



La lettre d'information de l'ORT2L

n° 8 - Juin 2011

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale	2
La logistique en Lorraine : regards croisés de professionnels sur un secteur en pleine mutation	3
Les indices des prix de transport de fret	4

Entreprises

17 ^{ème} enquête annuelle sur les besoins en emplois et formations dans la logistique	5
La démographie des entreprises de Lorraine	
<i>Créations et défaillances</i>	6
<i>Inscriptions et radiations des registres</i>	7

Transport routier

Le transport routier de marchandises : les flux	8
---	---

Transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises :	
<i>Chargements et déchargements</i>	9

Flash

La Moselle intelligente	10
-------------------------	----

Contacts

11

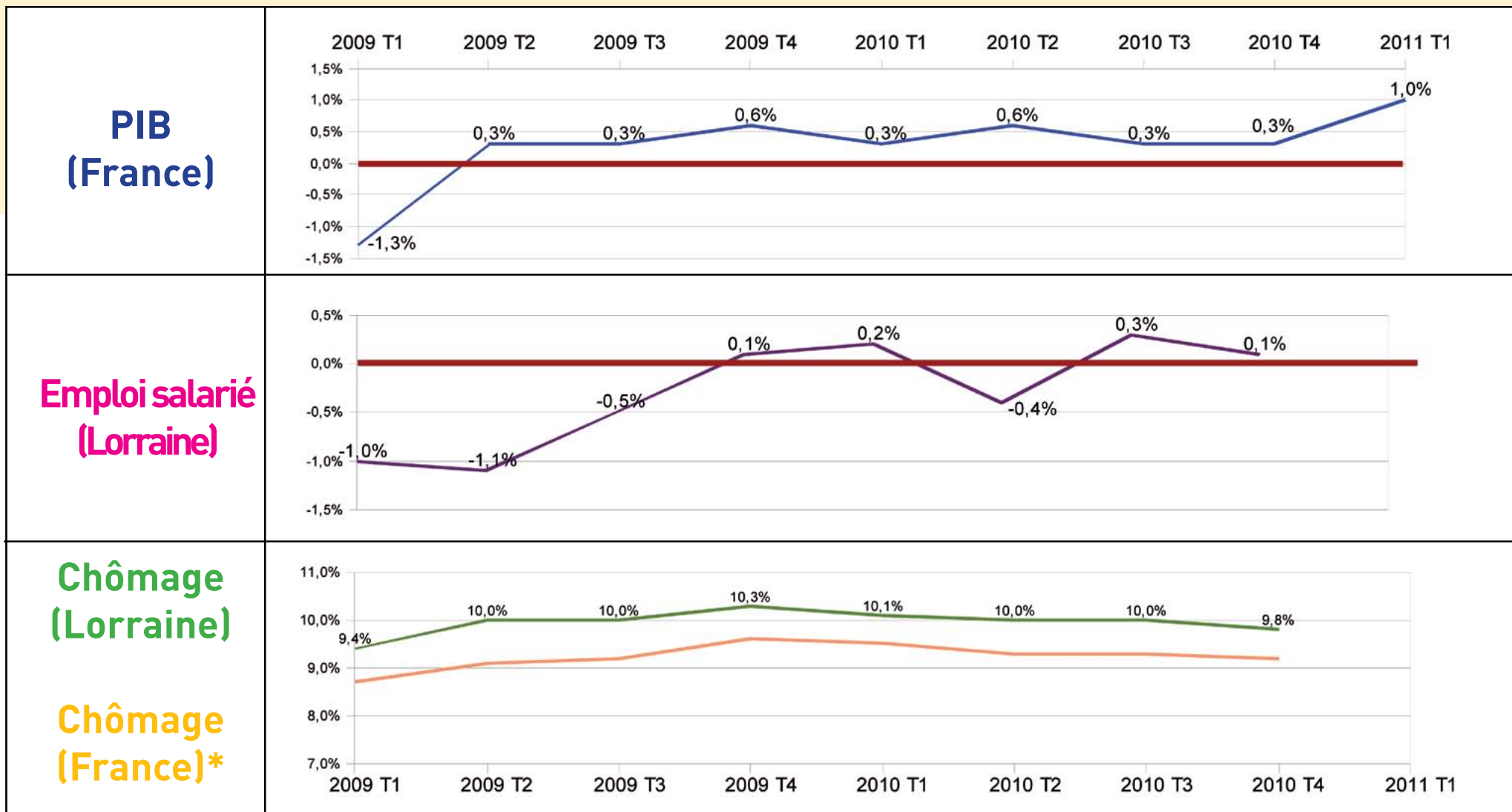


Agenda

08/09/2011
bureau de l'ORT2L

13/09/2011
Assemblée générale de l'ORT2L

La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires

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

La logistique en Lorraine : Regards croisés de professionnels sur un secteur en pleine mutation

La Lorraine, grâce à son positionnement géographique, a une position clé au carrefour des voies de communication Est-Ouest et Nord-Sud en Europe. La logistique demeure un secteur incontournable pour l'économie régionale et pour ADIELOR, Agence pour le Développement des Investissements Extérieurs en Lorraine financée par la Région Lorraine. Une table ronde autour de professionnels a été organisée sur ce thème le 16 février dernier.

Comment maintenir cette force, et comment se positionner pour demain ?



Intervention de Laurent DARLEY, Directeur de l'Exploitation Portuaire du Port Autonome de Strasbourg :

Le Port Autonome de Strasbourg (PAS) est le second port fluvial français, et le troisième port rhénan. Il est la première zone industrielle et logistique d'Alsace et traite plus de 300 000 conteneurs par an, sur une zone fluviale de 100 km. Sa capacité actuelle est de 450 000 EVP (Équivalent Vingt Pieds²), et pourrait être de 500 000 en 2012.

Ses investissements programmés à l'horizon 2013 sont multiples : mise en place d'un quatrième portique fluvial, d'un nouveau portique ferroviaire et d'un terminal dédié aux conteneurs ; extension du port de LAUTERBOURG pour atteindre la capacité de 600 000 EVP d'ici 2020.

Soutenu par sa stratégie de multimodalité, le PAS a connu et connaît encore une forte croissance de son trafic conteneurs (25 % en 2010). Il attribue son succès à divers éléments clés : sa situation géographique favorable (notamment avec les hinterlands), la nécessité de dessertes ferroviaires et fluviales performantes, la présence de services indispensables (conteneurs vides, réparation de conteneurs, proximité d'entrepôts logistiques), le développement d'un service commercial actif (faire connaître les destinations, réseau solide...).

Selon le PAS, trois conditions sont à réunir pour orienter le transport vers l'intermodalité : élargissement du domaine de pertinence au-delà des seuls trafics import/export (y compris aux secteurs non portuaires), aide à l'amorçage de nouveaux trafics (comme de nouvelles destinations ferroviaires), cofinancement des futurs investissements (avec notamment des financements politiques).

Intervention de Philippe VIRTEL, Directeur Général de l'entreprise MGE :

MGE TRANSPORTS ET AUXILIAIRES, reprise en 1985, est une entreprise spécialisée dans les transports routiers de cargos, bennes, pulvérulents et citernes. Elle a pour objectif actuel de s'orienter vers l'intermodalité rail-route, après une expérience de 3 ans dans la traction de conteneurs maritimes. Les raisons de ce choix sont multiples et tiennent essentiellement aux contraintes de plus en plus prégnantes de la route et à son coût de plus en plus élevé.

La problématique de la localisation :

L'examen des positions des différents terminaux actuels dans le Nord-est de la France le montre : les flancs Sud et Ouest sont déserts, tandis que les terminaux des flancs en Grande Région sont fortement orientés vers les flux de Mer du Nord : concurrence forte des terminaux belges (Terminal Container Athus), luxembourgeois (Bettembourg) et allemands (port de Ludwigshafen).

Du coup, un quatrième terminal serait-il pertinent ? Est-il utile de concentrer son énergie sur un projet à la rentabilité incertaine, compte tenu de cette vive concurrence ?

Sa stratégie d'acteur privé consiste donc à mettre en place une massification ferroviaire de flux orientés plutôt vers le Sud.

En conclusion :

Si la localisation d'un terminal ou plateforme logistique est d'actualité, les contraintes à gérer sont nombreuses et supposeraient à la fois le soutien des pouvoirs publics et l'implication des professionnels du secteur privé, intéressés au premier chef dans un contexte de forte croissance des échanges conteneurs avec les autres continents. Sans oublier d'intégrer le facteur temps, nécessaire pour de tels rééquilibrages entre modes de transport.

Pour plus d'informations sur les activités d'ADIELOR, vous pouvez consulter son site Internet :

<http://www.adielor.com/>

Article rédigé par ADIELOR

²- Équivalent Vingt Pieds : unité de mesure pour les conteneurs.

Un conteneur de 20 pieds (≈6m) compte ainsi pour 1 EVP et un conteneur de 40 pieds (≈12m) pour 2.

Les indices des prix de transport de fret³

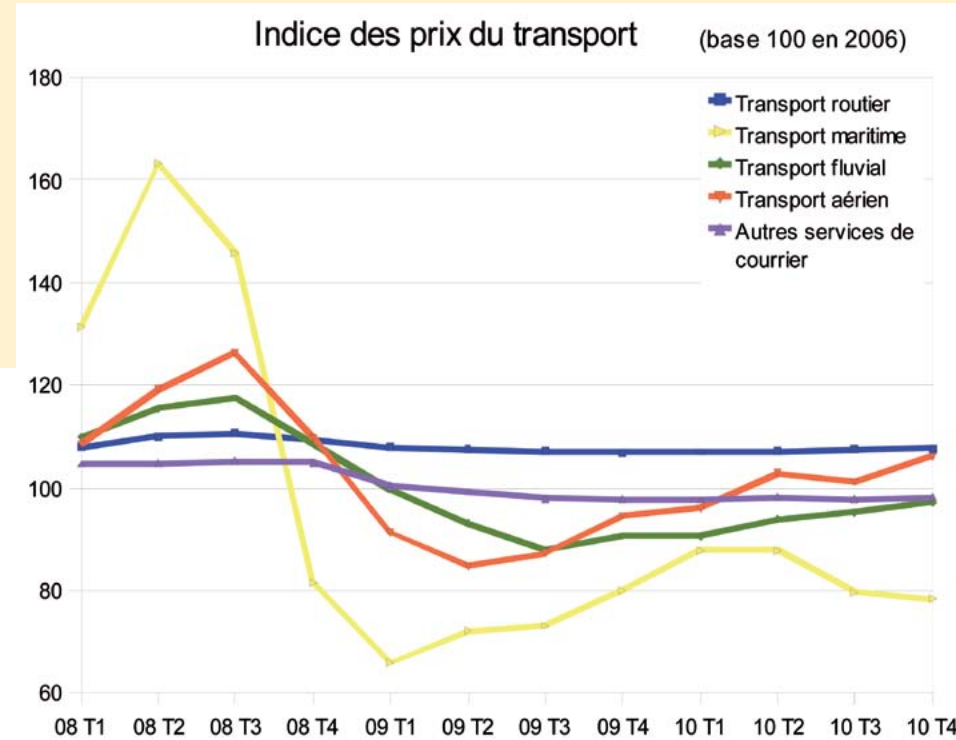
Au contraire du troisième trimestre, le coût du transport s'apprécie au quatrième trimestre, à l'exception du transport maritime. En effet, les prix du transport maritime diminuent, quoique plus légèrement qu'au trimestre précédent : - 1,6 %*. Les prix du transport aérien augmentent fortement : +4,9 %, alors que les hausses sont moins marquées pour les autres modes (de + 0,2 % à + 2,0 %).

Pour une hausse globale de 4,9 % de ses prix, l'évolution dans le mode aérien est contrastée. Ainsi, les prix vers les destinations en France d'Outre-Mer évoluent à la baisse (- 0,4 %). Dans le même temps, l'ensemble des autres destinations voit ses prix augmenter fortement (plus de 5 %, l'Asie-Pacifique étant la destination la plus inflationniste : + 10,1 %).

Les destinations africaines connaissent une hausse moindre à + 1,2 %.

La hausse des prix du transport fluvial (+ 2,0 %) est bien répartie sur les marchés national et international (respectivement + 2,2 % et + 1,8 %). Les prix pratiqués sur le bassin « Grand-Est » (regroupant les bassins d'Alsace-Lorraine et Saône-Rhône) sont en hausse de 2,7 %, confirmant la tendance des deux trimestres précédents.

Le transport routier de marchandises voit ses prix augmenter de manière très légère (+ 0,2 %). Cette hausse est surtout portée par le transport de fret interurbain (+ 0,3 %) et le transport de fret de proximité (+ 0,2 %). Les prix pratiqués à l'international restent stables ce trimestre. En termes de produits transportés, ce sont les prix du transport de produits agroalimentaires qui augmentent le plus (+ 0,3 %).



Indice des prix du transport (Base 100 en 2006)	2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Transport routier	108	107,5	107,2	107	107,1	107,2	107,6	107,8
Transport maritime	66	72,1	73,2	80,1	87,9	87,9	79,7	78,4
Transport fluvial	99,7	93,1	87,9	90,7	90,6	94	95,3	97,2
Transport aérien	91,3	84,8	87,4	94,6	96,1	102,9	101,2	106,2
Autres services de courrier	100,3	99,3	98	97,9	97,7	98,2	97,8	98,2

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

* Les évolutions détaillées dans cet article le sont toujours par rapport au trimestre précédent.

³ CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au quatrième trimestre 2010. Chiffres et statistiques n°200, Mars 2011. Disponible sur : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=497

17^{ème} enquête annuelle sur les besoins en emplois et en formations dans la logistique

La 17^{ème} enquête s'est déroulée, par sondage téléphonique, auprès de 550 établissements recourant de manière importante aux emplois logistiques. Elle portait sur la situation de la logistique en 2010 et sur ses prévisions d'évolution en 2011. De cette enquête, il ressort que les effets de la crise économique se font encore sentir, mais que des signes encourageants de reprise viennent atténuer.

Les déclarations des chefs d'entreprises interrogés indiquent qu'ils ont ressenti, dans une moindre mesure que l'année passée, les effets de la crise. Mais ils estiment majoritairement avoir bénéficié de la reprise amorcée. Cet effet se ressent sur les besoins en opérations logistiques, puisque la moitié des entreprises des secteurs industriel et commercial table sur une hausse de l'activité logistique. Les prestataires de transport-logistique sont plus mitigés : 46 % des entreprises de plus de 100 salariés prévoient une hausse d'activité (contre 18 % un an auparavant) et 38 % pour les entreprises de 50 à 99 salariés (7 % en 2010).

Cette année 2010 marquée par les effets de la crise et par ceux de la reprise aura été l'occasion de repenser l'organisation logistique. La maîtrise des coûts en étant la principale cause. Ainsi, près d'un établissement sur deux a réorganisé sa filière logistique durant l'année écoulée.

Et ce mouvement devrait se poursuivre en 2011. L'activité de sous-traitance a aussi profité de ces effets. Tant en niveau de volumes que d'établissements y recourant, la hausse est visible dans ce domaine. Enfin, signe d'une certaine reprise également, les tarifs des opérations logistiques sont en hausse (19 % des établissements déclarant une augmentation, contre 13 % une diminution). A l'inverse, les prix du transport ont continué à diminuer en 2010 (34 % ont attesté d'une baisse, contre 18 % une hausse).

En terme d'emplois, en 2010, 38 % des entreprises de plus de 100 salariés ont embauché du personnel, les établissements du secteur transport logistique étant particulièrement vigoureux en la matière (57 % des établissements ont

recruté). La tendance pour 2011 semble même se confirmer de bonne manière, selon les chefs d'entreprises interrogés. La hausse des recrutements a dévoilé de nouvelles difficultés à embaucher, essentiellement par pénurie de candidats. En complément à ce développement de l'emploi dans le domaine, l'intérim a également repris dans le domaine (73 % des établissements de plus de 100 salariés ont fait appel à des agences en 2010). Cette tendance semble se maintenir en 2011, d'après les déclarations des personnes questionnées.

Cette reprise de l'emploi est diversement répartie au sein des entreprises. En effet, les effectifs de cadres logistiques augmentent (95 % des établissements n'ont pas connu de diminution d'effectifs, contre 92 % l'année précédente). Mais, la baisse des effectifs d'opérateurs logistiques se poursuit, quoique dans

des proportions moindres qu'en 2009. Ainsi, bien que les établissements déclarant des embauches d'opérateurs aient doublé en un an, ceux-ci restent encore moins nombreux que ceux qui ont déclaré des diminutions d'effectifs, parmi les établissements de plus de 100 salariés.

A l'opposé, les effectifs d'opérateurs augmentent dans les établissements de moins de 100 salariés. En parallèle à la hausse globale des effectifs, le recours aux heures supplémentaires s'est élargi en 2010 (un tiers des établissements, soit dix points de plus que l'année précédente).

La synthèse est disponible en version électronique à l'adresse suivante :

<http://www.aft-iftim.com/>

Rubrique : Infos secteur >
Publications > Études et enquêtes >
Diagnostic emplois et qualifications

18^{ème} tableau de bord régional de l'emploi et de la formation dans le secteur transport

Le tableau de bord régional lorraine 2010 réalisé dans le cadre des travaux de la CPNE (Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la formation professionnelle) a été présenté le 19 mai 2011 aux membres de la commission paritaire régionale de l'OPTL (Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique).

Il permet de faire le bilan de l'évolution de l'emploi et de la formation et de dresser l'état des principaux indicateurs de la Branche transport pour l'année 2010. Sur un plan général, l'OPTL, a pour attribution de contribuer à une meilleure information et orientation des entreprises, des salariés ainsi que des demandeurs d'emploi par le recensement et la diffusion d'informations quantitatives et qualitatives sur l'emploi, les qualifications, la formation et l'évolution des métiers. Il contribue également par une approche prospective à prévoir les évolutions et orienter le dispositif de formation.

Le tableau de bord pour la Lorraine est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.ort2l.fr/spip.php?article113>

Rubrique : Publications > Études

Le rapport national et les tableaux de bord régionaux sont disponibles à l'adresse suivante :

www.optl.fr

Rubriques : Parutions > Rapport annuel et Parutions > Tableaux de bord régionaux

La démographie des entreprises en Lorraine

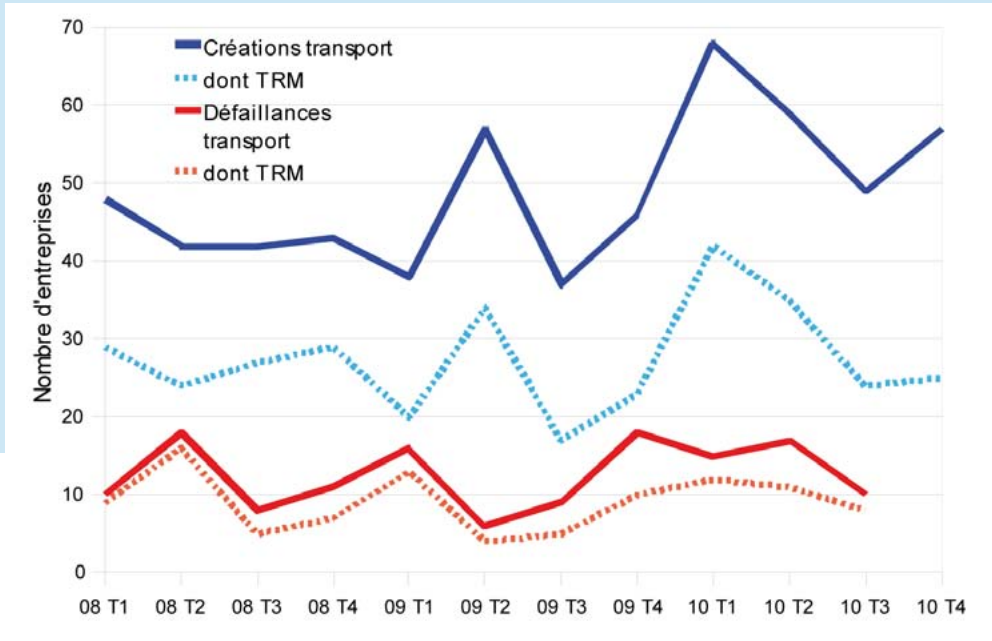
Créations et défaillances

En matière de créations d'entreprises, la France (et la Lorraine) connaissent un début d'année 2011 plus difficile que le début de l'année précédente.

Ainsi, ce premier trimestre a connu 18 % de créations d'entreprises de moins que le premier trimestre 2010. Et la Lorraine ne se porte pas mieux, puisque la diminution sur cette même période est de 21 %. Dans ce contexte généralisé de diminution des créations d'entreprises, les chiffres pour le secteur du transport, en général, et du transport routier de marchandises (TRM)* suivent la même tendance. Ce sont ainsi 8 créations dans le domaine du transport en moins (dont 7 dans le TRM) qui ont été comptabilisées au premier trimestre par rapport à début 2010. Malgré tout, les créations d'entreprises de transport restent élevées par rapport aux années de crise : 60 au premier trimestre 2011, contre 38 deux ans auparavant et 48 début 2008. Sur les quatre derniers trimestres, 225 entreprises de transport ont finalement été créées en Lorraine (dont 119 de TRM), soit une moyenne de 19 (dont 10 de TRM) par mois sur cette période.

Pour ce qui est des défaillances d'entreprises, l'année 2010 se termine plutôt sur une bonne note, dans le domaine des transports lorrains. Dans un contexte de diminution des défaillances d'entreprises au niveau national (- 6 % entre fin 2009 et fin 2010) et de hausse de celles-ci au niveau régional (+ 11 % sur cette période), le nombre d'entreprises de transports défaillantes au dernier trimestre est moindre d'un tiers qu'un an auparavant. Malgré ces résultats encourageants en fin d'année, l'année 2010 reste une moins bonne année pour la pérennité des entreprises de transport dans la région, puisque 56 d'entre elles ont mis la clé sous la porte en 2010, contre 49 en 2009. La tendance est moins bonne encore pour le TRM, car les trois premiers trimestres de 2010 ont déjà vu autant de défaillances d'entreprises que l'année 2009.

* 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.



	2009				2010				2011
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Créations									
Tous secteurs (Lorraine)	3 578	4 194	3 722	4 066	4 860	4 059	3 849	3 777	3 848
Créations transport	38	57	37	46	68	59	49	57	60
dont TRM	20	34	17	23	42	35	24	25	35
Tous secteurs (France)	136 931	153 322	135 023	154 917	181 999	156 007	135 466	148 567	149 877
Défaillances									
Tous secteurs (Lorraine)	467	373	294	367	390	430	358	406	
Défaillances transport	16	6	9	18	15	18	10	13	
dont TRM	13	4	5	10	12	11	8		
Tous secteurs (France)	15 042	13 292	11 587	13 485	14 539	12 768	10 761	12 713	

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 provisoires pour les créations (3 derniers trimestres pour les défaillances)

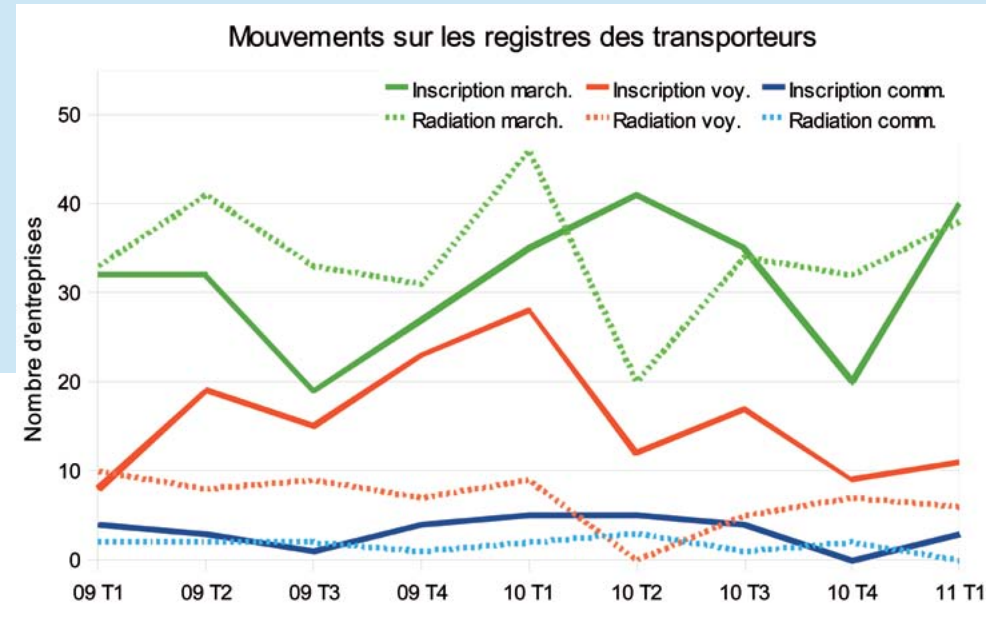
Inscriptions et radiations des registres

Le nombre d'inscriptions sur les trois registres diminue au premier trimestre 2011, par rapport à début 2010. Ces résultats sont néanmoins à nuancer par secteur.

Ainsi, le registre des transporteurs de marchandises a connu 40 inscriptions nouvelles ce trimestre, soit 5 de plus (+ 14 %) qu'au premier trimestre 2010. En outre, le nombre de radiations de ce même registre est également en diminution (- 8 sur la période considérée, soit - 17 %). Enfin, après un mauvais dernier trimestre 2010, le nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs de marchandises a augmenté ce trimestre, puisque le nombre de radiations est redevenu inférieur au nombre d'inscriptions. Ce registre compte ainsi deux entreprises supplémentaires à la fin de ce trimestre, par rapport à fin 2010 (qui avait connu une baisse sensible des entreprises enregistrées : - 12 en trois mois).

Bien que toujours correcte, eu égard à la conjoncture, la tendance sur les deux autres registres est moins élogieuse. Les inscriptions nouvelles sur le registre des transporteurs de voyageurs sont ainsi 2,5 fois plus nombreuses ce trimestre qu'un an auparavant. Dans le même temps, les

radiations ont aussi diminué d'un tiers. Le nombre d'entreprises inscrites sur ce registre continue donc de s'accroître, mais sur un rythme plus mesuré (+ 5 entreprises au premier trimestre 2011, contre + 19 au premier trimestre 2010). La tendance est sensiblement la même pour le registre des commissionnaires de transport : le nombre d'inscriptions et de radiations diminue de la même quantité (- 2) entre début 2010 et 2011. Aucune entreprise n'a même été radiée de ce registre ce trimestre.



Registres	2010				2011
	T1	T2	T3	T4	T1
Nouvelles inscriptions					
Marchandises	35	41	35	20	40
Voyageurs	28	12	17	9	11
Commissionnaires	5	5	4	0	3
Radiations					
Marchandises	46	20	34	32	38
Voyageurs	9	0	5	7	6
Commissionnaires	2	3	1	2	0

Source : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

Le transport routier de marchandises en Lorraine

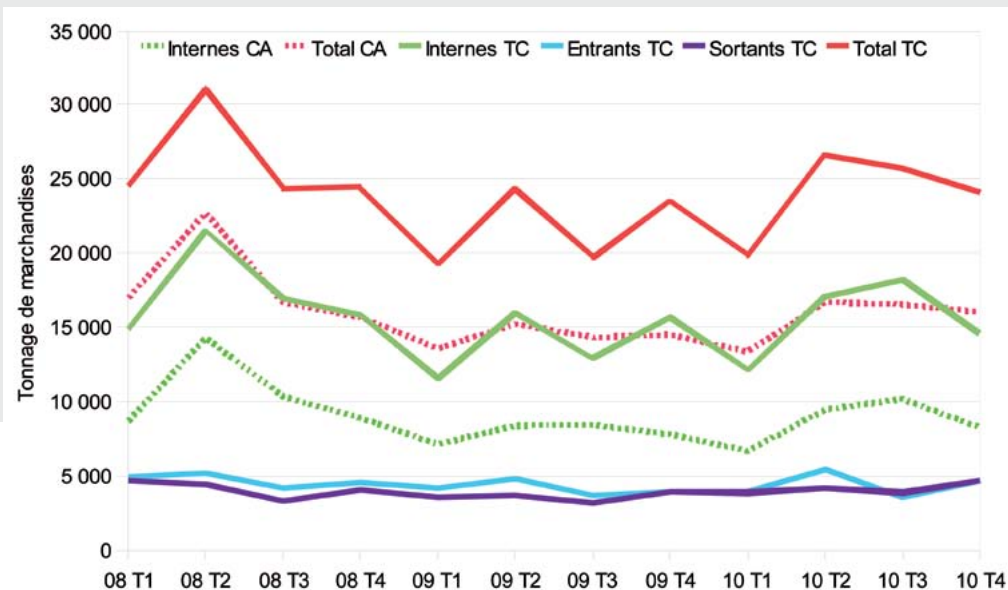
Les flux

Bien que moins marquée que lors du précédent trimestre, la hausse des trafics routiers de marchandises continue au quatrième trimestre 2010.

Après une augmentation importante (+ 30 %) au troisième trimestre, la croissance du trafic routier « tous compte » est ainsi de 2 % ce trimestre, par rapport à la fin d'année 2009. Malgré un recul de 6 % des tonnages échangés en interne en Lorraine sur la période considérée, les flux échangés avec le reste de la France progressent de 20 % en tonnages. La tendance est même encore plus marquée pour ce qui concerne le transport pour compte d'autrui. Alors que le total des volumes traités en interne à la région diminue, celui des volumes internes transportés pour compte d'autrui augmente de 6 % entre le quatrième trimestre 2009 et le quatrième trimestre 2010. Dans le même dynamisme qu'observé en total, les volumes échangés avec le reste de la France croissent de 16 % durant cette période.

En variation saisonnière, alors qu'en 2009 les volumes transportés ont augmenté de 19 % entre le troisième et le quatrième trimestre, la tendance contraire est observée en 2010. Ainsi, malgré la croissance d'un quart des flux externes, la fin de cette année a vu

le recul de 6 % des volumes totaux traités par rapport au trimestre précédent. Ce sont les flux internes à la région qui détériorent cet état : - 19 % entre le troisième et le quatrième trimestre 2010. Quoique moins prononcée, la tendance observée pour l'ensemble des transports routiers se vérifie sur le transport pour compte d'autrui. Ainsi, la baisse des trafics totaux est de 3 % avec des échanges internes en décroissance de 19 % en tonnages sur cette période. Les expéditions augmentent de 21 %, pour une croissance de 25 % des réceptions entre les deux derniers trimestres de 2010.



Flux	2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Compte d'autrui								
Internes	7 122	8 382	8 421	7 793	6 674	9 464	10 182	8 245
Entrants	3 220	3 651	3 052	3 268	3 433	3 640	3 016	3 770
Sortants	3 242	3 195	2 849	3 445	3 257	3 610	3 336	4 030
Total	13 584	15 228	14 322	14 506	13 364	16 714	16 534	16 045
Tous comptes								
Internes	11 566	15 973	12 905	15 689	12 139	17 090	18 236	14 758
Entrants	4 164	4 760	3 622	3 941	3 877	5 386	3 579	4 710
Sortants	3 546	3 617	3 211	3 877	3 860	4 166	3 862	4 615
Total	19 276	24 350	19 738	23 507	19 876	26 642	25 677	24 083

Source : TRM conjoncture

Unité : milliers de tonnes

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

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

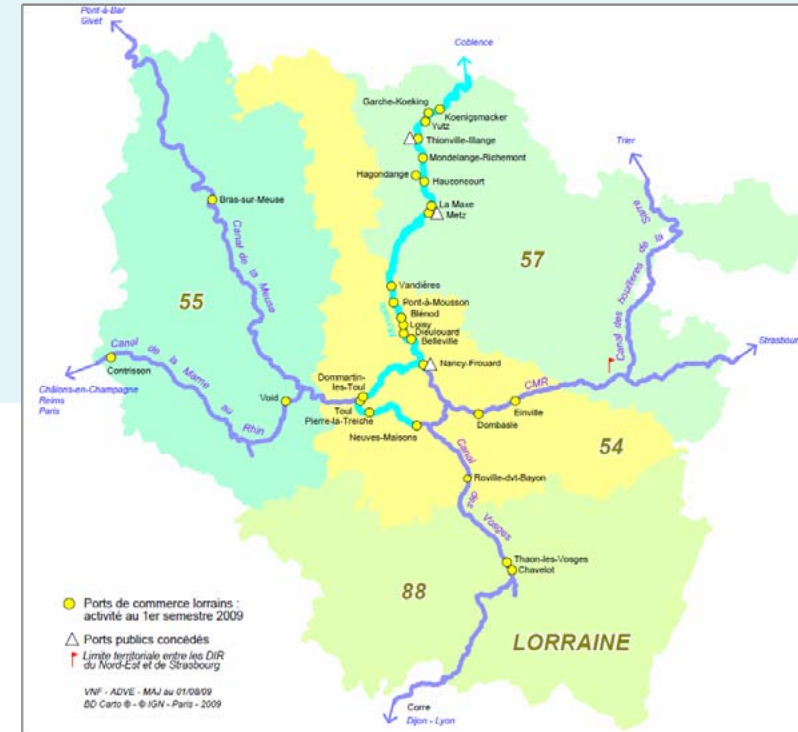
Les chargements et déchargements³

La hausse des trafics (mesurés en tonnages) entamée en 2010 se poursuit en 2011. Globalement, l'activité fluviale se maintient à un bon niveau en ce début d'année 2011.

Ainsi, sur la Moselle canalisée, les volumes traités ont augmenté de 6,4 % au premier trimestre 2011 par rapport au premier trimestre 2010. Cette hausse est portée tout entière sur les réceptions (+ 12,2 %), les expéditions ayant stagné sur cette période (- 0,2 %).

Dans le détail, ce sont les sections terminales qui ont reçu le surplus de marchandises : entre Neuves-Maisons et Toul (+ 23,2 % entre début 2010 et début 2011) et la section frontière entre Metz et Apach (+ 7,7 %).

Le bilan est plus mitigé sur les autres voies navigables de la région. L'activité sur le canal de la Marne au Rhin a ainsi diminué entre début 2010 et début 2011, pour atteindre les 5 200 tonnes. Les tonnages traités sur le canal des Vosges ont été multipliés presque par 8 entre le premier trimestre 2010 et le premier trimestre 2011, tant en chargements qu'en déchargements.



Évolution au cours du premier trimestre 2011 par rapport au premier trimestre 2010 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

Voies navigables lorraines	Sections navigables	2011			2010			Variation 2011/2010		
		Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL	Expéditions	Réceptions	TOTAL
Moselle canalisée	de Metz à l'écluse frontière d'Apach	692 692	1 007 754	1 700 446	708 241	871 089	1 579 330	- 2,2 %	+ 15,7 %	+ 7,7 %
	de Frouard à Metz	363 883	264 827	628 710	351 544	282 576	634 120	+ 3,5 %	- 6,3 %	- 0,9 %
	de Toul à Frouard	0	0	0	4 810	0	4 810	-	-	-
	de Neuves-Maisons à Toul	74 074	147 509	221 583	67 964	111 887	179 851	+ 9 %	+ 31,8 %	+ 23,2 %
	TOTAL :	1 130 649	1 420 090	2 550 739	1 132 559	1 265 552	2 398 111	- 0,2 %	+ 12,2 %	+ 6,4 %
Canal de la Mame au Rhin	de Lutzelbourg à Contrisson	3 711	1 520	5 231	7 179	0	7 179	- 48,3 %	-	- 27,1 %
Canal des Vosges	de Réchicourt-le-Château à Messein	86 877	86 877	173 754	11 425	10 935	22 360	+ 660,4 %	+ 694,5 %	+ 677,1 %

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.

³- Source : VNF - ADVE Nancy

Moselle intelligente

L'opération « Moselle intelligente » est inscrite au Contrat de Projet État-Région 2007-2013 pour un montant de dix millions d'euros.

Elle comprend :

- la réalisation d'un réseau de recueil et de transmission de données entre les ouvrages : barrages, écluses, centres d'exploitations, points particuliers (ponts, sondes de mesures...), et entre les ouvrages et un centre d'information et de gestion du trafic fluvial (CIGT.F.). Ce réseau sera constitué d'une « dorsale », le long de la Moselle et d'antennes reliant chacun des ouvrages à cette « dorsale ».

Ce réseau s'étendra sur toute la Moselle canalisée, soit 150 km d'Apach à Neuves-Maisons.

Le montant prévisionnel est de 7,5 M€.

- la construction du «CIGT Fluvial», qui aura pour rôle de recueillir les informations en provenance des différents ouvrages, de les traiter puis de les transmettre, soit en interne (exploitation, maintenance), soit en externe, aux usagers de la voie d'eau (conditions de navigation, informations touristiques).

Le montant prévisionnel de construction et d'équipement du CIGT Fluvial est de 2,5 M€.

Les études relatives à la réalisation du réseau de recueil et de transmission de données sont en cours. Elles portent sur les solutions techniques à mettre en œuvre (réseau fibre optique ou faisceau hertzien...), qui sont fonctions de l'éloignement des ouvrages à la dorsale et au volume des données à transporter. A noter que l'élément dimensionnant du réseau est la vidéo. En effet, les écluses, les barrages et certains ouvrages particuliers feront l'objet d'une télésurveillance.

Le concours d'architecture pour la construction du CIGTF est lancé, 5 groupements d'architectes ont été choisis, qui concourront sur la base d'une esquisse. Le lauréat sera chargé de concevoir un bâtiment s'intégrant dans la démarche de développement durable de Voies navigables de France.

Ainsi, fin 2013, la Direction Interrégionale du Nord-Est disposera d'un système moderne de gestion de la Moselle à grand gabarit.

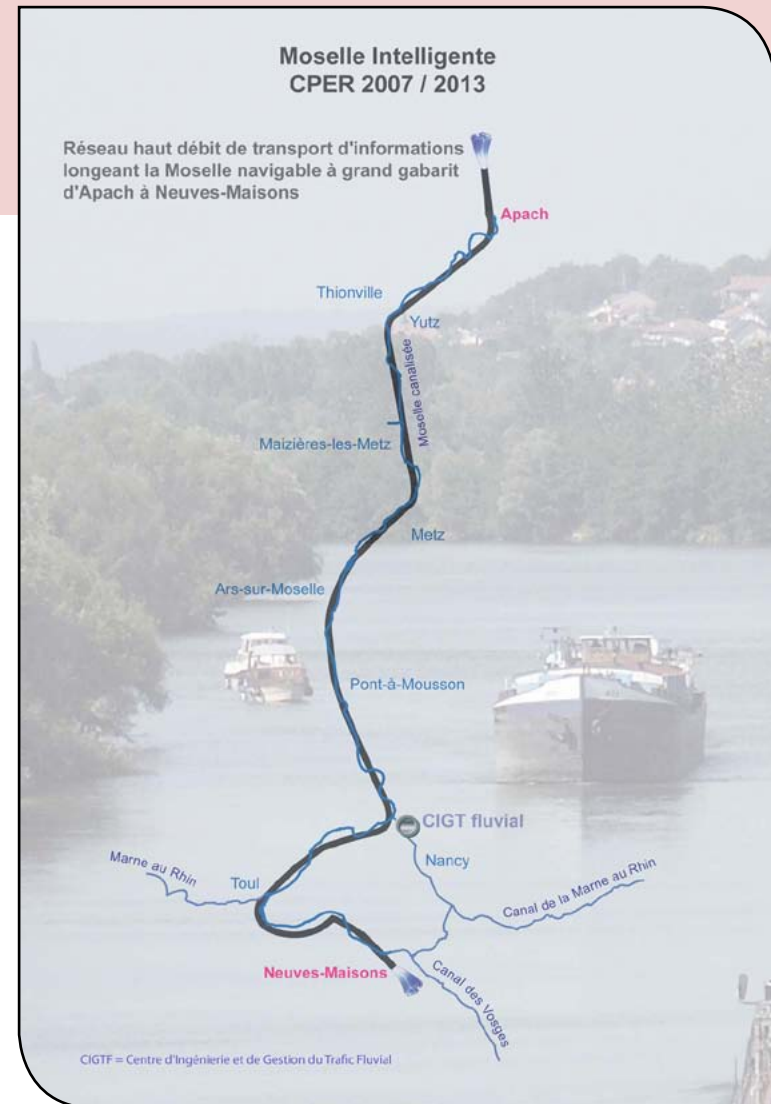
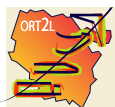


illustration : VNF



Adresse du siège et postale 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
BP 95038
57071 METZ Cedex 3

Contacts


DREAL Lorraine


 03 87 62 83 73

 ort2l.dreal-lorraine

@developpement-durable.gouv.fr


GIATEL

 03 83 15 83 87

 giatel.lorraine@gmail.com

Conseil Régional

Pôle de la mobilité

 03 87 33 60 00

 fabrice.deniau@lorraine.eu

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 EHRLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB
Mars 2011