



## SOMMAIRE

### *ACTUALITÉS – CONJONCTURE*

- La conjoncture nationale et régionale.....2
- Les indices des prix de transport de fret.....3

### *ENTREPRISES*

- La démographie des entreprises en Lorraine :
  - Créations et défaillances*.....4
  - Inscriptions et radiations des registres*.....5

### *TRANSPORT ROUTIER*

- Zoom sur le pesage des poids lourds.....6
- Le transport routier de marchandises en Lorraine :
  - Les flux*.....7
  - Les immatriculations*.....8

### *TRANSPORT FLUVIAL*

- Bilan des chômages en Lorraine.....9
- Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :
  - Les chargements et déchargements*.....10

### *DÉVELOPPEMENT DURABLE*

- L'inventaire des émissions : un outil au service de la qualité de l'air.....11

### *FLASH*

- L'écotaxe poids lourds, Technique et Pratique.....13

### *CONTACTS*

14

## AGENDA

**15/10/2013**

Rencontre des ORT du Grand-Est (DIJON)

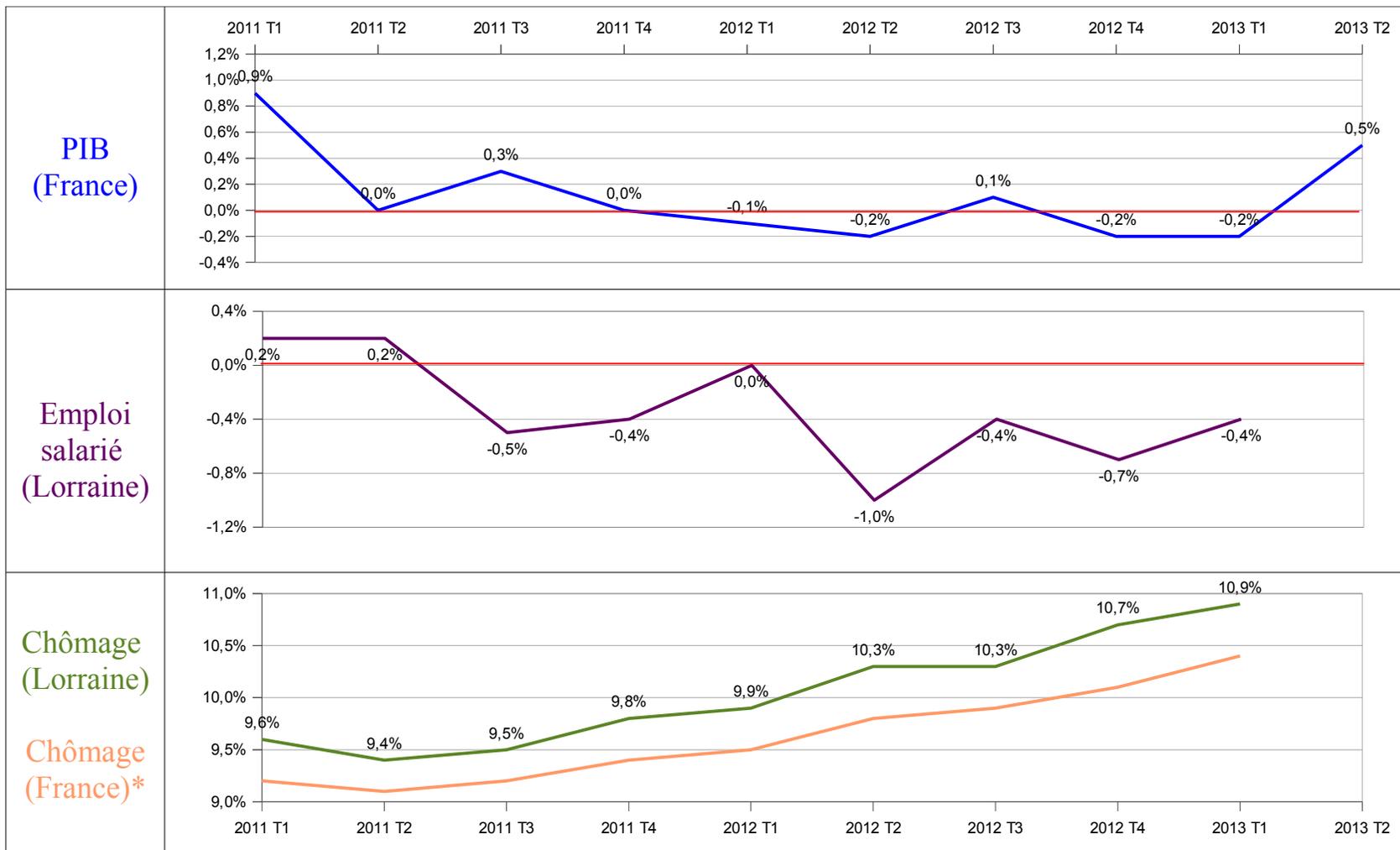
**12/11/2013**

Bureau et Conseil d'administration de l'ORT2L

**07/01/2014**

Assemblée Générale de l'ORT2L

LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE<sup>1</sup>



Après une certaine stagnation, voire un recul, au cours des derniers trimestres, le PIB français repart à la hausse et augmente de 0,5 % au deuxième trimestre 2013. Serait-ce le retour de la croissance ?

Il faut cependant nuancer ces conclusions au regard des chiffres du chômage. Ces derniers sont en effet en hausse continue depuis le deuxième trimestre de 2011. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant que le niveau du chômage lorrain est au-dessus du niveau national. Peut-être peut-on espérer une inversion de la courbe du chômage dès lors que la croissance du PIB sera établie de manière plus durable.

(\* ) Données provisoires

## LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET<sup>2</sup>

**L'année 2013 commence sur une hausse quasiment globale des prix du transport\*, à l'exception notable du transport maritime qui voit ses prix orientés à la baisse.**

Les prix pratiqués dans le transport maritime sont ainsi en diminution de 2 % au premier trimestre, revenant au niveau atteint un an auparavant (+0,1 % entre le premier trimestre 2012 et le premier trimestre 2013). Les prix du transport maritime ont finalement reculé de 20 % en trois ans.

Dans le sillage du trimestre précédent, les prix du transport fluvial se contractent ce trimestre (-0,6 %), quoique de manière moins importante (-2,3 % au dernier trimestre 2012). Ce sont d'une part l'évolution des prix du transport international (-0,9 %), et d'autre part l'évolution des prix pratiqués sur le bassin Grand-Est\*\* (-5 %), qui expliquent en grande partie la baisse constatée ce trimestre.

Les prix de services de messagerie, de fret express et de courrier restent globalement stables ce trimestre (de +0,3 à +0,4 %). Malgré ces chiffres positifs, l'évolution des prix du courrier international est fortement orientée à la baisse (-1,6 %), alors que le même service de niveau national connaît une augmentation de ses prix (+0,8 %).

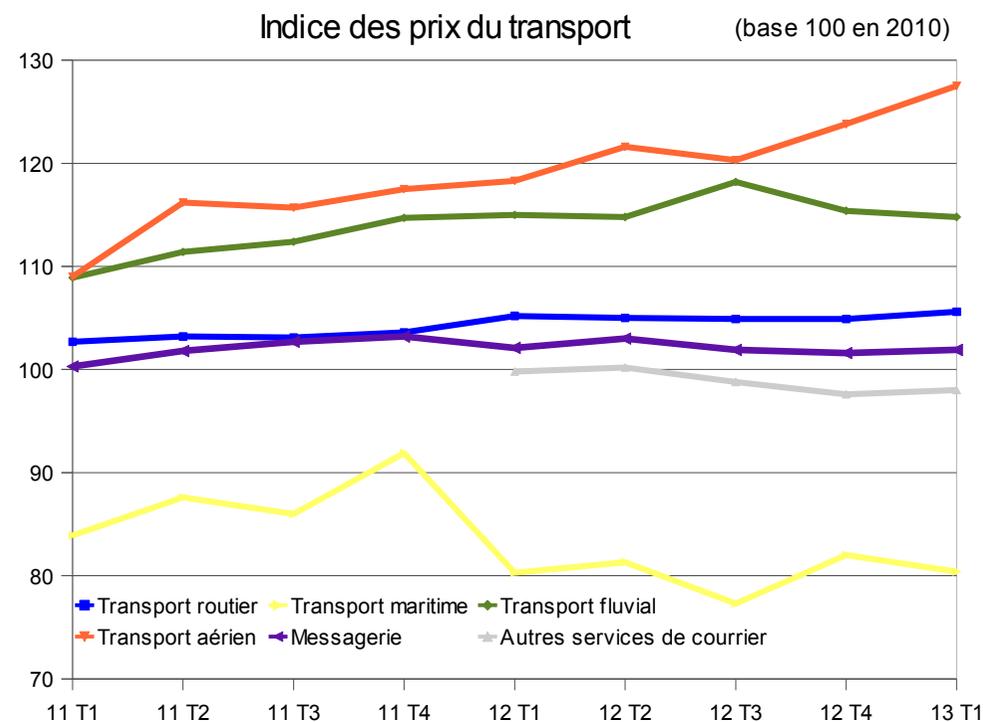
Après une année complète de quasi-stagnation, les prix du transport routier de fret repartent sensiblement à la hausse ce trimestre (+0,7 %). Cette croissance des prix est par ailleurs corrélée à la distance d'acheminement : les prix du transport de proximité augmentent de 0,2 %, ceux de l'interurbain de 0,7 % et +1,3 % à l'international. On pourrait éventuellement mettre cela en lien avec l'augmentation continue du prix des carburants.

Suivant la tendance initiée en 2009, les prix du transport de fret aérien s'apprécient de 3 % ce trimestre. En baisse de 1,9 % sur les destinations du Moyen-Orient et d'Amérique du Nord, les prix croissent de 7,9 % vers l'Europe et de 10,4 % vers l'Asie-Pacifique.

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

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

**Nota :** Le SOeS a procédé ce trimestre à la réindexation des indices de prix. La base 100 correspond à la moyenne de l'année 2010, contre la moyenne de l'année 2006 pour les éditions précédentes. Il en résulte une modification des chiffres qui ne sont plus en accord avec la *Lettre d'information* de juin.



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

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES

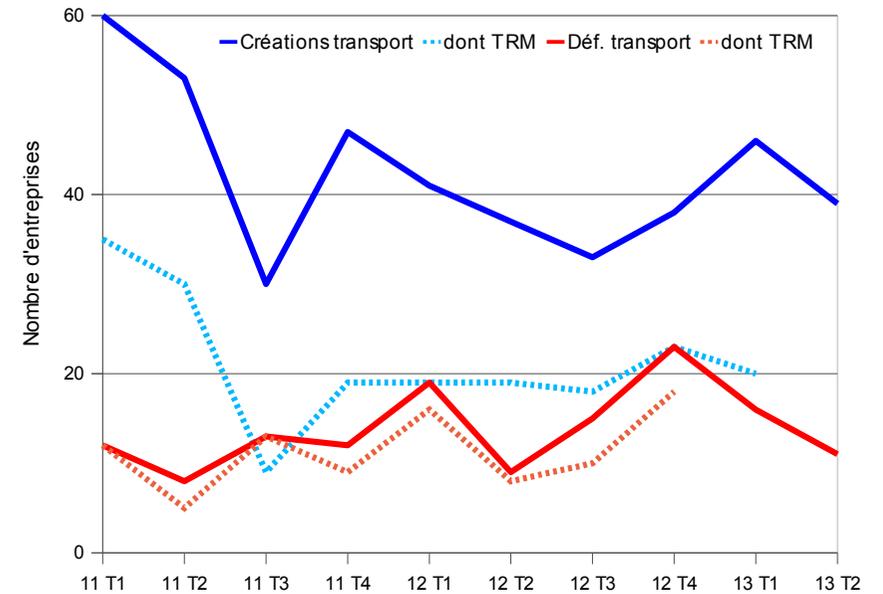
Concernant la démographie des entreprises, contrairement au niveau national, le secteur lorrain des transports poursuit son début d'année 2013 de manière plutôt prometteuse.

Au niveau national, et pour l'ensemble des secteurs, les créations d'entreprises subissent un nouveau recul\* ce trimestre. Ce phénomène est d'autant plus marqué que le nombre de défaillances est en augmentation (15 508 pour le deuxième trimestre 2013, contre 14 617 pour le même trimestre de 2012).

Pour la région Lorraine, le résultat n'est guère différent : on observe, pour le deuxième trimestre 2013, une chute de 7 % des créations d'entreprises tous secteurs, par rapport au même trimestre de l'année 2012.

Le secteur lorrain des transports semble quant à lui tirer son épingle du jeu, dans la mesure où le nombre d'entreprises créées dans ce secteur est en légère hausse (2 entreprises créées par rapport au même trimestre de l'année dernière). Globalement, le secteur des transports lorrains s'est enrichi d'une trentaine d'entreprises pour le deuxième trimestre 2013, étant ainsi dans la continuité du premier trimestre 2013 (encore une trentaine d'entreprises de transport créées).

Démographie des entreprises de transports en Lorraine



	2012				2013	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Créations</b>						
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	4 042	3 577	3 301	3 289	3 812	3 326
<b>Créations transport</b>	41	37	33	38	46	39
<b>dont TRM</b>	19	19	18	23	20	
<b>Tous secteurs (France)</b>	155 948	136 688	124 152	133 187	147 773	133 564
<b>Défaillances</b>						
<b>Tous secteurs (Lorraine)</b>	540	489	430	553	549	488
<b>Défaillances transport</b>	18	9	15	23	16	11
<b>dont TRM</b>	16	8	10	18		
<b>Tous secteurs (France)</b>	16 991	14 617	12 643	17 004	16 603	15 508

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

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

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

**Le deuxième trimestre 2013 connaît, en termes de registres des transporteurs, une tendance contraire au trimestre précédent, marquée par la hausse\* combinée des inscriptions nouvelles et des radiations.**

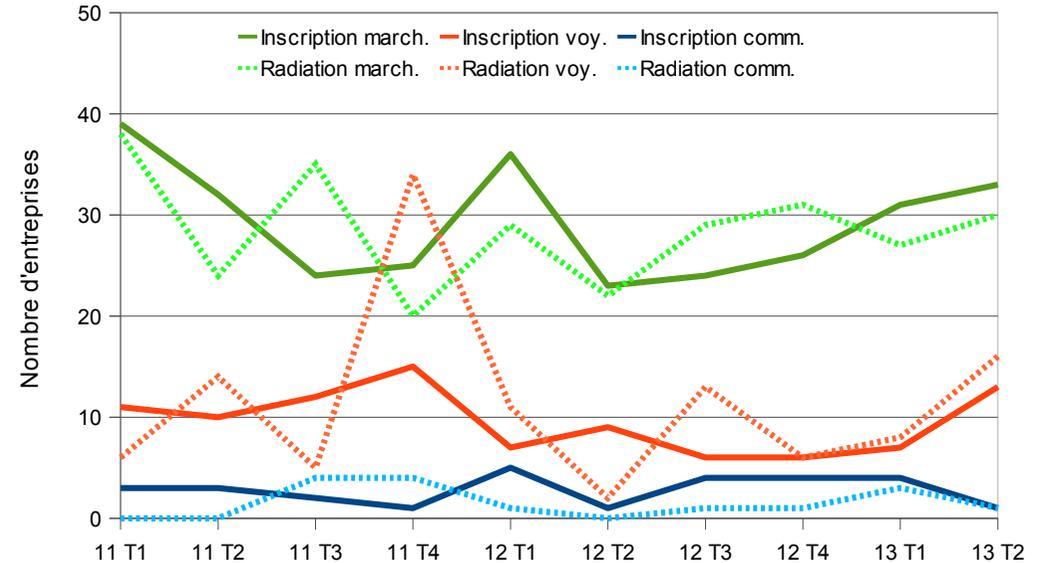
Concernant les marchandises, 33 entreprises supplémentaires ont été inscrites sur le registre des transporteurs, ce chiffre dénotant une augmentation de 43 %\* des inscriptions nouvelles enregistrées. Dans le même temps, le nombre de radiations augmente sensiblement dans les mêmes proportions, passant de 22 au deuxième trimestre 2012 à 30 au deuxième trimestre 2013, soit une augmentation de 36 %. Le nombre de radiations étant toutefois resté inférieur à celui des inscriptions, ce registre s'est globalement enrichi de trois nouvelles entreprises de transport routier de marchandises.

La situation du registre des transporteurs de voyageurs est tout autre. Si le nombre d'inscriptions a crû dans les mêmes proportions que sur les marchandises (+44 %, soit 13 inscriptions), le nombre de radiations sur ce registre a été multiplié par 8, passant de 2 à 16 en une année. Pour le quatrième trimestre consécutif, le nombre d'entreprises inscrites sur le registre « voyageurs » est en recul (le nombre de radiations étant supérieur à celui des inscriptions), perdant trois entreprises ce trimestre.

Le registre des commissionnaires de transport ne connaît pas d'évolution ce trimestre, puisque le nombre de radiations (égal à une entreprise) a atteint le même niveau que celui des inscriptions nouvelles.

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

Mouvements sur les registres des transporteurs



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

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

## ZOOM SUR LE PESAGE DES POIDS LOURDS

Article rédigé par DREAL Lorraine  
Service Transports, Infrastructures et Déplacements  
Division Réglementation des Transports

Le contrôle des surcharges des poids lourds en circulation est l'une des missions essentielles des services de contrôle des DREAL. L'objectif est triple : (i) faire respecter les règles du Code de la route dans un but de sécurité routière des usagers et des professionnels de la route, (ii) protéger les infrastructures routières contre les dégradations de chaussées liées aux surcharges et (iii) contribuer à une concurrence loyale entre transporteurs routiers dans le respect du cadre légal et réglementaire.

Les contrôles s'effectuent selon différents procédés qui sont fonction des types de contrôles routiers et des cibles poursuivies.

Le premier type de pesage est réalisé au moyen de pesons embarqués dans les véhicules de contrôle des contrôleurs des transports terrestres et de peseurs installés lors d'opérations de contrôle classiques programmées avec les forces de l'ordre. Sur les lieux de contrôle, le pesage est alors inclus dans le contrôle du véhicule. En cas de constatation de surcharges, le contrevenant fera l'objet d'une verbalisation, voire d'une immobilisation du véhicule (s'ajoutant à la verbalisation), avec obligation de faire cesser l'infraction (déchargement du surplus de charge, chargement du surplus sur un autre véhicule).

Le deuxième type de pesage est réalisé au moyen d'équipements de pesées en marche (EPM), installés dans et en bord de chaussée, qui permettent de détecter les véhicules en surcharge, puis de les intercepter et de les peser pour vérifier la surcharge présumée et de verbaliser ou immobiliser. L'intérêt de ce dispositif est de cibler les véhicules présumés en surcharge et de n'extraire de la circulation que les véhicules en infraction. Les EPM ne sont pas des radars automatiques, mais la technologie est à présent totalement fiable et permet d'être pratiquement certain qu'un véhicule détecté en surcharge l'est réellement. En Lorraine, trois dispositifs de ce type existent : le premier sur l'A31 à hauteur de FEY dans le sens Metz-Nancy, le deuxième sur l'A31 à hauteur de LOISY dans le sens Nancy-Metz, et le troisième sur l'A4 à hauteur de la barrière de péage de Saint-Avold.

Les données enregistrées en permanence par les EPM (surcharge globale, surcharge par essieu ou par bloc d'essieux) permettent également d'identifier l'immatriculation des véhicules, le lieu, la date et l'heure du contrôle et de déclencher des contrôles *a posteriori* des entreprises infractionnistes. En effet, une surcharge est souvent associée à d'autres infractions liées aux temps de travail et de repos des conducteurs. Ces informations pourront très prochainement être transmises aux autorités étrangères.

En termes statistiques, les EPM indiquent aussi les « jours et heures de pointe des surcharges » qui permettent de focaliser les contrôles routiers sur ces périodes. Malgré la crise économique actuelle qui a contribué à diminuer les tonnages moyens transportés et le passage à 44 tonnes, on constate tout de même une moyenne de 10 à 15 % de véhicules en surcharge, ce qui correspond à des dizaines de milliers de véhicules par jour sur l'A31 par exemple.

Le troisième type de pesage est le pesage à basse vitesse. Il s'agit de faire passer les véhicules en marche (5 km/h) sur une dalle de pesée, homologuée par le service métrologie de la DIRECCTE et située sur une aire de contrôle. La détection des surcharges est immédiate et ne nécessite plus une nouvelle pesée. L'intérêt de ce dispositif est de réaliser une opération de pesées sur un plus fort contingent de véhicules et de donner un signal fort aux transporteurs sur ce type de contrôle et sur la nécessité d'être en conformité avec les règles du Code de la route. En Lorraine, ce type d'installation a été réalisé sur la RN4 à l'aire du Barrois. Prochainement, des panneaux à signalisation dynamique obligeront les poids lourds à sortir sur l'aire de contrôle pour l'opération de pesées et un équipement lumineux affichera l'immatriculation des véhicules en infraction.



Source : Système de pesage en marche de Sterela

**LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES FLUX**

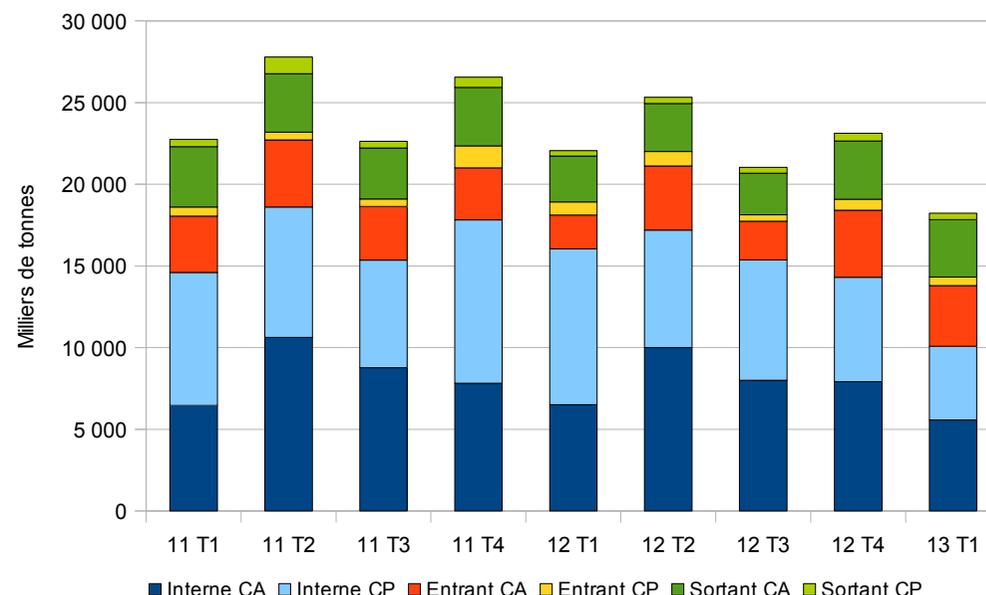
**Pour le cinquième trimestre consécutif, les échanges routiers de marchandises sont en recul en Lorraine\*.**

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
<b>Compte d'autrui</b>					
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
<b>Tous comptes</b>					
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 IMMATICULATIONS**

La mauvaise conjoncture du secteur se lit à nouveau ce trimestre, comme les cinq trimestres précédents, dans la chute des immatriculations de véhicules professionnels\*.

2 822 véhicules utilitaires légers (VUL)<sup>3</sup> ont été immatriculés en Lorraine au deuxième trimestre 2013, soit une baisse de 9%\*, après -10 % au trimestre précédent. Cette diminution s'inscrit dans la moyenne nationale, qui s'établit à -8 % ce trimestre (et -10 % au premier trimestre). Facteur aggravant néanmoins, le nombre d'immatriculations neuves de VUL a diminué entre le premier et le deuxième trimestre en Lorraine (-1 %), alors que ce nombre est en augmentation sur la France entière.

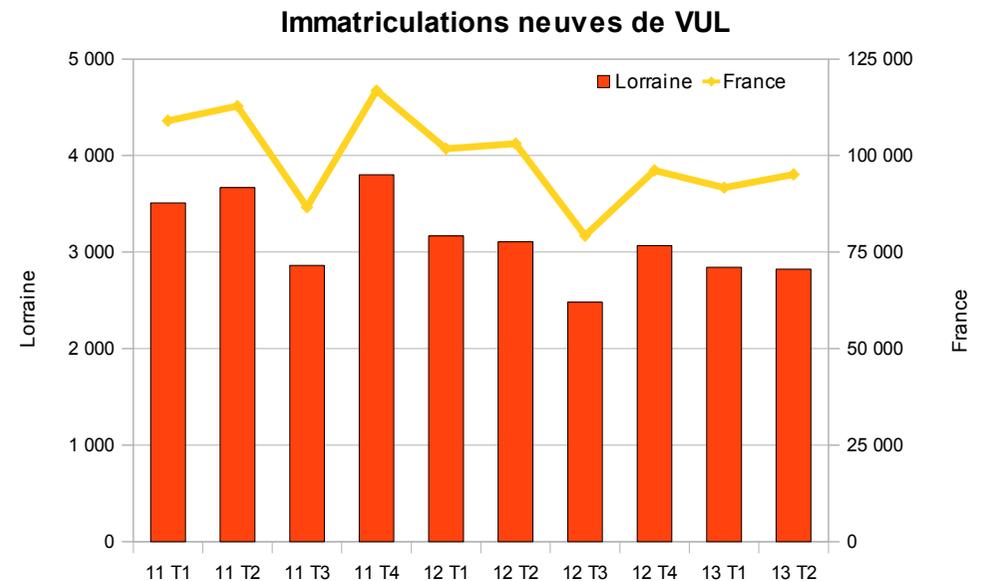
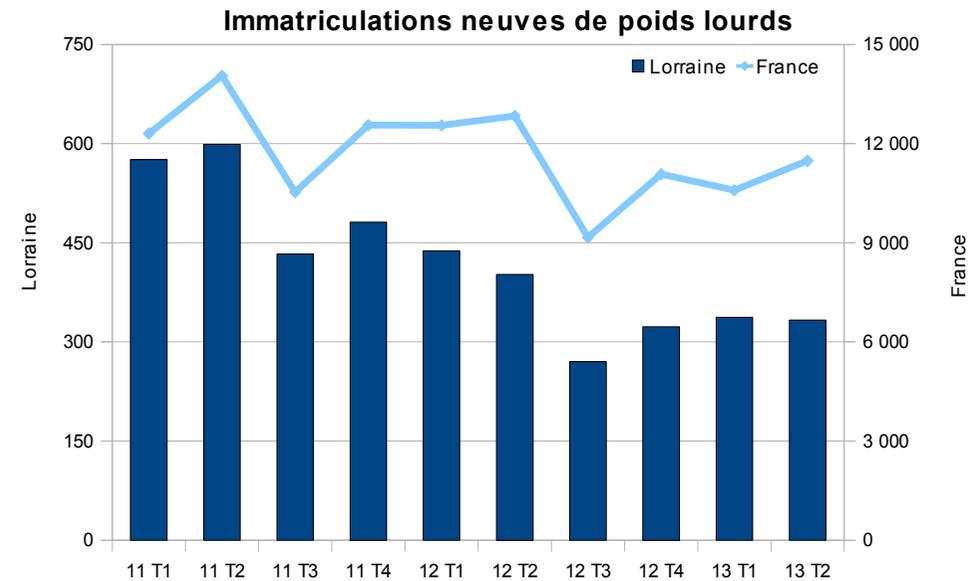
La situation des immatriculations neuves de poids lourds (PL)<sup>4</sup> est plus préoccupante et est à mettre en lien avec le recul des échanges routiers de marchandises en Lorraine. La région connaît ainsi ce trimestre une baisse de 17 %, en légère amélioration par rapport au trimestre précédent (-23 %). Cette diminution importante est d'autant plus inquiétante qu'elle est encore inférieure de 6 points à la moyenne nationale (-11 %), et que, comme pour les VUL, les immatriculations régressent entre le premier et le deuxième trimestre (-1 %) au niveau régional alors qu'elles croissent au niveau national (+8 %).

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

(Immatriculations neuves)	Véhicules utilitaires légers (VUL)					
	2012				2013	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Lorraine</b>	3 168	3 105	2 482	3 067	2 844	2 822
<b>France</b>	101 785	103 072	79 234	96 163	91 715	95 123

	Poids lourds (PL)					
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
<b>Lorraine</b>	438	402	270	323	337	333
<b>France</b>	12 557	12 836	9 163	11 075	10 591	11 480

Source : SoeS, fichier central des automobiles



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

**BILAN DES CHÔMAGES EN LORRAINE : SUR LA VOIE D'EAU, LES CHÔMAGES SONT TRÈS ACTIFS**Article rédigé par VNF  
Direction Territoriale Nord-Est

Le chômage est la période où les canaux et voies d'eau sont fermés à la navigation afin de permettre la réalisation de toutes les réparations et opérations de maintenance impossibles à effectuer quand les bateaux circulent et que les canaux sont en eau.

Ces périodes sont fixées à l'avance et sont définies en concertation avec les usagers et clients de la voie d'eau ou avec les pays riverains (uniquement pour la Moselle qui est une voie d'eau internationale).

L'enjeu est de réaliser ces travaux en laissant toujours une possibilité aux utilisateurs de la voie d'eau pour effectuer leurs trajets et en étant toujours le plus efficace possible pour profiter au maximum de cette période d'arrêt (période qui va de 10 jours sur la Moselle à jusqu'à un mois pour le reste du réseau).

Les chômages ont concerné tout le réseau à grand comme à petit gabarit et représentent pour la Lorraine pour l'année 2013 un investissement de 14 648 681 €, montant comparable à celui des années précédentes.

Cette année, comme tous les ans, la Direction territoriale Nord-Est de VNF a mis à profit ces arrêts programmés pour effectuer de nombreux travaux tant sur la voie d'eau en elle-même (dragages, réfections de digues, défenses de berges...) que sur les ouvrages (changement de portes d'écluses, restauration du génie civil...).

Le but des travaux est toujours de permettre à la voie d'eau d'offrir le meilleur service possible à ses usagers et clients que ce soit en rétablissant ses conditions géométriques (via les dragages) ou en améliorant son fonctionnement hydraulique (reprise des défenses de berge, remise en service d'écluses petit gabarit sur la Moselle, travaux sur l'alimentation en eau), la sécurité (avec des visites techniques approfondies, travaux sur les barrages, les digues) ou encore les conditions de navigation (travaux sur les écluses avec notamment des travaux sur les sas, les portes, les accès fluviaux...).

Ces opérations intègrent dès le début la dimension environnementale puisque :

- d'une part, la Direction territoriale Nord-Est respecte les différentes exigences dans les domaines "environnement", "social", "sociétal" et "sécurité", dictées par le référentiel du Label Développement Durable, démarche qualité spécifique à l'établissement VNF. Ce label a d'ailleurs été attribué à la DT NE en février 2012 pour ses travaux de chômage après de nombreux audits réalisés par un organisme indépendant.
- d'autre part, la DT étant certifiée ISO 14001 depuis 2005 pour la protection et la restauration des digues et berges, elle privilégie donc, dès que cela est possible, la mise en place de protection de berges en technique dites "douces" en génie végétal plutôt que la mise en place de techniques traditionnelles "dures" telles que les palplanches et les enrochements.



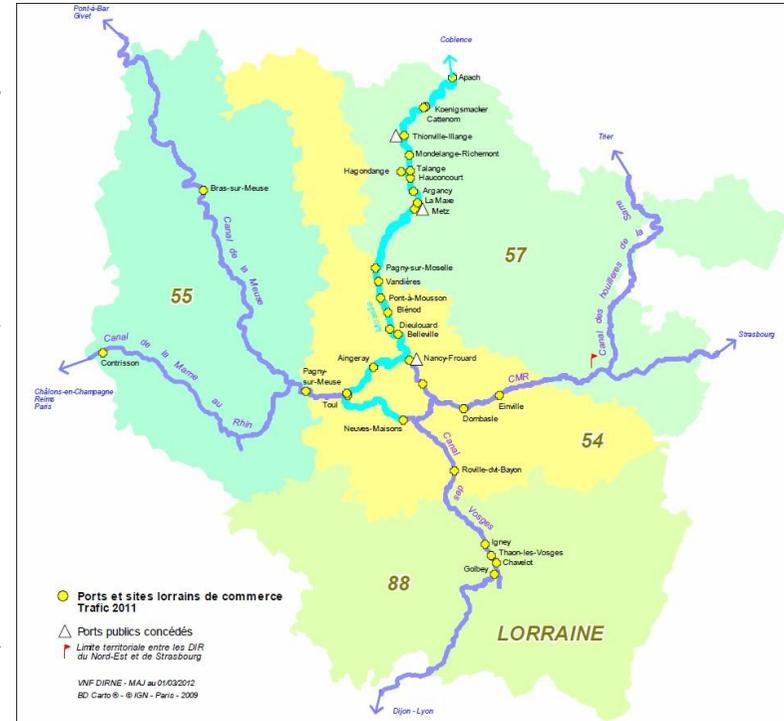
Travaux pour la remise en service de l'écluse petit gabarit à Metz ©VNF DT NE

## LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS<sup>5</sup>

Le deuxième trimestre 2013 poursuit globalement la tendance positive constatée au premier trimestre, en termes de transport fluvial de marchandises.

Au premier semestre, le trafic sur la Moselle canalisée, mesuré en tonnages, gagne ainsi près de 20 % par rapport au premier semestre 2012, pour s'établir à 4,7 millions de tonnes transportées. Ce bon résultat s'explique d'abord par la hausse importante des réceptions (2,39 millions de tonnes, soit +39 % en un an), qui retrouvent presque le niveau atteint en 2011 (2,43 millions de tonnes, soit 2 % de plus qu'en 2013). La section Metz-Apach, dont les ports assurent plus de 60 % des mouvements, voit ses trafics augmenter de moitié à la descente, mais diminuer de 7 % à la remonte, pour se retrouver à l'équilibre expéditions/réceptions.

Sur les autres voies navigables de la région qui ne représentent qu'une petite partie du trafic de la Moselle, la tendance s'améliore sensiblement par rapport au premier trimestre. Les échanges sur le canal des Vosges sont ainsi restés stables au deuxième trimestre, inversant la tendance du premier trimestre : -0,9 % au deuxième trimestre contre -10,6 % au premier trimestre. Le trafic sur le canal de la Marne au Rhin s'est également stabilisé puisqu'après une diminution de trois-quarts des tonnages manutentionnés au premier trimestre, la décroissance marque le pas, atteignant -59 % au premier semestre.



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

© VNF DT Nord-Est

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	1 432 275	1 422 982	2 855 257	1 533 048	956 795	2 489 843	- 6,6 %	+ 48,7 %	+ 14,7 %
	de Frouard à Metz	746 303	551 958	1 298 261	589 071	451 113	1 040 184	+ 26,7 %	+ 22,4 %	+ 24,8 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	240	0	240	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	211 541	331 561	543 102	149 993	252 713	402 706	+ 41 %	+ 31,2 %	+ 34,9 %
	<b>TOTAL :</b>	2 390 119	2 306 501	4 696 620	2 272 352	1 660 621	3 932 973	+ 5,2 %	+ 38,9 %	+ 19,4 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	8 779	0	8 779	16 246	0	16 246	- 46 %	-	- 46 %
	de Toul à Contrisson	3 821	1 156	4 977	0	17 321	17 321	-	- 93,3 %	- 71,3 %
	<b>TOTAL :</b>	12 600	1 156	13 756	16 246	17 321	33 567	- 22,4 %	- 93,3 %	- 59 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	138 246	138 006	276 252	145 822	143 883	289 705	- 5,2 %	- 4,1 %	- 4,6 %

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 - ADVE Nancy

## L'INVENTAIRE DES ÉMISSIONS : UN OUTIL AU SERVICE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Article rédigé par Air Lorraine

Les autorités françaises sont engagées dans plusieurs conventions et protocoles visant à réduire les émissions polluantes. A ces engagements, s'ajoutent certaines directives européennes\*. Ainsi, des plans d'actions sont établis nationalement et localement. Pour agir, les collectivités ont besoin de connaître l'origine de ces polluants par secteur d'activité et par zone géographique. Pour cela, Air Lorraine propose des outils d'aide à la décision dont **les inventaires d'émissions de polluants atmosphériques**.

Les inventaires des émissions poursuivent plusieurs objectifs :

- > Ils hiérarchisent les sources d'émission et apportent une aide aux politiques de réduction des rejets sur les principaux secteurs émetteurs.
- > Ils sont la base d'une modélisation spatiale et permettent d'imaginer des scénarii et de mettre en œuvre des prospectives.
- > Enfin, on peut évaluer l'impact d'un projet et des politiques d'aménagement du territoire.

Près de 50 substances sont étudiées sur le territoire régional, les émissions étant réparties par type d'activité et à l'échelle communale. Les principales activités concernées par des émissions atmosphériques sont : le transport, l'industrie, l'agriculture, le résidentiel et le tertiaire, la branche énergie,... Les sources naturelles d'émissions sont aussi prises en compte : tourbières, forêts,...

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a édité en 2012 un [guide méthodologique](#)\* pour harmoniser les méthodes de travail au niveau national. Ces méthodes sont cohérentes avec les formats d'inventaires encadrés par les directives et protocoles internationaux.



Source : Air Lorraine

### La vaste collecte de données issues du transport

Air Lorraine se rapproche d'acteurs locaux et nationaux pour obtenir les données les plus précises liées aux transports.

**Pour le transport routier** : Air Lorraine collecte auprès des gestionnaires des routes (Directions Interdépartementales des Routes, Sociétés d'autoroutes, Collectivités territoriales,...) : le trafic journalier, le pourcentage de poids lourds, le nombre de voies, la longueur, la pente de l'axe routier, *etc.* Pour l'état du parc de véhicules, elle s'adresse au Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA).

**Ainsi, des milliers de données sont récoltés annuellement pour la Lorraine. Les émissions issues des combustions, de l'usure des freins, des pneumatiques et des routes sont calculées à partir de celles-ci sur 50 619 tronçons routiers représentant ainsi 16 962 kilomètres de voies étudiées.**

**Pour le transport ferroviaire** : Le calcul est réalisé à partir du nombre de trains circulant chaque jour, de la proportion de trains thermiques et électriques et de la consommation moyenne de gazole et d'électricité par kilomètre et par type de ligne. Ces informations sont disponibles auprès de Réseau Ferré de France (RFF) et de la SNCF.

**Les émissions polluantes issues de la combustion, de l'usure des rails, des roues, des freins et des caténaires sont calculées sur 75 grands tronçons, ce qui représente 1 703 kilomètres de voies ferrées et 706 communes lorraines traversées.**

**Pour le transport aérien** : Les aéroports et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) fournissent des informations sur le nombre de mouvements d'avions, le type d'avions, le type de moteurs, la consommation par type de moteur, les durées des phases de roulage, décollage, atterrissage, *etc.*

**Les émissions polluantes issues de la combustion, de l'usure des pneus, des freins, et des pistes sont calculées sur une base annuelle de 37 802 mouvements recensés pour les trois aéroports de Metz-Nancy-Lorraine, Nancy-Essey et Epinal-Mirecourt.**

**Pour le transport fluvial** : Le périmètre de calcul prend en compte le transport fluvial en distinguant le transport de marchandises, de personnes et les bateaux de plaisance. Les données de trafic par type de transport, les typologies des bateaux, et le tonnage des marchandises,... sont fournis par Voies Navigables de France (VNF).

**Les émissions de fioul domestique des bateaux de transport de marchandises et de passagers ainsi que les émissions d'essence pour les bateaux de plaisance sont calculées sur 29 grands tronçons. Cela représente 287 communes lorraines pour 699 kilomètres de voies navigables.**

Depuis 2011, Air Lorraine s'est organisée en interne pour réaliser l'inventaire de l'année 2010. Trois inventaires seront disponibles pour fin 2013 : l'inventaire 2010, et les inventaires 2006 et 2002 remis à jour selon la méthodologie nationale, permettant ainsi d'établir l'impact des mesures de réduction des émissions. Un rapport sur les émissions sera disponible d'ici la fin de l'année.

\*Source : Guide méthodologique pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques – Novembre 2012 – Bureau de la qualité de l'Air – DGEC

Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2013

Après une période d'expérimentation durant l'été 2013 (basée sur le volontariat et sans perception de la taxe), la taxe poids lourds (TPL) sera effective à l'échelle nationale au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cette taxe, qui relève du régime douanier, consiste à faire payer aux poids lourds dont le poids total autorisé en charge du tracteur excède 3,5 tonnes l'utilisation du réseau routier national non-concédé et de certaines routes du réseau local (routes susceptibles de subir, suite à la mise en place de la taxe, des reports importants de trafic). C'est le principe de l'utilisateur-payeur.

Tous les véhicules de transport de marchandises, qui circulent sur le réseau taxable et dont le PTAC du tracteur est supérieur à 3,5 tonnes, sont assujettis à ce système de taxation, qu'ils soient immatriculés en France ou à l'étranger, qu'ils soient chargés ou vides. Hormis quelques types de véhicules qui en sont exonérés, à savoir :

- les véhicules de transport de voyageurs (bus, cars,...),
- les véhicules d'intérêt général prioritaires,
- les véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes,
- les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, les véhicules à citerne à produits alimentaires exclusivement utilisés pour la collecte du lait dans les fermes,
- les véhicules militaires.

Le principe de la tarification est simple. Le réseau taxable est divisé en sections (la longueur moyenne de ces sections avoisine les 4 kilomètres), et à chaque section est associé un point de tarification, jouant le rôle de « péage virtuel ». Le nombre de ces points de tarification devrait s'élever à 4 100 pour l'ensemble du réseau taxable. Franchir un de ces points constitue le fait générateur de la taxe pour la section en question.

Les transporteurs qui utilisent le réseau taxable doivent ensuite s'acquitter du paiement de la TPL : ce sont les « redevables »<sup>6</sup>. Deux options s'offrent alors à eux. Premièrement, ils peuvent signer un contrat avec une société habilitée aux services de télépéage (SHT). La SHT joue alors le rôle d'intermédiaire entre le transporteur et Ecomouv'. Dans ce cas, le redevable est dit « redevable abonné ». La SHT fournit le boîtier embarqué<sup>7</sup>, et le paiement de la TPL s'effectue après utilisation du réseau taxable. Cette option offre certains avantages : tout d'abord, le passage par une SHT amène une réduction du montant de la taxe de l'ordre de 10 % ; ensuite, certaines SHT fourniront des boîtiers interoperables (notamment avec les réseaux allemand, italien,...).

Deuxièmement, ils peuvent signer un contrat directement avec Ecomouv' et obtenir, après enregistrement et dépôt de garantie, un équipement embarqué (ou Ecomouv' Pass). Ils constituent ensuite un crédit prépayé, une « avance sur taxe », sur laquelle la TPL sera imputée (principe du porte-monnaie électronique). Ils sont dans ce cas appelés les « redevables non-abonnés ».

La première étape est donc l'enregistrement du véhicule. Pour ce faire, la personne qui déclare le véhicule assujetti doit fournir les documents justifiant (i) de son identité, (ii) de la qualité et des coordonnées du destinataire des avis de paiement et, le cas échéant, des détails de liquidation, (iii) des caractéristiques du véhicule assujetti (numéro d'immatriculation, PTAC, classe Euro). En cas d'abonnement à une SHT, un KBis de la personne morale redevable de la taxe est obligatoire ainsi que le mandat donné par le redevable abonné à sa SHT.

A noter que le nombre de justificatifs à fournir varie en fait de 2 à 6, selon la situation du redevable (abonné ou non-abonné), la date de mise en service du véhicule, la qualité du déclarant et du redevable. Les documents obligatoires pour permettre au conducteur d'enregistrer le véhicule assujetti correspondent aux documents présents dans le véhicule du fait de la réglementation des transports.

<sup>6</sup> Précision concernant la notion de « redevable » : comme indiqué dans l'article 272 du Code des Douanes, la taxe poids lourds est due, de manière solidaire, par le propriétaire, le locataire, le sous-locataire, le conducteur, ou tout utilisateur du véhicule de transport de marchandises.

<sup>7</sup> Ce boîtier embarqué est parfois appelé OBU, On Board Unit.

Après enregistrement, le fournisseur de l'OBU (Ecomouv' ou SHT) configure le boîtier grâce aux caractéristiques du véhicule. Ces paramètres comprennent le numéro d'immatriculation, la classe d'émission Euro, le PTRAC, le PTAC, le nombre d'essieux et les coordonnées du propriétaire du véhicule. Ces caractéristiques étant propres à un véhicule, une fois l'équipement embarqué paramétré, il ne peut être utilisé que par ce véhicule en question. La seule information qui peut être modifiée par le conducteur du véhicule est le nombre d'essieux, afin de prendre en compte des modifications éventuelles du véhicule (attelage d'une remorque par exemple).

En cas de dysfonctionnement, vol, perte ou destruction de l'OBU, le conducteur du véhicule doit immédiatement prendre contact avec Ecomouv' ou sa SHT, qui lui indiquera une procédure à suivre, et ce pour éviter tout problème en cas de contrôle.



Source : Ecomouv'

Au vu des enjeux économiques, des dispositifs de contrôle seront en effet mis en place, ces derniers pouvant intervenir sur route ou en entreprise.

Les contrôles sur route permettent de vérifier que chaque véhicule circulant sur le réseau taxé est bien équipé d'un OBU activé et que les informations paramétrées dans le boîtier correspondent bien au véhicule (notamment le nombre d'essieux). Il en existe plusieurs sortes :

- les contrôles automatiques fixes, qui utilisent des portiques positionnés le long du réseau taxable,



Source : Ecomouv'

- les contrôles automatiques déplaçables, qui utilisent des bornes mobiles, similaires aux radars de contrôle de vitesse, et qui sont également placés le long du réseau taxable,



Source : Ecomouv'

- et enfin les contrôles mobiles manuels, qui regroupent les dispositifs employés par les quatre corps de contrôle de l'Etat (à savoir la police nationale, la gendarmerie, les douanes et les contrôleurs des transports terrestres), et qui peuvent être soit des équipements embarqués dans les véhicules d'intervention, soit des équipements portatifs pour le contrôle de véhicules roulant au pas ou à l'arrêt.

Les contrôles en entreprise permettent quant à eux de vérifier que les entreprises respectent bien les dispositions législatives, réglementaires et sont réalisés par les douanes et les contrôleurs des transports terrestres.

En cas d'infraction, celle-ci est notifiée aux services des douanes, qui ont la charge de recouvrer le montant de la TPL. Des sanctions peuvent également être mises en place (amende de 4<sup>e</sup> classe pouvant aller jusqu'à 750 €, immobilisation du véhicule,...).

- Sources :
1. Dossier de Presse d'Ecomouv' (Juillet 2013)
  2. La Taxe Poids Lourds – Le Guide de la FNTR (Version 4 - 18 mars 2013)

## CONTACTS

### DREAL Lorraine

☎ 03 87 62 83 73

✉ [ort2l.dreal-lorraine@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ort2l.dreal-lorraine@developpement-durable.gouv.fr)

### GIATEL

☎ 03 83 15 83 87

✉ [GIATEL.Lorraine@gmail.com](mailto: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