluctuants) et celle des prix du transport par ferry (le transport de conteneurs n'étant ici pas comptabilisé).

Après déjà deux trimestres de recul, les prix du transport fluvial sont toujours orientés à la baisse (-0,6 %), phénomène dû essentiellement à la baisse des prix du transport international. Concernant la Lorraine, les prix enregistrés pour le

bassin Grand-Est** subissent une nouvelle chute (-1 %, après -1,7 % au trimestre précédent).

Suivant la tendance des deux derniers trimestres, les prix du transport aérien ont encore augmenté (+0,7 %) au cours du deuxième trimestre 2013.

Enfin, alors que les prix de la messagerie et du fret express sont en baisse (-1,7 %) pour le deuxième trimestre 2013, ceux des autres services de courrier sont en augmentation (+1 %).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2012				2013	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Transport routier	105,2	105,0	104,9	104,9	105,8	105,6
Transport maritime	80,3	81,3	77,3	82,0	80,4	79,4
Transport fluvial	115,0	114,8	118,2	115,4	113,4	112,8
Transport aérien	118,3	121,6	120,3	123,8	127,5	128,4
Messagerie, fret express	102,1	103,0	101,9	101,6	100,2	98,5
Autres services de courrier	99,8	100,2	98,8	97,6	98,2	99,1

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

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

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

⁽²⁾ Source : Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au deuxième trimestre 2013, CGDD, Chiffres & statistiques n° 451, Septembre 2013

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

LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES

Concernant la démographie des entreprises, le bilan pour la Lorraine est assez mitigé.

De même qu'au niveau national, les créations d'entreprises tous secteurs confondus ont baissé* en Lorraine au troisième trimestre 2013 par rapport au même trimestre de l'année précédente (-3,1 %).

Tempérant avec le bilan précédent, on observe, pour le secteur lorrain des transports, un résultat positif : le nombre d'entreprises créées a augmenté de 18,2 %, passant de 33 entreprises créées au troisième trimestre de l'année 2012 à 39 au troisième trimestre de l'année 2013.

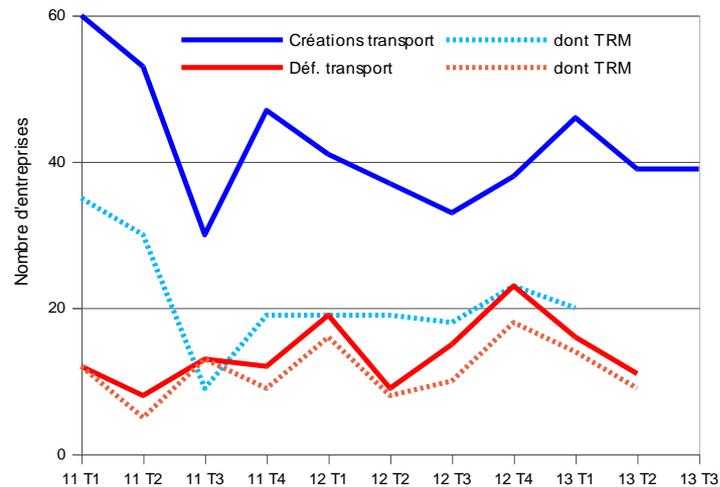
En matière de défaillances d'entreprises, tous secteurs confondus, celles-ci sont restées stables en Lorraine si l'on compare le deuxième trimestre 2012 et le deuxième trimestre 2013, alors même qu'elles ont augmenté à l'échelle du pays (+6,3 %).

Sans doute à mettre en lien avec les difficultés économiques actuelles, le secteur des transports, et plus précisément celui du transport routier de marchandises (TRM**), ne sont pas épargnés par les défaillances d'entreprises. On constate en effet une hausse respective des liquidations de 22,2 % et de 12,5 %.

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

** 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.

Démographie des entreprises de transports en Lorraine



	2012				2013		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Créations							
Tous secteurs (Lorraine)	4 042	3 577	3 301	3 289	3 812	3 320	3 199
Créations transport	41	37	33	38	46	39	39
dont TRM	19	19	18	23	20		
Tous secteurs (France)	155 948	136 688	124 152	133 187	147 773	133 415	122 410
Défaillances							
Tous secteurs (Lorraine)	540	489	430	553	549	489	
Défaillances transport	18	9	15	23	16	11	
dont TRM	16	8	10	18	14	9	
Tous secteurs (France)	16 991	14 617	12 642	17 005	16 617	15 536	

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

En termes de registres des transporteurs, le bilan pour le troisième trimestre de l'année 2013 semble plutôt positif.

Si l'on note, par rapport au troisième trimestre de l'année 2012, une baisse* notable des inscriptions sur le registre des transporteurs de marchandises (de l'ordre de -25 %), le nombre d'inscriptions sur le registre « voyageurs » a, quant à lui, été plus que doublé, avec une augmentation d'environ 117 %. Enfin, pour les commissionnaires, on observe une légère diminution des inscriptions : elles s'élèvent à 3 pour le troisième trimestre 2013 contre 4 pour le même trimestre de l'année 2012.

En matière de radiations, les résultats sont positifs. Hormis pour les commissionnaires, pour lesquels les radiations du registre ont un peu augmenté (passant de 1 à 3 pour ce trimestre), on enregistre une baisse des radiations :

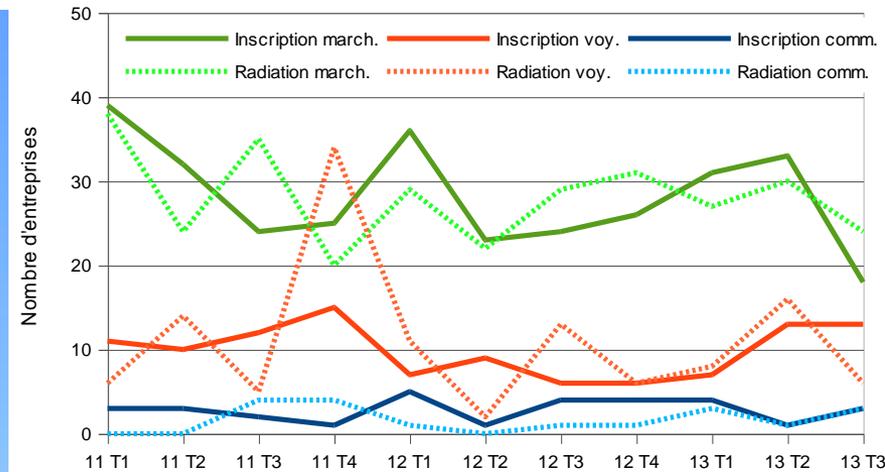
* Sauf mention contraire, les évolutions détaillées dans cet article sont calculées par rapport au même trimestre de l'année précédente (soit le troisième trimestre 2012).

- de 17 % pour les entreprises de transport de marchandises,
- de 54 % pour les entreprises de transport de voyageurs.

Il faut cependant nuancer ces résultats, car, comme en témoignent les différents chiffres présentés dans le tableau ci-contre, les mouvements sur les registres restent assez fluctuants.

De manière globale, au cours du troisième trimestre de l'année 2013, le registre des transporteurs de marchandises a perdu 6 entreprises. Celui du transport de voyageurs s'est enrichi de 7 entreprises. Et enfin, avec 3 nouvelles entreprises inscrites et 3 entreprises radiées, le registre des commissionnaires n'a pas subi d'évolution pour ce trimestre.

Mouvements sur les registres des transporteurs



Registres	2012				2013		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
	Nouvelles inscriptions						
Marchandises	36	23	24	26	31	33	18
Voyageurs	7	9	6	6	7	13	13
Commissionnaires	5	1	4	4	4	1	3
	Radiations						
Marchandises	29	22	29	31	27	30	24
Voyageurs	11	2	13	6	8	16	6
Commissionnaires	1	0	1	1	3	1	3

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

L'OBLIGATION D'AFFICHAGE DES ÉMISSIONS DE CO₂ (1/2)

Depuis le 1^{er} octobre 2013, les entreprises de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement sont tenues d'informer leurs clients des émissions de CO₂ réalisées au cours de leur prestation, dispositif visant à valoriser les transports les moins émetteurs de CO₂.

Qui est concerné ?

Est concernée par ce dispositif toute personne, publique ou privée, qui organise ou commercialise une prestation de transport public routier (pour compte d'autrui) pour laquelle le point d'origine ou de destination est situé en France.

Les opérations de transport effectuées pour compte propre (*i.e.* pour ses propres besoins, à l'aide de ses véhicules et conducteurs) ne sont, quant à elles, pas soumises à cette mesure.

Un enjeu majeur

A l'heure actuelle, le transport est, en France, le premier secteur en termes d'émissions de gaz à effet de serre, avec environ 36 % des émissions de CO₂.

A travers l'affichage CO₂, il s'agit donc de sensibiliser à la fois les usagers et les clients sur l'importance des émissions dues aux transports, et de généraliser la transmission de cette information (qui n'était fournie auparavant que sur la base du volontariat).

Ce dispositif doit permettre de répondre à plusieurs objectifs, dont les principaux sont :

- Atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- Orienter à terme le choix des particuliers et des professionnels vers les options les plus économes en énergie,
- Permettre aux entreprises de transport de valoriser des prestations à faible émission,
- Permettre aux divers clients des entreprises de transport de connaître l'impact de leurs déplacements/activités.



L'OBLIGATION D'AFFICHAGE DES ÉMISSIONS DE CO₂ (2/2)

Une obligation légale

La loi, dite Grenelle II, du 12 juillet 2010 précise que « toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de CO₂ émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation ».

Faisant suite à cette loi, sont parus :

- Le décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011, relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport, qui précise les modalités d'information du bénéficiaire ainsi que le calendrier de mise en œuvre des dispositions.
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024710173>
- L'arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application du décret du 24 octobre 2011 (article 5, 6 et 8), relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport, qui fixe les facteurs d'émission des différentes sources d'énergie et les valeurs par défaut applicables.
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025714522>

Pour plus de précisions concernant cette mesure, notamment sur l'élaboration de l'information et la méthode de calcul, vous pouvez consulter le guide méthodologique élaboré par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE), disponible à l'adresse suivante :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_Information_CO2-2.pdf.



LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES FLUX

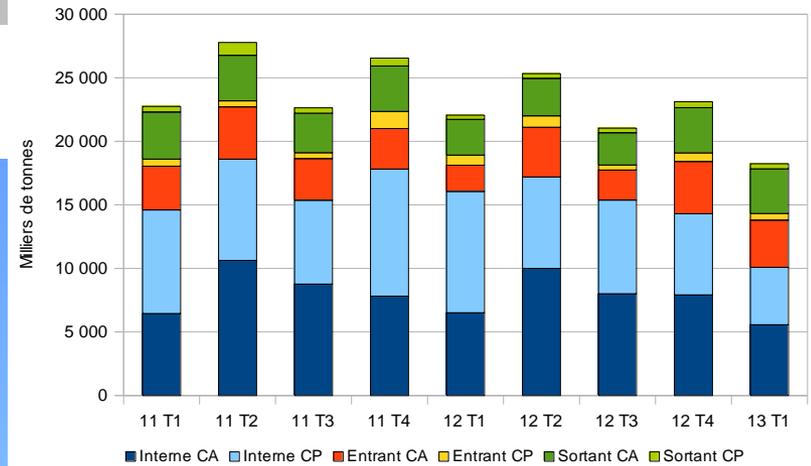
Suite à des problèmes dans le recueil des données, l'article ci-dessous est le même que celui présenté dans la lettre d'information n° 17.

Pour le cinquième trimestre consécutif, les échanges routiers de marchandises sont en recul en Lorraine*.

Le cumul des flux internes, entrants et sortants, pour compte propre et compte d'autrui s'établit ainsi à 18,2 millions de tonnes au premier trimestre 2013. C'est près de 4 millions de tonnes de moins qu'au début 2012, soit une baisse de 17 % en tonnages (-16 % au trimestre précédent). Malgré une nette reprise des échanges interrégionaux (8,3 millions de tonnes, +38 %), le bilan lorrain est affaibli par la régression des échanges de marchandises internes à la région, qui restent majoritaires (55 % des tonnages de marchandises ne quittent pas la Lorraine, contre 72 % un an auparavant). Les flux internes ont ainsi reculé de 6 millions de tonnes, pour s'établir à 10 millions, soit un recul important de 37 %.

Comme au trimestre précédent, il s'agit surtout du transport pour compte propre qui lèse les résultats du transport routier lorrain de fret. En une année, l'activité de compte propre a subi la perte de la moitié de ses tonnages. 5,5 millions de tonnes ont en effet été transportés pour compte propre au premier trimestre 2013, contre près de 10,7 au premier trimestre 2012. La grande majorité (96 %) de ces tonnages « perdus » est portée par les flux internes à la région. Ce recul assez important semble montrer une préférence pour l'externalisation de la prestation de transport. *A contrario*, dans la continuité de la fin 2012, le transport pour compte d'autrui connaît une embellie. Malgré une diminution des tonnages transportés à l'intérieur des frontières régionales (5,5 millions de tonnes, soit -15 %), le fret transporté pour compte d'autrui a crû de 12 % en tonnages, tiré en cela par une nette reprise des échanges interrégionaux (les flux entrants gagnent 80 % et les flux sortants 25 % pour un total d'environ 7,2 millions de tonnes transportées).

* 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).



CA : compte d'autrui, CP : compte propre

Flux	2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1
Compte d'autrui					
Internes	6 512	10 005	8 005	7 919	5 567
Entrants	2 063	3 914	2 370	4 099	3 703
Sortants	2 814	2 945	2 531	3 565	3 515
Total	11 388	16 864	12 906	15 583	12 786
Tous comptes					
Internes	16 056	17 200	15 375	14 311	10 088
Entrants	2 860	4 804	2 764	4 776	4 239
Sortants	3 139	3 323	2 896	4 025	3 911
Total	22 056	25 327	21 035	23 113	18 238

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 IMMATRICULATIONS

Après plusieurs trimestres marqués par la chute* assez nette des immatriculations de véhicules professionnels, le bilan pour le troisième trimestre 2013 semble plus mitigé.

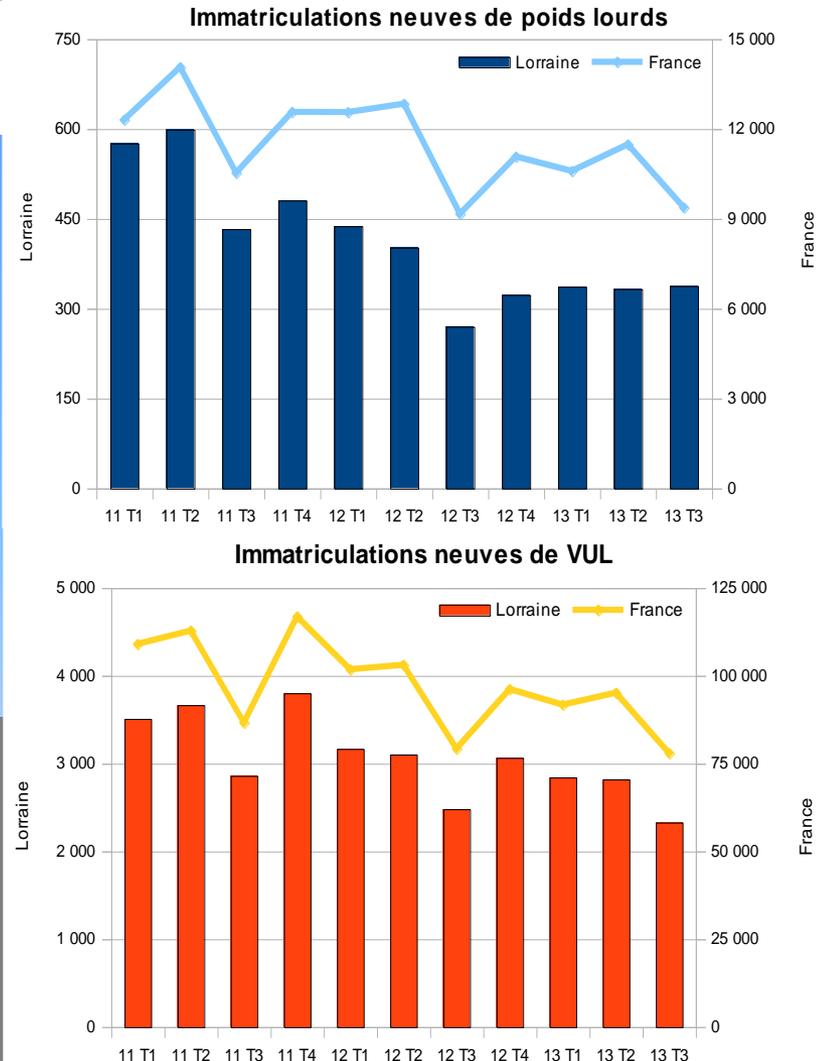
Pour les poids lourds, on observe, par rapport au même trimestre de l'année n-1, une augmentation de 25,2 % des immatriculations en Lorraine. On recense, pour le troisième trimestre 2013, 338 immatriculations neuves de PL (le nombre d'immatriculations en Lorraine est d'ailleurs assez stable depuis quelques trimestres, tournant autour de 300 immatriculations par trimestre). Cette tendance à la hausse semble plus prononcée qu'au niveau national, les immatriculations de PL en France ayant augmenté de 2,3 % sur cette même période.

A l'inverse, pour les véhicules utilitaires légers, la situation est, ce trimestre encore, à la baisse (-6,2 % en Lorraine et -1,6 % au niveau national). Les immatriculations de VUL en Lorraine s'élèvent à 2 329 pour le troisième trimestre 2013, contre 2 482 pour le même trimestre de l'année précédente. En Lorraine, comme en France, c'est donc le septième trimestre consécutif pour lequel on enregistre une baisse des immatriculations de véhicules utilitaires légers.

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

(Immatriculations neuves)	Véhicules utilitaires légers (VUL)						
	2012				2013		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Lorraine	3 168	3 105	2 482	3 067	2 844	2 822	2 329
France	101 785	103 072	79 234	96 163	91 715	95 123	77 950
	Poids lourds (PL)						
Lorraine	438	402	270	323	337	333	338
France	12 557	12 836	9 163	11 075	10 591	11 480	9 374

Source : SoeS, fichier central des automobiles





Transport fluvial

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

En matière de transport fluvial de marchandises, la tendance positive constatée lors des deux premiers trimestres de 2013 se poursuit sur le troisième.

Sur la Moselle canalisée, qui représente la majeure partie des échanges, les expéditions et réceptions au cours des neuf premiers mois de l'année 2013 ont respectivement progressé de 9,1 % et 17,1 %, par rapport aux neuf premiers mois 2012. Les évolutions les plus marquées sont obtenues pour les sections Metz – Apach et Neuves-Maisons – Toul.

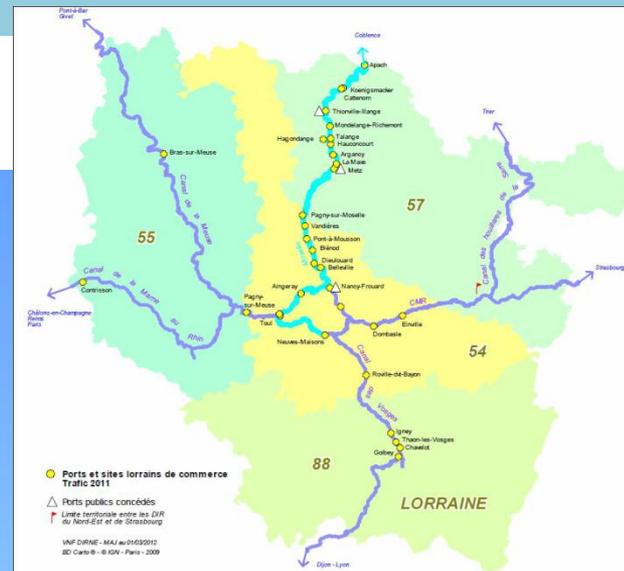
Ces résultats positifs s'expliquent :

- D'une part, par la hausse importante qui a pu être constatée concernant les exportations de produits oléagineux grâce à un cours avantageux pour les céréales françaises.
- D'autre part, par les mauvaises conditions climatiques de 2013, qui ont engendré une augmentation de l'importation du charbon pour les centrales thermiques.

L'équilibre entre les importations et les exportations a ainsi été optimisé, ce qui a considérablement réduit les voyages à vide. On peut également noter la montée en puissance d'une nouvelle filière : celle de la cellulose qui connaît un accroissement non négligeable grâce aux entreprises papetières du grand quart Nord-Est.

Pour les deux autres canaux, représentant une partie assez faible des échanges, le bilan est plus mitigé.

Si les trafics se sont stabilisés sur le canal des Vosges, on observe une baisse du transport des marchandises sur le canal de la Marne au Rhin (résultat à nuancer, car les échanges effectués sur ce canal ne représentent que 0,4 % des échanges totaux).



Source : VNF – ADVE Nancy

Évolution au cours des neuf premiers mois 2013 par rapport aux neuf premiers mois 2012 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2013			2012			Variation 2013/2012		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	2 093 249	2 008 557	4 101 806	2 051 052	1 580 253	3 631 305	+ 2,1 %	+ 27,1 %	+ 13 %
	de Frouard à Metz	991 166	668 313	1 659 479	828 919	739 829	1 568 748	+ 19,6 %	- 9,7 %	+ 5,8 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	0	0	0	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	304 401	470 548	774 949	225 968	367 351	593 319	+ 34,7 %	+ 28,1 %	+ 30,6 %
	TOTAL :	3 388 816	3 147 418	6 536 234	3 105 939	2 687 433	5 793 372	+ 9,1 %	+ 17,1 %	+ 12,8 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	14 606	0	14 606	27 481	0	27 481	- 46,9 %	-	- 46,9 %
	de Toul à Contrisson	4 061	8 035	12 096	0	21 460	21 460	-	- 62,6 %	- 43,6 %
	TOTAL :	18 667	8 035	26 702	27 481	21 460	48 941	- 32,1 %	- 62,6 %	- 45,4 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	228 461	228 221	456 682	228 847	226 908	455 755	- 0,2 %	+ 0,6 %	+ 0,2 %

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.

REGAIN D'ACTIVITÉ POUR L'INTERMODALITÉ EN LORRAINE

Ouverture d'un nouvel espace logistique – Parc d'activités Cap Vosges de Damblain (1/2)

Historique

En 2004, Michèle ALLIOT-MARIE, Ministre de la Défense, propose d'acquérir l'ancienne base de l'OTAN de Damblain. Le Conseil général des Vosges en fait donc l'acquisition, cette décision ayant été prise en concertation avec l'ensemble des 31 conseillers généraux.

Dès que les logisticiens sont informés du souhait du département d'acheter cette ancienne base militaire et avant même qu'il ne l'achète, le Conseil général a reçu trois offres de trois logisticiens différents (Deret-Prologis, GSE, Thales) pour une surface de 350 hectares, soit plus que la capacité de la zone de Damblain.

Après 6 ans de travaux, la zone est opérationnelle. L'année 2011 fut cependant une année noire pour la logistique qui connaît probablement sa crise la plus grave. Deret-Prologis ne parvient plus à respecter son programme prévisionnel. Des contacts avec d'autres entreprises ont alors été pris et les discussions se poursuivent.

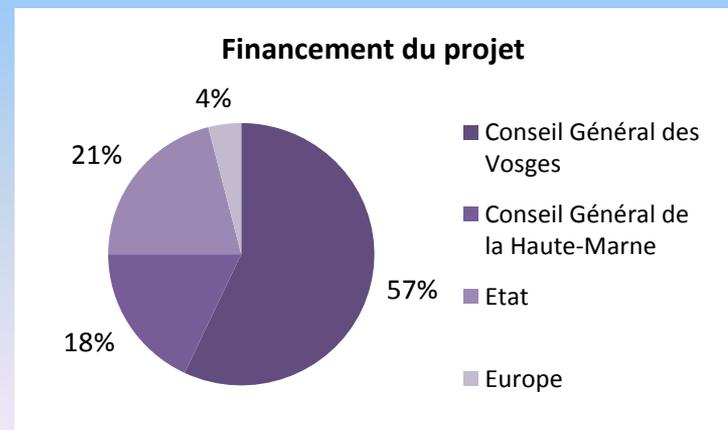
Présentation de la zone de Damblain

Inauguré le 19 septembre 2013, le parc d'activités dispose d'une surface totale de 302 hectares, dont 262 disponibles, pour un prix de vente de l'ordre de 5 € HT par m². Ce parc d'activités possède en outre des atouts incontestables :

- son positionnement géographique avec un double accès autoroutier et ferroviaire,
- le raccordement au réseau ferré de toute entreprise quel que soit son positionnement sur les 262 hectares du parc d'activités, représentant un atout unique en France,
- la possibilité d'accueillir rapidement des activités classées Seveso seuil haut.

Financement

Pour un montant total de 34 millions d'euros (hors taxes), ce projet a été financé selon la répartition suivante :



REGAIN D'ACTIVITÉ POUR L'INTERMODALITÉ EN LORRAINE

Ouverture d'un nouvel espace logistique – Parc d'activités Cap Vosges de Damblain (2/2)

Caractéristiques du parc d'activités

Liaisons ferrées :

- > ITE (Installations Terminales Embranchées) à pilotage automatique permettant un trafic d'au moins 15 000 t/j de marchandises
- > Possibilité d'évolution du faisceau actuel de 4 voies de 750 m à 15 voies
- > Livraisons des wagons au quai du bâtiment en moins de 30 min depuis le faisceau de triage
- > Cour de transbordement rail-route

Liaison routière :

- > Autoroute A31 (E21) à 5 km avec accès dédié

Liaison ferroviaire :

- > Implantation sur l'axe Rotterdam/Marseille
- > À 1h00 des gares TGV d'Epinal et de Nancy

Liaison aérienne :

- > À 0h30 de l'aéroport Epinal/Mirecourt
- > À 1h15 de l'aéroport Metz/Nancy
- > À 2h00 de l'aéroport international Luxembourg/Findel



Perspectives d'évolution

Depuis 3 ans, le Conseil Général des Vosges a replacé le parc d'activités Cap Vosges Damblain sur le marché. Les contacts et les visites s'enchaînent ; différents types de prospects ont montré des intérêts sérieux :

- Les grandes entreprises industrielles en recherche de surfaces importantes, répondant à des appels d'offres européens, dont certains sont encore en cours,
- Des industries locales plus petites : une scierie, une entreprise de traitement des déchets, un horticulteur,...
- Deux grands ports en recherche de bases arrière logistiques avec lesquels nous continuons d'entretenir des relations étroites,
- Des logisticiens spécialisés cherchant une plateforme de stockage performante, comme les centrales d'achat des hypermarchés,
- Des investisseurs immobiliers cherchant à réaliser une opération foncière.

Source : Dossier de presse « Parc d'activités Cap Vosges de Damblain »,
Conseil Général des Vosges

Contact : Conseil Général des Vosges
Direction du Développement des Activités Economiques
Mission Ingénierie Industrielle
03 29 82 45 03



DANS NOS DÉPLACEMENTS OU CHEZ SOI, SOMMES-NOUS SOUMIS À LA POLLUTION DE L'AIR ? (1/3)

Chacun passe en moyenne 70 à 90 % de son temps dans un espace fermé (domicile, travail, transports,...). De nombreuses substances présentes dans l'air respiré peuvent provoquer des gênes, des symptômes, voire des pathologies respiratoires graves.

Les polluants de l'air intérieur, des sources variées

Les principaux polluants de l'air intérieur peuvent être de natures diverses :

- Polluants chimiques : oxydes d'azote (NOx), Composés Organiques Volatils (COV), monoxyde de carbone (CO), benzène, *etc.*
- Contaminants biologiques : moisissures, allergènes domestiques (acariens, animaux domestiques, blattes,...), pollens, *etc.*
- Particules et fibres : particules fines issues de la combustion, amiante, fibres minérales artificielles, *etc.*

Les sources de pollution sont nombreuses ; elles proviennent des matériaux de construction, de décoration, des appareils de chauffage et équipements, *etc.* Des modes de vie peuvent également favoriser la pollution intérieure (Ex : tabagisme). Certaines substances sont reconnues comme cancérogènes, telles que le benzène présent dans certains meubles, moquettes ou peintures, la fumée de cigarette et la pollution routière.

Les enjeux sanitaires et économiques sont importants : l'asthme atteint à ce jour 3,5 millions de personnes et les insuffisants respiratoires représentent 50 000 personnes sur tout le territoire. Le coût économique d'une mauvaise qualité de l'air intérieur atteint ainsi les 20 à 30 milliards en France.

Zoom : les automobilistes plus pollués que les piétons

Lors des déplacements quotidiens, les usagers des transports sont soumis à une grande variété de polluants. Fait marquant, les personnes présentes dans l'habitacle d'un véhicule sont plus exposées à la pollution de l'air qu'un piéton.

Une étude* réalisée par AirParif démontre que l'exposition individuelle à la pollution intérieure dépend des différents moyens de transports, des lieux traversés et du trafic. Elle est la plus forte en voiture, suivie des transports en bus, puis viennent les déplacements en tramway, à vélo et à pied.



Source : Air Lorraine



DANS NOS DÉPLACEMENTS OU CHEZ SOI, SOMMES-NOUS SOUMIS À LA POLLUTION DE L'AIR ? (2/3)

> En voiture

Les études les plus récentes (cf. sources) montrent que la pollution dans l'habitacle d'une voiture est principalement issue des fumées de gaz d'échappements des voitures les plus proches. Les polluants mesurés sont le dioxyde d'azote (NO₂) et le benzène, car ce sont des polluants issus à 95 % du trafic routier, auxquelles se rajoutent les particules fines en suspension provenant de l'usure des pièces mécaniques.

La concentration des polluants étudiés est particulièrement élevée** quand le trafic routier est plus dense : c'est le cas lors des bouchons, aux arrêts aux feux et pendant la circulation dans un tunnel. En effet, la pollution dans l'habitacle est essentiellement due aux véhicules qui précèdent. Ce constat est particulièrement problématique pour les enfants transportés à l'arrière de la voiture, plus exposés à la pollution que ceux transportés à l'arrière d'un vélo.

D'autre part, lorsque l'on est fumeur, le taux de particules fines est 3 fois supérieur au taux maximum préconisé par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) pour une bonne qualité de l'air intérieur***. Le tabagisme passif entraîne des problèmes respiratoires, de l'asthme, voire des morts subites pour les

enfants.

Les effets sur la santé dépendent de la durée d'exposition et du polluant. Une exposition courte mais intense au NO₂ peut provoquer des irritations des voies respiratoires ; en revanche, l'exposition répétée au benzène est cancérigène (ce qui peut être le cas lors des trajets domicile-travail).

Toutefois, on constate le rôle positif des équipements de ventilation et d'épuration d'air lors de la mesure de concentration de NO₂. La fonction « recyclage » et l'utilisation de filtres à charbon actif diminuent de moitié la concentration dans l'habitacle.



Source : <http://www.photl.com>

> Dans les transports en commun

La pollution présente dans l'habitacle des bus est importante mais toutefois plus faible que celle présente dans les voitures. Elle est surtout liée à l'ouverture et la fermeture régulières des portes, aux arrêts et démarrages fréquents, aux embouteillages et à la vitesse limitée.

Une étude sur Montpellier **** menée par Air- LR a démontré que les niveaux de polluants dans les tramways sont *a priori* inférieurs. L'exposition observée au NO₂ est plus basse dans le tramway que dans les stations de mesures urbaines. D'autre part, l'exposition des usagers aux particules fines lors de leurs trajets domicile-travail est supérieure aux concentrations mesurées dans les stations urbaines montpelliéraines.

> En vélo ou à pieds

Lors d'un même trajet, le cycliste et le piéton respirent un air moins chargé en polluants que l'automobiliste. Même si les cyclistes inhalent plus d'air (2 à 3 fois plus), les automobilistes restent tout de même 2 à 3 fois plus exposés au benzène que ces derniers.



Développement durable

DANS NOS DÉPLACEMENTS OU CHEZ SOI, SOMMES-NOUS SOUMIS À LA POLLUTION DE L'AIR ? (3/3)

Les bons gestes à adopter

Pour conclure, les espaces clos **ne sont pas des zones étanches à la pollution** ; les composés issus de certains matériaux peuvent dégrader la qualité de l'air intérieur.

Les enjeux sont importants et chacun peut agir en adoptant les bons gestes :

> **Chez soi ou au bureau** : aérer le plus souvent possible en privilégiant l'aération tôt le matin et à l'écart des zones de trafic. On peut aussi privilégier les produits de rénovation éco labellisés et faire contrôler régulièrement les appareils de chauffage.

> **En voiture**, éviter les embouteillages et utiliser le recyclage d'air lors du passage dans un tunnel. On peut aussi privilégier les modes de transports en commun ou les déplacements doux (véhicules électriques, vélo, trottinette, marche à pied,...) qui permettent de choisir son itinéraire et d'emprunter les axes les moins pollués.

Sources :

*<http://www.cancer-environnement.fr/LinkClick.aspx?fileticket=aut9n9CTVSM%3D&tabid=248&mid=1461>

**http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/mesures_embarquees_synthese.pdf

http://www.atmo-poitou-charentes.org/IMG/pdf/ASPA-laircmonaffaire_dossier-thematique.pdf

***<http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5hK-jfByEnzGsePjF1yGTi6lNyNMg?docId=CNG.58a8df68d593a02e9460d9fce5a485b0.2a>

****<http://www.air-lr.org/publications/exposition-a-la-pollution-dans-les-differents-modes-de-transports-sur-des-trajets-domicile-travail-2012/c-25-19492.html>

Article rédigé
par Air Lorraine





L'OPF REGIORAIL LORRAINE, SUR LES RAILS EN DÉCEMBRE 2013

Le 16 décembre 2013, un nouvel Opérateur Ferroviaire de Proximité (OPF), RegioRail Lorraine, doit voir le jour entre Golbey, près d'Épinal (88), et Blainville-Damelevières (54).

Sa première mission sera d'assurer six navettes hebdomadaires entre ces deux sites. Ces navettes emporteront principalement du papier produit par Norske Skog (un peu moins de 300 000 tonnes par an, soit 50 % de la production), implanté à Golbey, et, dans l'autre sens, des wagons vides ou chargés à destination de la plateforme logistique rail-route attenante d'Eurorail. Ces trains achemineront également des wagons pour le compte de Michelin, également situé à Golbey. Précisons que ladite plateforme logistique a été érigée pour créer des équilibres de flux plutôt que de devoir acheminer des wagons vides.

« *Aujourd'hui, nous équilibrons à plus ou moins 55 % les 5 000 wagons annuels de Norske Skog* » fait valoir Eric DEBRAUWERE, à la tête d'Eurorail. Avec la nouvelle organisation, les wagons rejoindront Miramas et le port de Fos, au crochet d'un train exploité par ETF Service. Une correspondance avec l'OPF RegioRail Languedoc-Roussillon leur permettra d'atteindre le site rail-route du logisticien, au Boulou. Cette liaison Nord-Sud permet à Eurorail de se doter d'un axe avec possibilité d'organiser un « prend-laisse » tout au long de son parcours.

A Blainville, d'autres possibilités de connexions seront offertes avec Euro Cargo Rail (via les hubs de Gevrey et de Sarrebruck) ou CFL Cargo (via les hubs de Hagondange et de Bettembourg). Des connexions avec la Belgique sont réalisées avec OSR France, via Lérouvill (RegioRail y remettra des wagons) et Tergnier.



Pour l'heure, le plan de transport n'est pas encore complètement arrêté. L'objectif de RegioRail Lorraine, filiale de RegioRail NV (détenu à 50/50 par Eurorail et RDC⁽³⁾) est ensuite de drainer les trafics potentiels de la région.

A noter que pour le démarrage, RegioRail Lorraine roulera sous le certificat de sécurité adapté de RegioRail Languedoc-Roussillon. Au lancement, le nouvel acteur aura besoin de six agents et de deux locomotives diesel G 1206 Vossloh.

Source : Cet article est extrait de *La Lettre Ferroviaire*, n° 97 du 12 novembre 2013, Editions Laurent Charlier

⁽³⁾ RDC = Railroad Development Corporation, société américaine détenue par Henry Posner III



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 1er juin 1924 dans le département de la Moselle.
Directeur de la publication : Frantz EHLACHER – Conception éditoriale : Renaud BAYLE
Décembre 2013

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