



La Lettre d'information n° 20 – Juin 2014

Actualités - Conjoncture

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

Entreprises

Bilan 2013 de l'OPTL en Lorraine (p. 4)
La démographie des entreprises en Lorraine :
- *Créations et défaillances* (p. 5)
- *Inscriptions et radiations des registres* (p. 6)

Transport routier

Le transport routier de marchandises en Lorraine :
- *Les flux* (p. 7)
- *Les immatriculations* (p. 8)

Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine :
- *Les chargements et déchargements* (p. 9)

Développement durable

Objectif CO₂ : Les transporteurs s'engagent en Lorraine (p. 10)
Zoom sur les gaz à effet de serre en Lorraine (p. 11)

Flash

Une initiative de livraison écologique en Lorraine (p. 12)

Contact

Agenda



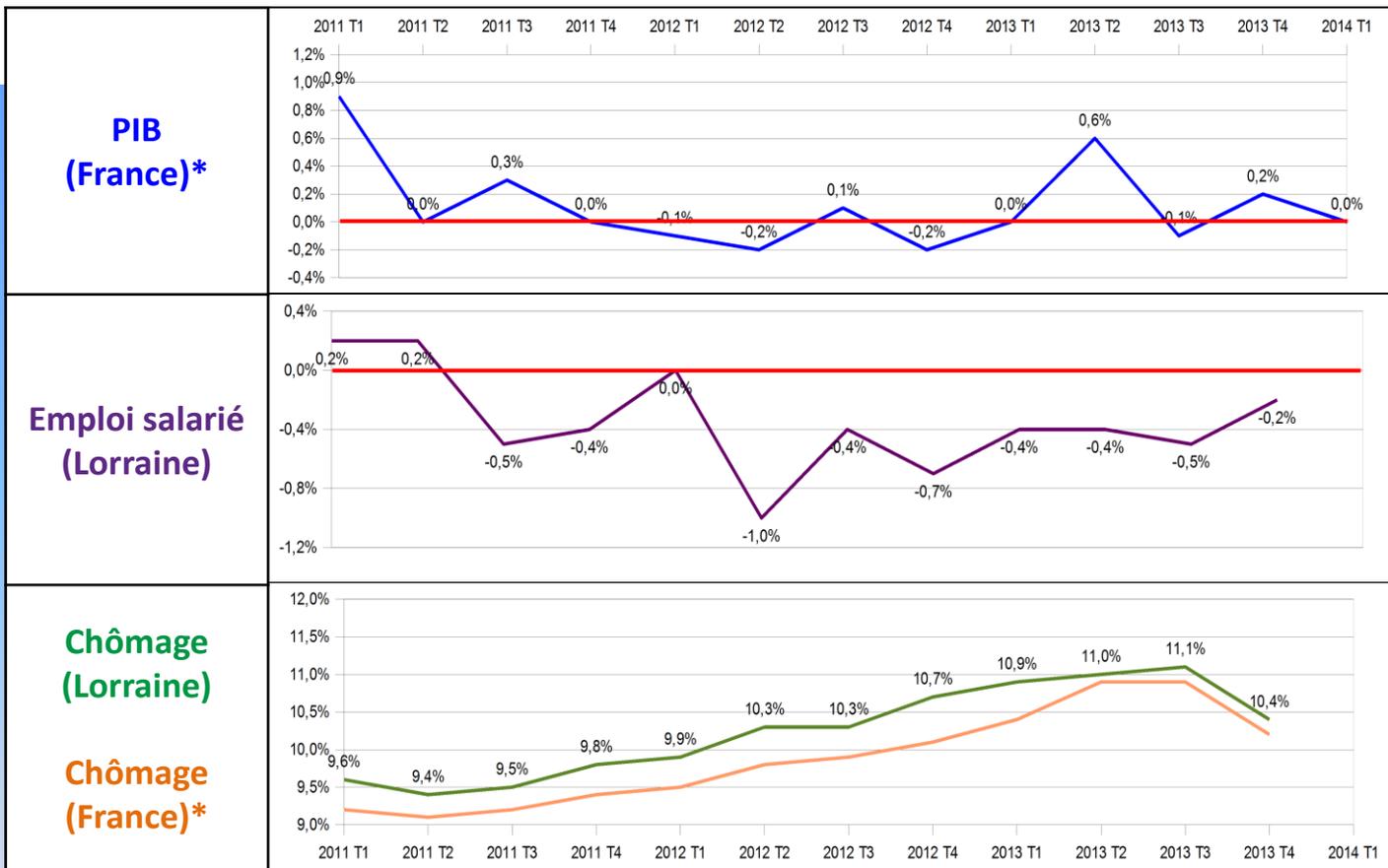
26/06/14 – COPIL n° 1 de l'étude sur le fret express en Lorraine



09/09/14 – Assemblée Générale et Bureau de l'ORT2L



LA CONJONCTURE NATIONALE ET RÉGIONALE⁽¹⁾



* Données provisoires

Après la progression de 0,2 % observée au cours du quatrième trimestre 2013, l'année 2014 démarre avec une stagnation du PIB (0,0 %).

L'emploi salarié continue de chuter en Lorraine, avec une baisse de 0,2 % au quatrième trimestre 2013, ce qui équivaut à la suppression d'environ 1 100 emplois. A contrario, sur cette même période, l'emploi salarié augmente légèrement à l'échelle de la France métropolitaine (+0,1 %).

Sur l'ensemble de l'année 2013, la Lorraine perd environ 7 200 emplois salariés (-3,6 % sur un an), dont 4 500 emplois industriels. Enfin, on enregistre une légère baisse du taux de chômage au quatrième trimestre 2013. Fin 2013, 10,4 % de la population active lorraine est au chômage.

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



LES INDICES DES PRIX DE TRANSPORT DE FRET⁽²⁾

Comme pour le trimestre précédent, les prix de transport de fret ont connu des évolutions* plutôt contrastées au quatrième trimestre 2013.

Cette fois encore, l'évolution la plus marquée est obtenue pour le transport maritime, dont les prix augmentent de 4,9 % par rapport au troisième trimestre 2013. Ce résultat s'inscrit dans la tendance observée au fil de l'année 2013 ; c'est en effet la troisième augmentation consécutive des prix du fret maritime.

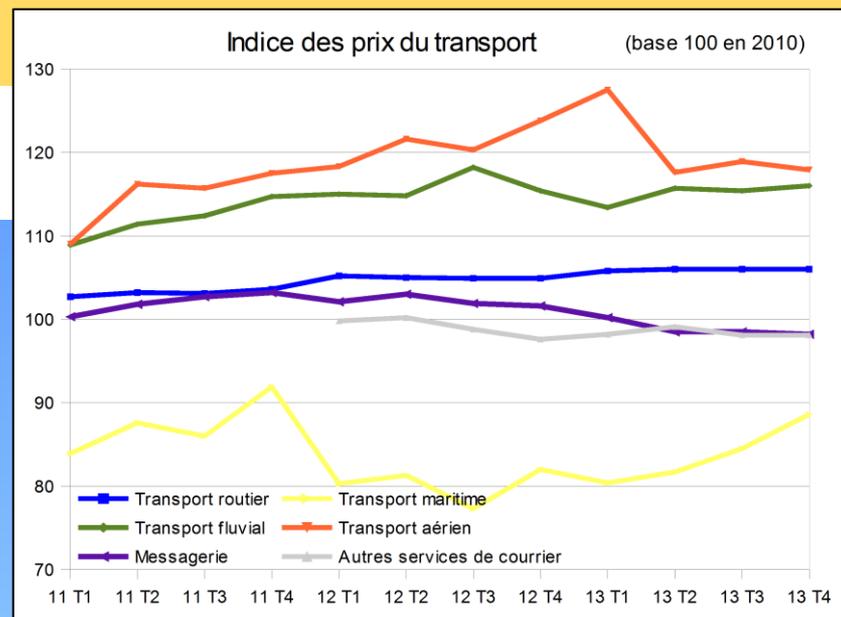
Dans la continuité des deux trimestres précédents, les prix du transport de fret routier sont quant à eux stables au quatrième trimestre 2013 (0,0 %).

Concernant le transport fluvial, les prix du transport de marchandises augmentent légèrement (+0,5 %) pour la fin d'année 2013. Les évolutions sont assez disparates au

niveau des différents bassins ; alors que les prix chutent sur le bassin « Nord-Pas-de-Calais » (-3,3 %), ils sont en hausse de 1,0 % sur le bassin « Grand-Est ».

Après une légère augmentation le trimestre précédent, l'indice des prix du transport aérien subit une diminution de 0,8 % au quatrième trimestre 2013.

Enfin, tandis que l'indice des prix de la messagerie et du fret express enregistre une baisse de 0,3 %, celui portant sur les autres services de poste et de courrier est stable (0,0 %).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2010)	2012				2013			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport routier	105,2	105,0	104,9	104,9	105,8	106,0	106,0	106,0
Transport maritime	80,3	81,3	77,3	82,0	80,4	81,7	84,5	88,6
Transport fluvial	115,0	114,8	118,2	115,4	113,4	115,7	115,4	116,0
Transport aérien	118,3	121,6	120,3	123,8	127,5	117,6	118,9	117,9
Messagerie, fret express	102,1	103,0	101,9	101,6	100,2	98,5	98,5	98,2
Autres services de courrier	99,8	100,2	98,8	97,6	98,2	99,1	98,1	98,1

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 troisième 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 quatrième trimestre 2013, CGDD, Chiffres & statistiques n° 502, Mars 2014
<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-entreposage.html>



BILAN 2013 DE L'OPTL EN LORRAINE

Le rapport 2013 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique en Lorraine a été présenté aux différents acteurs de la branche au cours du 1^{er} trimestre 2014. Ce rapport dresse un panorama complet de la branche « Transports-Logistique » pour l'année 2012. En termes de résultats, cette année semble plutôt morose, avec notamment une baisse relativement importante des embauches.

Les résultats qui suivent portent sur l'ensemble des secteurs d'activités de la branche, à savoir :

- le transport routier de marchandises (TRM),
- le transport routier de voyageurs (TRV),
- le déménagement (DEM),
- la location (LOC),
- les auxiliaires de transport (AUX),
- les prestataires logistiques (PRL),
- le transport sanitaire (TRS).

Fin 2012, la Lorraine comptait 1 213 établissements de la branche employant des salariés (dont 57 % dans le TRM), contre 1232 à la fin de l'année 2011, soit une contraction de 1,55 %. Plus particulièrement, la baisse atteint 4,36 % dans le TRV. Depuis 2007, c'est la troisième fois que cet indicateur enregistre une baisse.

Au niveau régional, les effectifs salariés au sein de la branche sont restés plutôt stables entre 2011 et 2012. En effet, la branche « Transports-Logistique » comptait 23 896 salariés en activité au 31 décembre 2012 (+0,1 % sur un an), les

trois plus grands secteurs d'activités en termes d'effectifs étant le transport routier de marchandises (51,1 %), le transport routier de voyageurs (16,9 %) et le transport sanitaire (10,9 %). Cette évolution globale de +0,1 % des effectifs de la branche en Lorraine traduit néanmoins des évolutions plutôt disparates entre les secteurs d'activités : tandis que les effectifs du secteur TRV progressent de 5,4 %, ceux du secteur DEM chutent de 8,3 %.

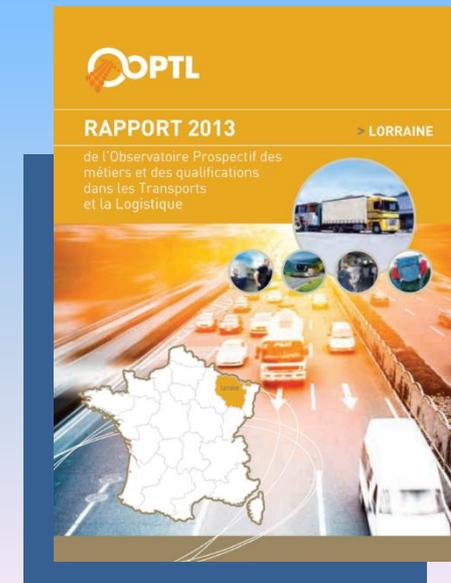
En matière de recrutement, l'année 2012 est marquée par un recul assez net des embauches, dont le nombre s'élève pour la Lorraine à 3 438 (tous secteurs d'activité confondus), ce qui représente une baisse de 28 % sur une année.

Le phénomène de vieillissement des effectifs de la branche continue sa progression. Alors qu'en 2002, la moitié des salariés de la branche avait moins de 40 ans, ils ne sont plus que 36 % dans ce cas en 2012. Dans le même temps, la proportion de salariés de 55 ans et plus a également augmenté : elle passe de 9 % en

2002 à 15 % en 2012.

Enfin, avec un taux de féminisation de 19 %, l'évolution de la part des femmes dans l'effectif total de la branche progresse de 2,89 % en un an.

Pour plus d'informations et pour connaître l'ensemble des résultats, vous pouvez consulter le [rapport 2013 de l'OPTL en Lorraine](#).





LA DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LORRAINE : CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES

Le contexte économique national demeurant relativement morose, le bilan démographique des entreprises est nuancé pour le début d'année 2014.

Marquant une rupture avec la tendance nationale (augmentation de 1,9 % du nombre d'entreprises créées tous secteurs confondus), le nombre d'entreprises créées en Lorraine tous secteurs confondus a diminué* au premier trimestre 2014 (-3,6 %) par rapport au même trimestre de l'année précédente. Ce bilan négatif pour le début de l'année est toutefois à nuancer, dans la mesure où le secteur des transports semble tirer son épingle du jeu au niveau régional. 55 entreprises de transport ont en effet été créées en Lorraine au premier trimestre, contre 46 au

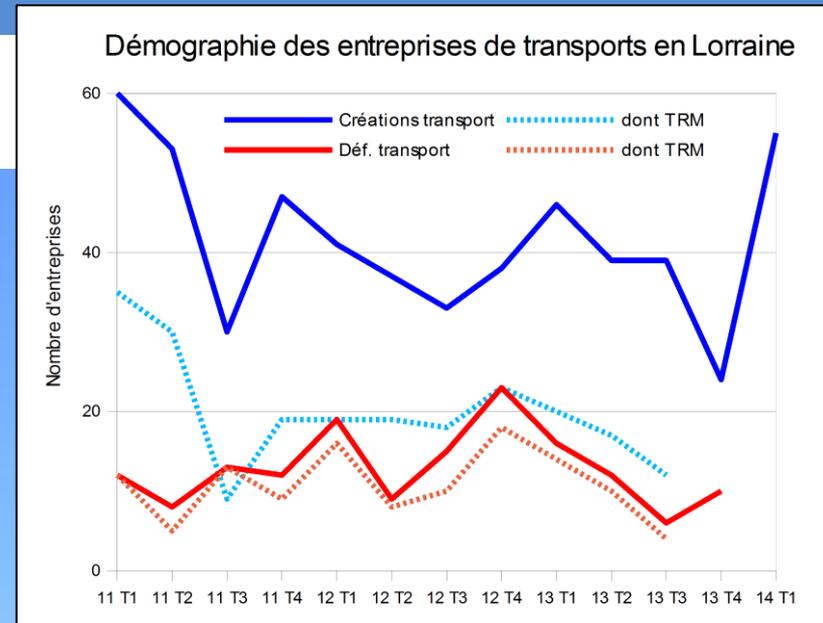
premier trimestre 2013, soit une hausse de 19,6 %.

Concernant les défaillances, le nombre de liquidations d'entreprises tous secteurs confondus a baissé en Lorraine (-18,1 % pour le 4^e trimestre 2013). Pour le secteur des transports, on observe également une diminution des liquidations.

En termes de bilan, la Lorraine a enregistré, sur l'ensemble de l'année 2013, 44 liquidations d'entreprises de transport, contre 66 en 2012, soit une baisse des défaillances d'environ 33 %.

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

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



	2013				2014
	T1	T2	T3	T4	T1
	Créations				
Tous secteurs (Lorraine)	3 812	3 320	3 181	3 376	3 675
Créations transport	46	39	39	24	55
dont TRM	20	17	12		
Tous secteurs (France)	147 773	133 415	121 762	135 235	150 616
	Défaillances				
Tous secteurs (Lorraine)	553	505	402	452	
Défaillances transport	16	12	6	10	
dont TRM	14	10	4		
Tous secteurs (France)	16 601	15 658	13 521	16 791	

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

Le bilan pour le début d'année 2014 est assez contrasté concernant l'évolution* des registres des transporteurs.

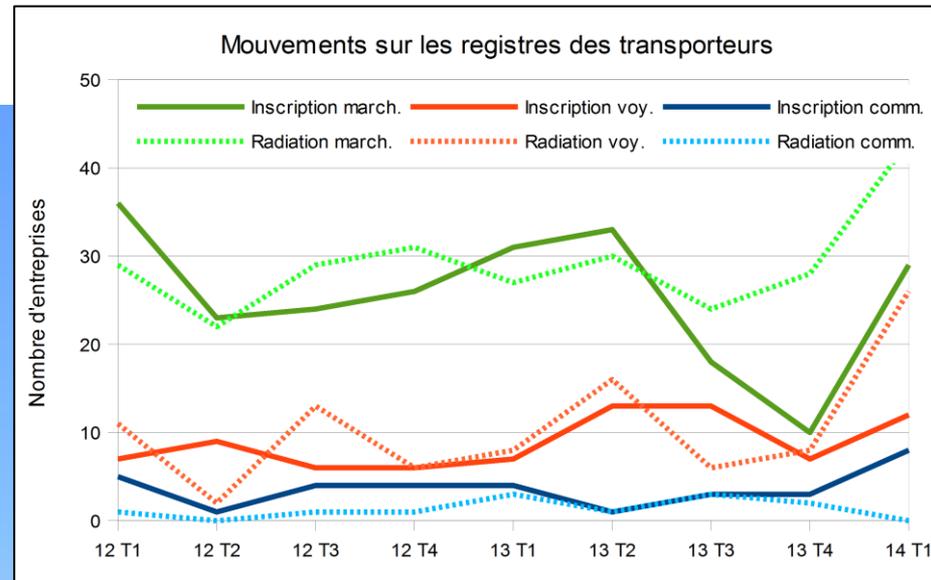
On note tout d'abord, par rapport au 1^{er} trimestre 2013, une tendance plutôt à la hausse des inscriptions sur les registres.

Les inscriptions sur le registre des voyageurs connaissent par exemple une hausse de 71,4 %. De la même manière, celles sur le registre des commissionnaires ont doublé en un an, passant de 4 à 8 au 1^{er} trimestre 2014. Seules les inscriptions sur le registre des marchandises sont en légère baisse (-6,5 %).

Le nombre de liquidations d'entreprises de transport de marchandises passe de 27 au premier trimestre 2013 à 43 au premier trimestre 2014, soit une hausse de plus de 59 %. Pour les voyageurs, le taux de progression est encore plus élevé et atteint +225 %.

Contrebalançant ces résultats positifs pour les inscriptions, on enregistre parallèlement une forte progression des radiations.

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

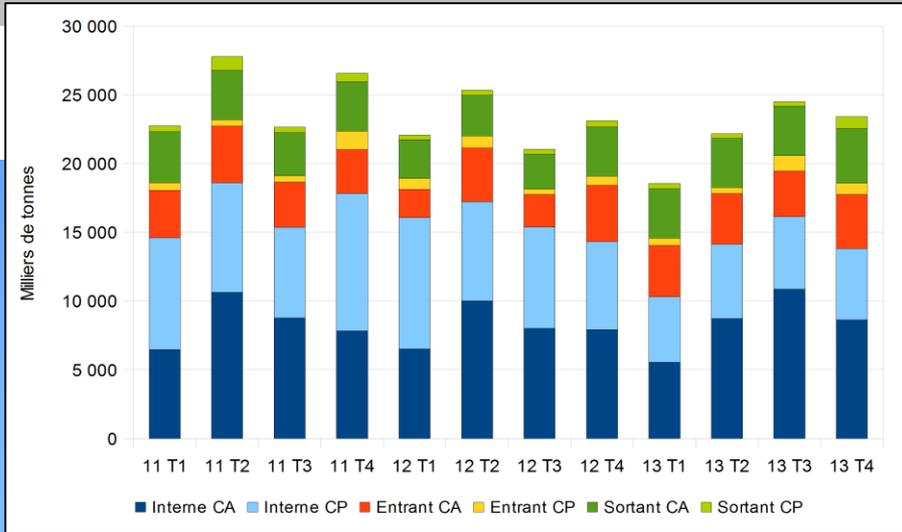


Registres	2013				2014
	T1	T2	T3	T4	T1
Nouvelles inscriptions					
Marchandises	31	33	18	10	29
Voyageurs	7	13	13	7	12
Commissionnaires	4	1	3	3	8
Radiations					
Marchandises	27	30	24	28	43
Voyageurs	8	16	6	8	26
Commissionnaires	3	1	3	2	0

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Transport routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES FLUX



CA : compte d'autrui, CP : compte propre

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

Source : SOeS – TRM conjoncture Unité : milliers de tonnes

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

Les chiffres du dernier trimestre sont donnés à titre provisoire.

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

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

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

Il faut également distinguer les transports effectués en compte

propre des transports effectués en compte d'autrui.

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

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

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

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN LORRAINE : LES IMMATICULATIONS

En ce début d'année 2014, les immatriculations neuves de poids lourds (PL) augmentent* alors que celles de véhicules utilitaires légers (VUL) diminuent.

En comparaison au 1^{er} trimestre 2013, les immatriculations de VUL en Lorraine ont connu une baisse au cours du 1^{er} trimestre 2014 (-1,9 %), contrebalançant ainsi la hausse observée au cours du dernier trimestre 2013.

Ces résultats s'inscrivent néanmoins dans la tendance nationale (-1,3 % au premier trimestre 2014 à l'échelle de la France).

Le nombre d'immatriculations neuves de PL au niveau régional a, a contrario, enregistré une nouvelle hausse ce trimestre (+5,6 % par rapport au premier trimestre 2013).

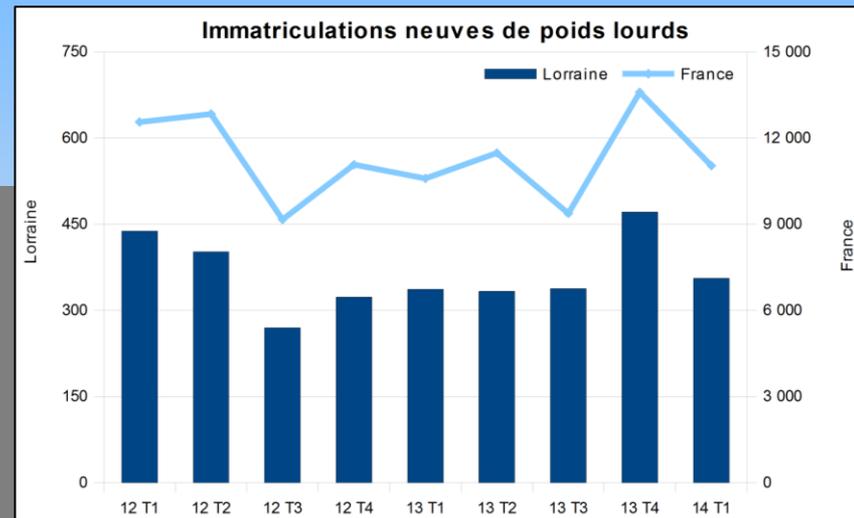
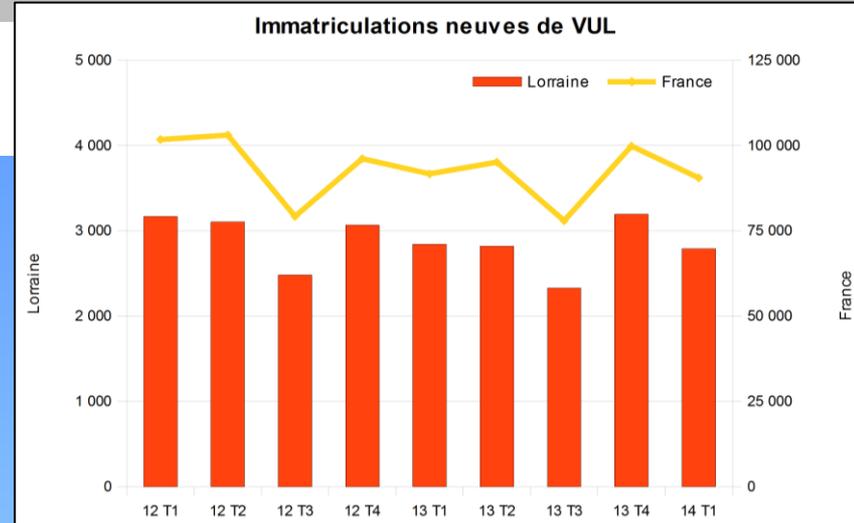
C'est donc le troisième trimestre consécutif d'augmentation en termes d'immatriculations de poids lourds en Lorraine.

Comme pour les VUL, cette évolution est en conformité avec la tendance enregistrée à l'échelle nationale (+4,2 % sur la France entière au 1^{er} trimestre 2014).

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

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

Source : SoeS, fichier central des automobiles





Transport fluvial

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

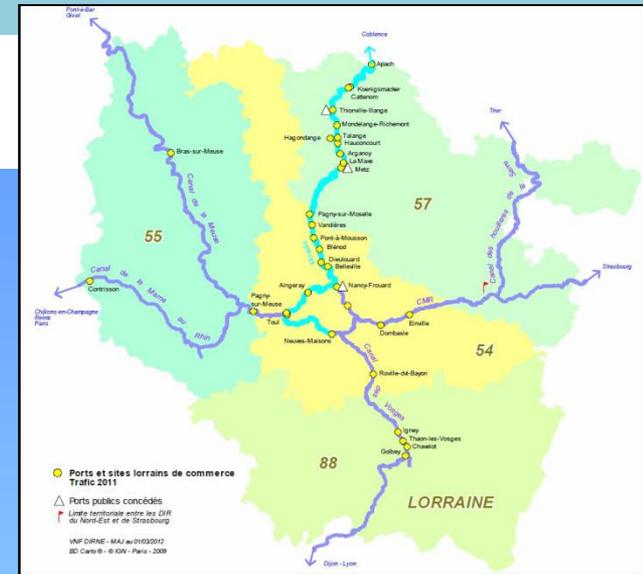
Nuançant les bons résultats obtenus au cours de l'année 2013, le bilan du 1^{er} trimestre 2014 est plutôt négatif pour le transport fluvial de marchandises en Lorraine.

Si l'année 2013 avait vu les échanges de marchandises réalisés sur la Moselle canalisée augmenter de 12 % par rapport à 2012, les tonnages transportés sur ce canal ont diminué au 1^{er} trimestre 2014. Expéditions et réceptions confondues, on enregistre en effet une baisse de 12,7 % des tonnages par rapport au 1^{er} trimestre 2013. Cette chute importante des trafics s'explique par l'arrêt définitif des dernières tranches à charbon des centrales EDF de La Maxe et de Blénod-lès-Pont-à-Mousson et des besoins de la sidérurgie réduisant fortement l'importation de combustible et par une baisse significative des expéditions de colza. En ce début d'année 2014, les échanges de marchandises sur la Moselle avoisinent quand même les deux millions de tonnes.

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

Si les échanges augmentent sur le canal de la Marne au Rhin (+151 % au cours du 1^{er} trimestre 2014 par rapport au 1^{er} trimestre 2013) grâce à une importation plus forte de coils* à Contrisson depuis l'Europe du Nord et des expéditions plus importantes de carbonate de soude vers le Nord de la France, ils diminuent sensiblement sur le canal des Vosges, avec une baisse de 17,5 % liée à une légère diminution d'activité d'une entreprise traitant des matériaux de construction.

* Coil = bobine de tôle



Source : VNF – ADVE Nancy

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

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2014			2013			Variation 2013/2014		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	723 382	639 818	1 363 200	756 066	742 091	1 498 157	- 4,3 %	- 13,8 %	- 9 %
	de Frouard à Metz	286 422	203 545	489 967	360 473	294 305	654 778	- 20,5 %	- 30,8 %	- 25,2 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	0	0	0	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	77 845	163 235	241 080	97 104	148 549	245 653	- 19,8 %	+ 9,9 %	- 1,9 %
	TOTAL :	1 087 649	1 006 598	2 094 247	1 213 643	1 184 945	2 398 588	- 10,4 %	- 15,1 %	- 12,7 %
Canal de la Marne au Rhin	de Lutzelbourg à Frouard	6 082	0	6 082	3 420	0	3 420	+ 77,8 %	-	+ 77,8 %
	de Toul à Contrisson	0	5 492	5 492	1 188	0	1 188	- 100 %	-	+ 362,3 %
	TOTAL :	6 082	5 492	11 574	4 608	0	4 608	+ 32 %	-	+ 151,2 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	41 340	41 340	82 680	50 136	50 136	100 272	- 17,5 %	- 17,5 %	- 17,5 %

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 la DT de Strasbourg. Les autres sections navigables du CMR sont gérées par la DT Nord-Est.



Développement durable

OBJECTIF CO₂ : LES TRANSPORTEURS S'ENGAGENT EN LORRAINE



Le dioxyde de carbone (CO₂) est l'un des principaux gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. L'un des objectifs du Grenelle de l'environnement est de réduire de 20 % les émissions de CO₂ d'ici à 2020.

Pourquoi une charte « Objectif CO₂ » pour le secteur du transport ?

Pour répondre à l'objectif du Grenelle, le Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe), en concertation avec les professionnels du transport*, ont élaboré un **dispositif d'engagement volontaire** baptisé « **Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent** ».

En effet, 81 %** des échanges commerciaux en France sont assurés par les poids lourds. En Lorraine, ce sont environ **5,2 millions de tonnes de CO₂** qui sont émises par le secteur du transport routier, dont **35 % issues du transport de poids lourds*****. Face à cet enjeu, la profession a décidé d'agir.

Quels bénéfices pour les entreprises du transport ?

Quelles que soient leur taille ou leurs activités, les entreprises du transport routier de marchandises (pour compte d'autrui ou compte propre) ou du transport de voyageurs ont tout intérêt à s'engager dans cette démarche volontaire et responsable. Les bénéfices sont triples :

- **Bénéfice commercial** : réduire ses émissions de CO₂, c'est baisser en priorité sa consommation de carburant. Lorsque l'on sait que **25 %** du prix de revient du transport routier proviennent des **charges de carburant**, c'est un avantage concurrentiel non négligeable.
- **Bénéfice managérial** : C'est un levier en matière de communication interne et externe. Impliquer tous les salariés dans une telle démarche renforce leur sentiment d'appartenance à une entreprise **engagée et responsable**.
- **Bénéfice environnemental** : Diminuer ses émissions de CO₂, c'est contribuer à atteindre l'objectif du Grenelle de l'Environnement et améliorer l'image de la profession auprès du grand public.

Pour une efficacité durable...

La mise en place de la charte CO₂ nécessite dans un premier temps d'élaborer un recensement du nombre de véhicules, des consommations de carburant et du nombre de kilomètres effectués par la flotte, ceci afin d'évaluer les émissions de l'entreprise en CO₂.

Cet état des lieux, accompagné d'une autoévaluation de la société, permet de fixer les **objectifs** à atteindre et les **actions réparties sur 4 axes** (Véhicule, Carburant, Conducteur, Organisation) à mettre en œuvre par l'organisation.

Quel bilan en Lorraine ?

Fin 2013, **31 entreprises** de transport routier de **marchandises** et **9 entreprises** de transport routier de **voyageurs** étaient signataires de la « Charte CO₂ ». Leurs actions ont contribué à réduire de **7,9 %** leurs émissions de CO₂ sur deux ans.

En Lorraine, la démarche « Objectif CO₂ » est possible grâce au soutien de l'Ademe, de l'AFT, du GIATEL (Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique), du MEDDE et de l'Union Européenne via le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional). Le pilotage est assuré par la DREAL, l'Ademe, le Conseil Régional de Lorraine, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, les CCI 54, 55, 57, 88, la FNTR, la FNTV, la TLF, l'OTRE et l'AFT-IFTIM.

Pour en savoir plus : référent Charte CO₂ à l'Ademe, M. SCHANG - 03 87 20 02 98

* Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR), Fédération des entreprises du Transport et Logistique de France (TLF), Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) et des entreprises du secteur

** Source : SOeS

*** Source : Air Lorraine Inventaire 2010-Version 2-2012



ZOOM SUR LES GAZ À EFFET DE SERRE EN LORRAINE

L'effet de serre est un phénomène dû à la présence naturelle de gaz dans l'atmosphère. Ils captent l'énergie restituée par les sols et l'empêchent de se dissiper dans l'espace. Si le chauffage supplémentaire lié à cet effet de serre n'existait pas, la surface terrestre aurait une température moyenne de -18 °C au lieu de +15 °C actuellement.

Ainsi, ce phénomène est accentué par l'augmentation de la proportion de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère. Après la vapeur d'eau, le principal responsable est le CO₂, dégagé en majorité par les activités de combustion des énergies fossiles (charbon, gazole, fuel, gaz,...).

Le potentiel de réchauffement global (PRG) est un indice qui compare la contribution d'un gaz à effet de serre au réchauffement climatique par rapport à celle du dioxyde de carbone (CO₂). Pour ce calcul, Air Lorraine prend en compte le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O). Le dioxyde de carbone étant l'indice de référence, son PRG est égal à 1. Celui du CH₄ est de 21, quant au N₂O il est de 310. Le PRG est exprimé en équivalent CO₂.

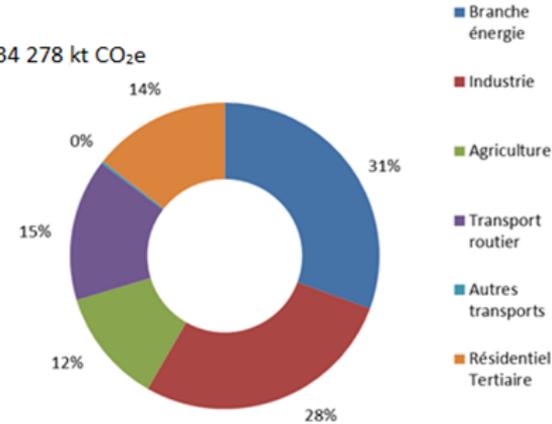
La part de la branche énergie est beaucoup plus importante en Lorraine (31 %) comparativement à la part occupée au niveau national (12 %). Ceci peut s'expliquer par la présence élevée de centrales de production d'électricité (EDF Blénod, EDF La Maxe et Centrale Emile Huchet à Saint-Avold).

La région possède en outre un tissu industriel important ; ainsi, le secteur représente 28 % du PRG contre 22 % au niveau national.

Enfin, le secteur du transport routier arrive en 3^e position en Lorraine (en 1^{ère} position au niveau national), comptant pour 15 % du PRG.

PRG en Lorraine

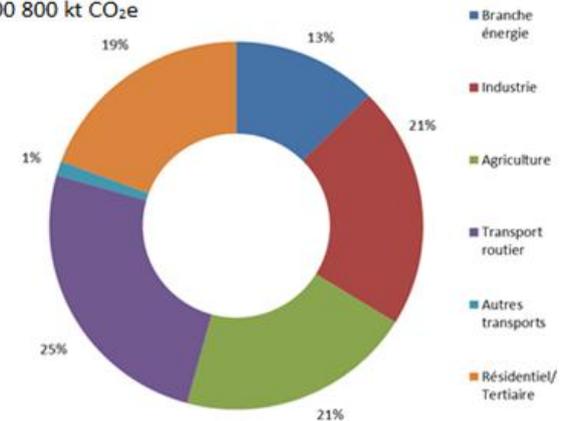
Total: 34 278 kt CO₂e



Source : Air Lorraine Inventaire 2010-Version 2012-2 (hors composés fluorés)

PRG en France

Total: 500 800 kt CO₂e



Source : Rapport SECTEN 2013 – CITEPA (hors composés fluorés)



UNE INITIATIVE DE LIVRAISON ÉCOLOGIQUE EN LORRAINE

La société de messagerie Poste-it a été créée en 2010, à l'initiative de deux frères passionnés de vélo qui ont souhaité en faire leur métier. Au démarrage de l'activité, Poste-it était en effet une société de coursiers à vélo (pour information, il existe une soixantaine d'entreprises de coursiers à vélo en France). S'inscrivant dans une logique de développement durable, la particularité de cette entreprise est de proposer des services de distribution, de livraison écologique de plis et de colis.

Implantée à Metz depuis ses débuts, l'activité a peu à peu pris de l'ampleur (l'entreprise a notamment décroché un contrat avec un grand distributeur, qui demeure aujourd'hui leur principal donneur d'ordre) et s'est étendue aux villes de Nancy et Thionville.

Pour répondre à la demande croissante et aux volumes à traiter, la société a ensuite investi dans des véhicules électriques.

Afin de proposer l'offre la plus « écologique » possible, Poste-it étudie, à chaque nouvelle demande et avant toute prise de décisions, le moyen le plus respectueux de l'environnement, en se penchant par exemple sur le bilan carbone des véhicules à acquérir.



Source : Poste-it

Il en est de même pour tous les investissements matériels, l'entreprise privilégiant l'achat de matériaux fabriqués en France ou en Europe afin de limiter au maximum l'impact carbone.

Possédant seulement deux vélos cargos au départ, Poste-it possède maintenant :

- un vélo cargo, pour les livraisons de petits volumes (enveloppes, cartons d'imprimerie, fret express,...),
- deux triporteurs, pour des livraisons jusque dans un rayon de 2,5 kilomètres,
- deux véhicules électriques, pour des livraisons de gros volumes en périphérie proche,
- et deux camionnettes thermiques, pour les livraisons éloignées de plus de cinq kilomètres.

Comptant actuellement cinq salariés, elle peut livrer avec ses véhicules environ 10 000 colis par mois sur Metz et Thionville, soit approximativement 95 colis par jour et par chauffeur.

Tout en continuant l'activité de messagerie légère qui l'a fait débiter, l'entreprise propose son savoir-faire en logistique urbaine et tente de se diversifier dans la livraison express à la demande et la livraison à domicile.

Contact :

Thibaut FERRY-GALLIER

thibaut@poste-it.eu

06 84 02 60 22

Morgan FERRY-GALLIER

morgan@poste-it.eu

06 81 43 05 56



Contact

Adresse postale du siège de l'ORT2L

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

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

DREAL Lorraine

☎ 03 87 62 83 73

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

GIATEL

☎ 03 83 15 83 87

✉ giatel.lorraine@gmail.com

Conseil Régional de Lorraine

Pôle de la mobilité

☎ 03 87 33 60 00