

La Lettre d'information

N° 13 - septembre 2012

Actualités - Conjoncture

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

Entreprises

| | |
|-------------------------------------------------|---|
| La démographie des entreprises de Lorraine | |
| <i>Créations et défaillances</i> | 4 |
| <i>Inscriptions et radiations des registres</i> | 5 |

Transport routier

| | |
|----------------------------------------------------|---|
| Le transport routier de marchandises en Lorraine : | |
| <i>Les flux</i> | 6 |
| <i>Les immatriculations</i> | 7 |

Transport fluvial

| | |
|----------------------------------------------------|---|
| Réouverture de l'embranchement de Nancy | 8 |
| Le transport fluvial de marchandises en Lorraine : | |
| <i>Les chargements et déchargements</i> | 9 |

Flash

| | |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Le projet de canal à grand gabarit Saône-Moselle.Saône-Rhin | 10 |
|----------------------------------------------------------------|----|

Contacts

11

Agenda

01/10/2012

Comité de pilotage
«enquête sur l'amélioration de
l'offre ferroviaire en Lorraine»

04/10/2012

Rencontre «emploi-formation»

17/10/2012

Rencontre des ORT du Grand-EST

13/11/2012

Bureau de l'ORT2L

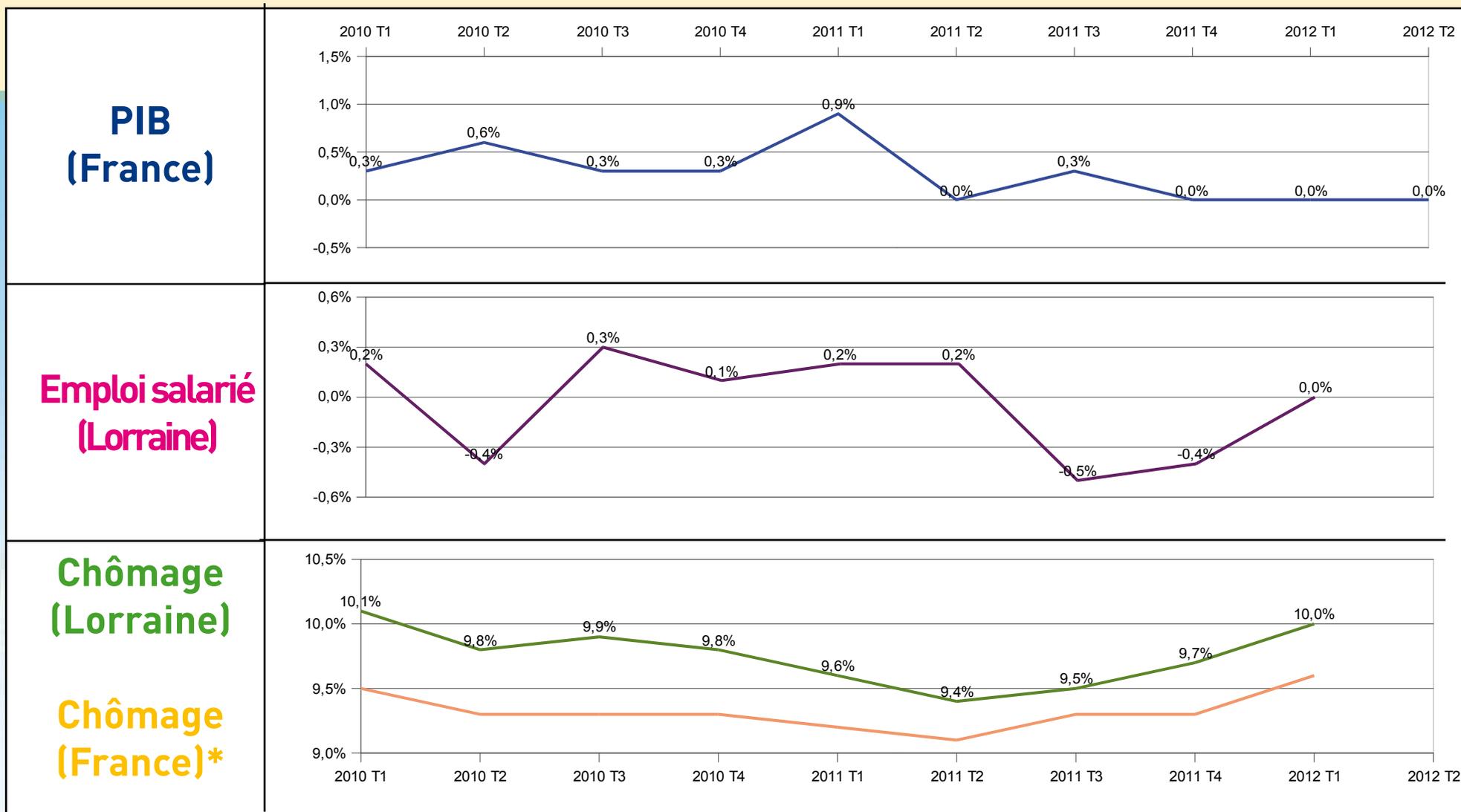
13/12/2012

Conseil d'administration

19/02/2013

Assemblée générale

La conjoncture nationale et régionale¹



* Données provisoires

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

Les indices des prix de transport de fret²

L'évolution des prix des prestations de transport est plutôt mitigée selon le mode considéré, au premier trimestre 2012.

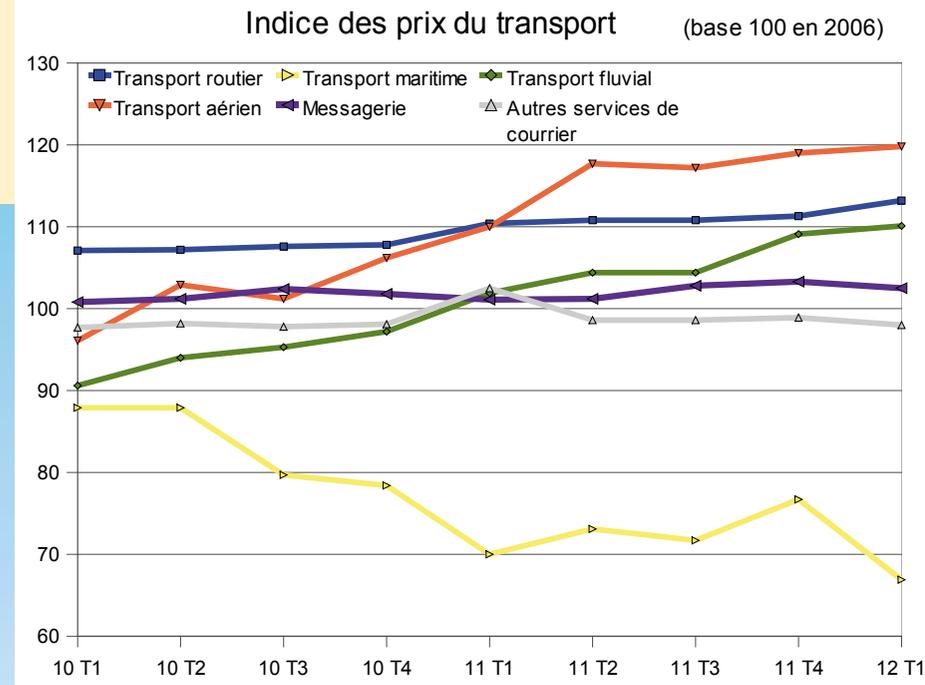
Après une légère reprise en 2011, les prix du transport maritime chutent à nouveau au premier trimestre 2012 : -12,8 %³. Les prix du transport maritime sont inférieurs de 4,4 % à leur niveau de début 2011 et d'un tiers à leur niveau de 2006.

Les services de courrier et de fret express voient leurs prix reculer également, quoique de manière bien moins prononcée. Les prix de la messagerie et du fret express perdent ainsi 0,8 %, mais restent supérieurs à leur niveau de début d'année 2011. Les tarifs des autres services de courrier diminuent de 0,9 %, portée pour beaucoup par les prix des prestations internationales (-2,4 %).

Les prix des transports routiers poursuivent la hausse initiée fin 2009 : +1,7 % ce trimestre. La croissance constatée est assez homogène et répartie quelles que soient les types de marchandises (+1,4 % sur le transport de matériaux de construction, +2 % sur le transport de produits manufacturés) ou les distances de transport (+1,6 % pour les transports de proximité, ou +3,1 % pour les transports internationaux).

Le transport fluvial connaît également une hausse de ses tarifs : +0,9 %. Le niveau de prix du transport fluvial excède maintenant de 8 % le niveau atteint un an auparavant et de 21 % celui de début 2010. Les prix du transport national augmentent de 2,2 % tandis que ceux du transport international reculent de 0,2 %. Les prix pratiqués sur le bassin « Grand Est »⁴ sont, comme l'année précédente, ceux qui augmentent le plus vite : +1,5 % ce trimestre.

Les prix pratiqués dans le transport aérien de marchandises continuent leur croissance (+0,6 % ce trimestre) et dépassent d'un quart les niveaux de début 2010. Les destinations africaines et américaines connaissent néanmoins une baisse des prix de leur acheminement (respectivement -2,9 % et -1,2 %). A l'inverse, le transport vers l'Europe et l'Asie devient plus onéreux, avec des croissances supérieures à 3 %.



| Indice des prix du transport (Base 100 en 2006) | 2011 | | | | 2012 |
|-------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 |
| Transport routier | 110,4 | 110,8 | 110,8 | 111,4 | 113,2 |
| Transport maritime | 70 | 73,1 | 71,7 | 76,5 | 66,9 |
| Transport fluvial | 101,9 | 104,4 | 104,2 | 106,4 | 110,1 |
| Transport aérien | 110 | 117,7 | 117,2 | 119,1 | 119,8 |
| Messagerie, fret express | 101,1 | 101,2 | 102,4 | 103,1 | 102,5 |
| Autres services de courrier | 102,5 | 98,6 | 98,6 | 98,9 | 98 |

Les données du dernier trimestre sont fournies à titre provisoire.

2- CGDD. Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2012. Chiffres et statistiques n°329, juin 2012. Disponible sur : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/r/indices-prix-transport-fret-entreposage.html>
 3- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au trimestre précédent.
 4- Dénomination regroupant les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».

La démographie des entreprises en Lorraine

Créations et défaillances

Dans un contexte morose, la démographie des entreprises de transport lorraines continue à s'essouffler, et ce, depuis maintenant un an et demi.

Si le contexte n'est guère favorable et voit régresser le nombre de créations d'entreprises, le secteur du transport est particulièrement touché par ce phénomène. Ainsi, alors que ce nombre stagne pour l'ensemble des secteurs au deuxième trimestre 2012⁵, que ce soit aux niveaux national ou régional (respectivement -2 % et -3 %), le nombre de créations d'entreprises de transport en Lorraine recule d'un tiers, atteignant 37 créations en trois mois. Sur les quatre derniers trimestres, ont été comptabilisées, en moyenne, 13 créations d'entreprises de transport par mois, soit 5 de moins par mois que sur la période précédente (-30 %).

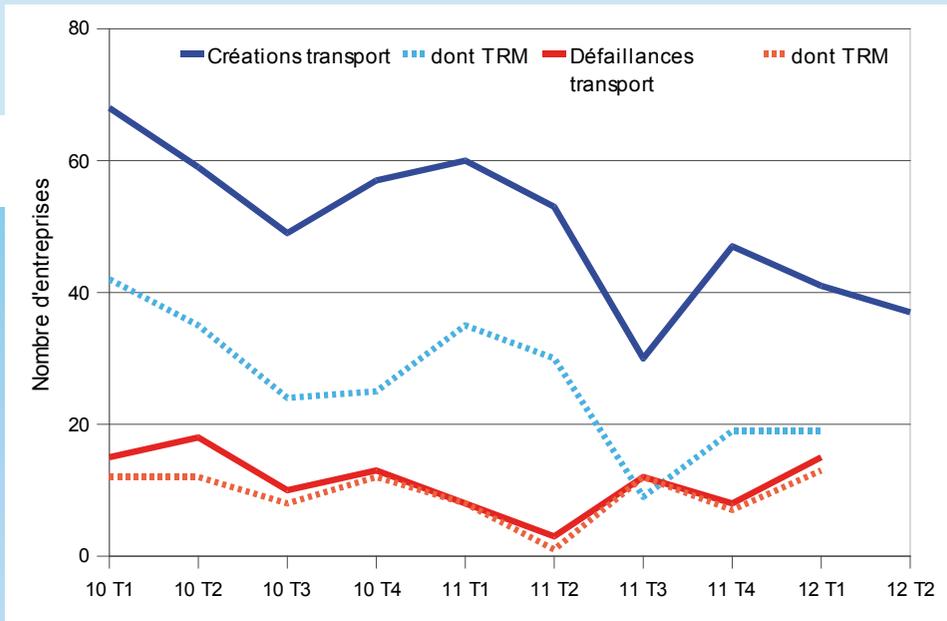
La tendance semble être la même pour les entreprises du transport routier de marchandises (TRM)*. En effet, moitié moins de déclarations de créations d'entreprises de transport ont été recensées au premier trimestre 2012 (19 contre 35 un an auparavant).

La tendance se confirme également en termes de défaillances d'entreprises. Dans un contexte de stagnation, voire de léger repli, du nombre de défaillances d'entreprises tous secteurs confondus (-2 % en Lorraine, comme au niveau national), les destructions d'entreprises

de transport recommencent à croître au niveau régional. Entre le premier trimestre 2011 et le premier trimestre 2012, ce nombre a doublé passant de 8 à 15. La tendance est la même pour les entreprises du TRM⁶, qui constituent 90 % des défaillances d'entreprises du secteur des transports.

Au premier trimestre 2012, le solde créations - défaillances indiquant la variation du stock d'entreprises de transport s'établit à +26 (+6 pour le TRM), contre +52 un an auparavant (+27 pour le TRM). C'est à dire que le stock d'entreprises de transport croît deux fois moins vite que début 2011. La tendance est encore plus lourde dans le secteur du TRM : la croissance du nombre d'entreprises est 4,5 fois moindre qu'au premier trimestre 2012.

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



Sources : INSEE – Banque de données macro-économiques / SIRENE conjoncture

| | 2011 | | | | 2012 | |
|---------------------------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 |
| | Créations | | | | | |
| Tous secteurs (Lorraine) | 3841 | 3691 | 3502 | 3452 | 4042 | 3588 |
| Créations transports | 60 | 53 | 30 | 47 | 41 | 37 |
| dont TRM | 35 | 30 | 9 | 19 | 19 | |
| Tous secteurs (France) | 149 721 | 138 989 | 124 086 | 137 009 | 155 948 | 136 837 |
| | Défaillances | | | | | |
| Tous secteurs (Lorraine) | 413 | 393 | 328 | 365 | 404 | |
| Défaillances transports | 8 | 3 | 12 | 8 | 15 | |
| dont TRM | 8 | 1 | 12 | 7 | 13 | |
| Tous secteurs (France) | 14 747 | 12 856 | 10 310 | 12 741 | 14 212 | |

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 données à titre provisoires pour les créations.

Les données des 3 derniers trimestres sont données à titre provisoires pour les défaillances

5- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (2^e trimestre 2011 pour les créations ; 1^{er} trimestre 2011 pour les défaillances).

6- TRM : transport routier de marchandises, comprend les entreprises du groupe 4941 (« Transports routiers de fret et services de déménagement ») de la Nomenclature d'Activités Française, révision 2.-

La démographie des entreprises en Lorraine

Inscriptions et radiations des registres

Le deuxième trimestre 2012 se traduit par une baisse générale⁷ du nombre d'inscriptions nouvelles, mais également du nombre de radiations des registres.

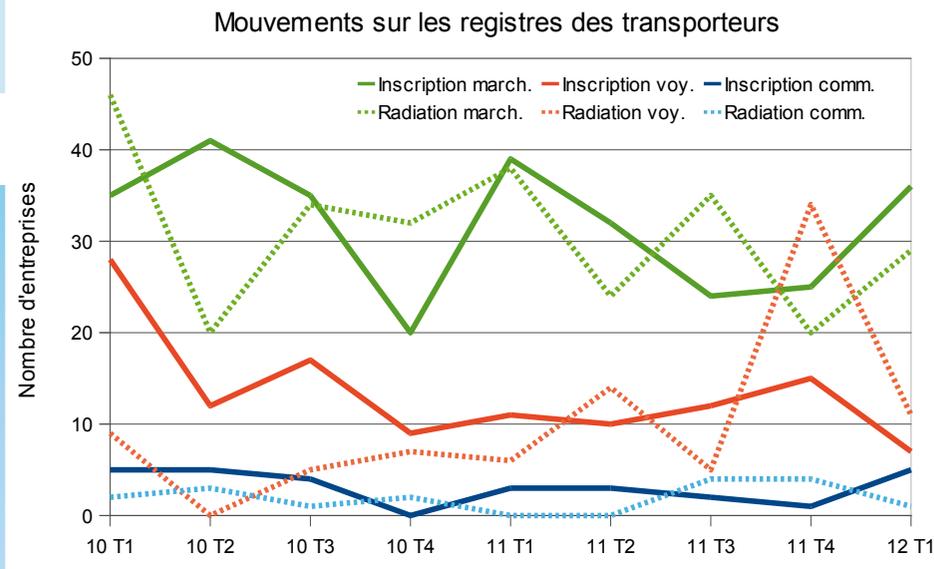
Le registre des transporteurs de marchandises connaît ainsi une baisse d'un tiers de ses nouvelles inscriptions, passant de 32 au second trimestre 2011, à 23 ce trimestre. Dans le même temps, le nombre de radiations prononcées s'est réduite ce trimestre de deux unités, 22 entreprises en ayant été supprimées. Pour le troisième trimestre consécutif, le nombre d'inscriptions excède le nombre de radiations, augmentant mécaniquement le nombre d'entreprises habilitées à effectuer des prestations de transport de marchandises. Au final, ce registre s'est enrichi d'une entreprise ce trimestre.

Le registre des transporteurs de voyageurs suit peu ou prou la même dynamique. Les inscriptions nouvelles recensées ont légèrement diminué en une année (passant de 11 à 9), tandis que le nombre de radiations est divisé

par 3 (passant de 6 à 2). Pour la première fois depuis deux trimestres, le nombre de radiations redevient inférieur à celui des inscriptions, étoffant de 7 unités la liste des entreprises de transport de voyageurs.

De la même manière le registre des commissionnaires de transport voit également le nombre de ses entreprises augmenter d'une unité, ayant enregistré 1 nouvelle inscription (contre 3 au second trimestre 2011) et aucune radiation (autant qu'un an auparavant).

Ces trois registres ont enregistré 33 inscriptions (-12 par rapport au deuxième trimestre 2011) et 24 radiations (-14), soit un différentiel inscriptions - radiations de +9.



Sources : DREAL Lorraine - Observatoire Social des Transports

| Registres | 2011 | | | | 2012 | |
|-------------------------------|------|----|----|----|------|----|
| | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 |
| Nouvelles inscriptions | | | | | | |
| Marchandises | 40 | 32 | 24 | 25 | 36 | 23 |
| Voyageurs | 11 | 10 | 12 | 15 | 7 | 9 |
| Commissionnaires | 3 | 3 | 2 | 1 | 5 | 1 |
| Radiations | | | | | | |
| Marchandises | 38 | 24 | 35 | 20 | 29 | 22 |
| Voyageurs | 6 | 14 | 5 | 34 | 11 | 2 |
| Commissionnaires | 0 | 0 | 4 | 4 | 1 | 0 |

7- Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (deuxième trimestre 2011).

Le transport routier de marchandises en Lorraine : Les flux

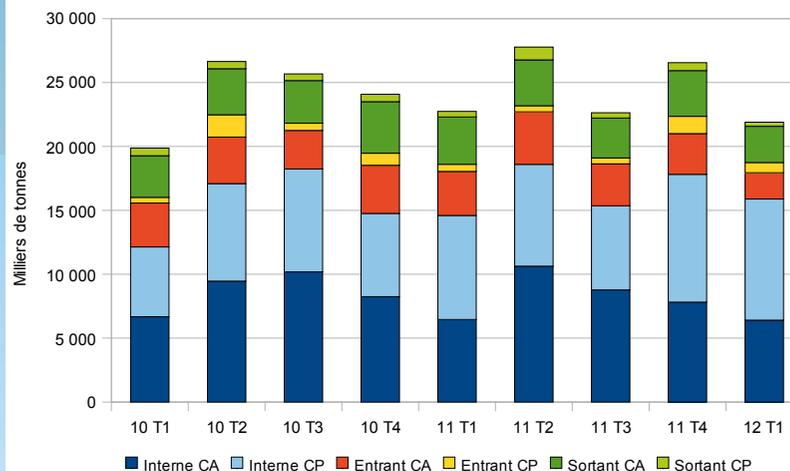
Le premier trimestre 2012 connaît une légère diminution des volumes de marchandises transportés⁸, induite essentiellement par le transport pour compte d'autrui et les flux interrégionaux.

Malgré une certaine stabilité des échanges internes (-0,7 %), le transport pour compte d'autrui recule, en un an, de 17 % (mesuré en tonnes de marchandises transportées), soit -2,3 millions de tonnes.

Ce sont ainsi les échanges interrégionaux qui détériorent fortement ce bilan. Passant de plus de 7 millions de tonnes transportées au premier trimestre 2011 à moins de 5 millions au premier trimestre 2012, ces échanges ont reculé d'un tiers en an.

Ne compensant qu'en partie ces pertes, le transport pour compte propre poursuit sa hausse. Ce trimestre, 9 % de tonnages supplémentaires ont été transportés par ce moyen, atteignant 10,5 millions de tonnes. Si les flux interrégionaux régressent également de l'ordre de 30 %, cette baisse importante est de loin compensée par la hausse des flux internes (+16 %) qui représentent 90 % du transport pour compte propre.

Pour ce qui est du transport « tous comptes », deux phénomènes contradictoires s'affrontent finalement. D'un côté, les flux internes à la région s'accroissent de 9 % (évolution portée surtout par le transport pour compte propre, qui représente 60 % des volumes). De l'autre, les flux interrégionaux sont en fort recul : -29 % pour les flux entrants, -33 % pour les flux sortants de la région. Globalement, ces deux phénomènes ne se compensent pas, entraînant une diminution des flux totaux de l'ordre de 9 %.



| | 2011 | | | | 2012 |
|-----------------|------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 |
| Flux | Compte d'autrui | | | | |
| Internes | 6 454 | 10 634 | 8 772 | 7 819 | 6 411 |
| Entrants | 3 450 | 4 017 | 3 278 | 3 188 | 2 062 |
| Sortants | 3 695 | 3 584 | 3 119 | 3 578 | 2 836 |
| Total | 13 599 | 18 324 | 15 169 | 14 584 | 11 309 |
| | Tous comptes | | | | |
| Internes | 14 597 | 18 601 | 15 360 | 17 817 | 15 833 |
| Entrants | 4 009 | 4 583 | 3 742 | 4 540 | 23 858 |
| Sortants | 4 137 | 4 592 | 3 535 | 4 194 | 3 155 |
| Total | 22 743 | 27 775 | 22 637 | 26 551 | 21 896 |

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

⁸ Sauf indication contraire, toutes les évolutions décrites dans cet article le sont par rapport au même trimestre de l'année précédente (premier trimestre 2011).

Le transport routier de marchandises en Lorraine : les immatriculations⁹

Les immatriculations du deuxième trimestre 2012 connaissent une baisse sensible au second trimestre 2012.

Le nombre d'immatriculations neuves de véhicules utilitaires légers (VUL)¹⁰ en Lorraine diminue de 2 % par rapport au trimestre précédent, et de 15 % par rapport au second trimestre 2011.

Dans le même temps, la situation nationale s'améliore légèrement et reste meilleure que la situation régionale : le nombre d'immatriculations neuves stagne par rapport au trimestre précédent (+1 %) mais reste en deçà de son niveau atteint un an plus tôt (-9 %).

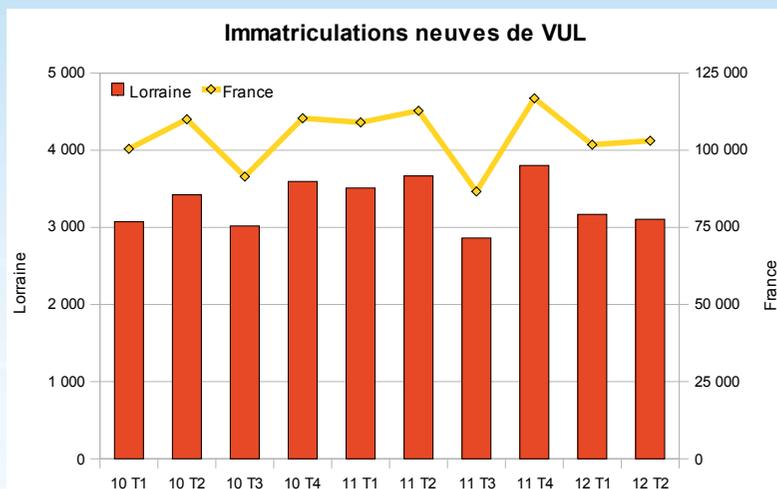
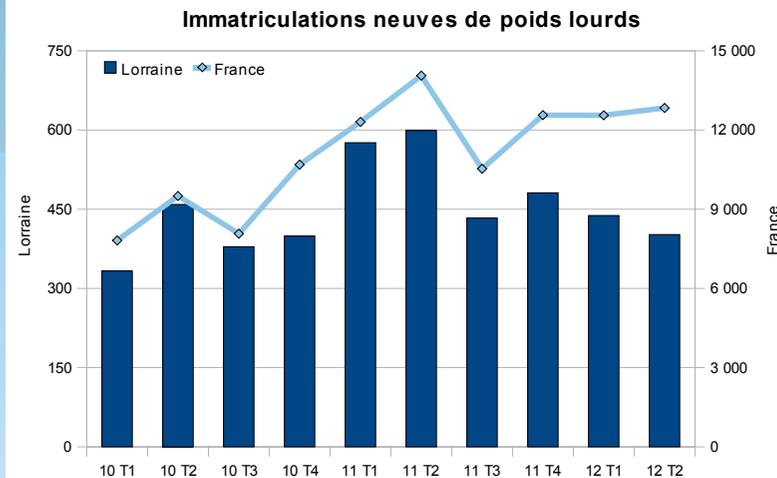
La situation pour les immatriculations neuves de poids lourds (PL)¹¹ est sensiblement la même, la tendance nationale restant meilleure que la tendance régionale.

Ainsi, entre le premier et le second trimestre 2012, le nombre d'immatriculations a augmenté en France (+2 %) mais diminué en Lorraine (-8 %).

Par rapport au second trimestre 2011, le nombre d'immatriculations diminue également en France (-9 %) et chute en région (-33 %).

| | 2011 | | | | 2012 | |
|-------------------------------------------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|
| | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 |
| Véhicules Utilitaires Légers (VUL) | | | | | | |
| Lorraine | 3 150 | 3 667 | 2 862 | 3 802 | 3 168 | 3 105 |
| France | 109 020 | 112 794 | 86 641 | 116 843 | 101 785 | 103 072 |
| Poids Lourds (PL) | | | | | | |
| Lorraine | 576 | 599 | 433 | 481 | 438 | 402 |
| France | 12 306 | 14 057 | 10 533 | 12 565 | 12 557 | 12 836 |

Source : SOes - fichier central des automobiles



9- Source : SOes, Immatriculations par genre de véhicules au niveau régional et départemental

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

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

Réouverture de l'embranchement de Nancy

Un glissement de terrain, le 10 mai 2008, avait entravé la circulation et contraint VNF à la fermeture de ce petit canal de 10 km de longueur qui assure la jonction entre canal des Vosges et canal de la Marne au Rhin (partie Est).

Cet itinéraire permet également aux utilisateurs de la voie d'eau de gagner en temps de navigation lors des trajets est->ouest ou sud->est. Il complète la « boucle de la Moselle », près de 70 km de voies fluviales autour de Nancy, empruntant le canal des Vosges à Messein, la Moselle canalisée de Neuves-Maisons à Toul et Frouard, le canal de la Marne au Rhin de Frouard à Laneuveville, puis le canal de jonction.

Au vu du risque encouru par la conduite d'eau de la Communauté urbaine du Grand Nancy, il a été nécessaire d'établir un diagnostic précis de la situation, études topographiques à l'appui, puis d'effectuer les travaux de terrassement et de stabilisation des berges nécessaires à sa réouverture. La réouverture effective de cette voie navigable a ainsi pu se concrétiser le 1^{er} juin dernier.

La navigation commerciale n'est pas encore rétablie. Des opérations complémentaires (dragage notamment) sont encore à effectuer sur ce canal avant de pouvoir autoriser la circulation des péniches Freycinet. La DIR Nord-Est de VNF estime que ceux-ci seront terminés pour le début de l'année 2013.

Avant sa fermeture en 2008, l'embranchement de Nancy accueillait quelques 700 embarcations par an. Environ 600 d'entre elles étaient destinées à la plaisance et au tourisme et côtoyaient une centaine péniches à gabarit Freycinet.



Source : Service de Navigation du Nord-Est

Le transport fluvial de marchandises en Lorraine

Les chargements et déchargements¹²

Dans la continuité du premier trimestre, le premier semestre 2012 voit la baisse des flux fluviaux lorrains de marchandises.

L'activité sur la Moselle à grand gabarit, mesurée en tonnes, est ainsi en recul au premier semestre de 11 % par rapport au premier semestre 2011. Néanmoins, quelques signes encourageants sont au rendez-vous avant le début de l'été. Après +3 % au premier trimestre, les chargements effectués sur ce canal sont en hausse d'un quart au second trimestre, par rapport au second trimestre 2011.

Ainsi, malgré le fort recul des déchargements (-32 % sur le premier semestre, mais -16 % sur le second trimestre), le volume de marchandises traitées augmente légèrement (+3,3 %) au deuxième trimestre 2012.

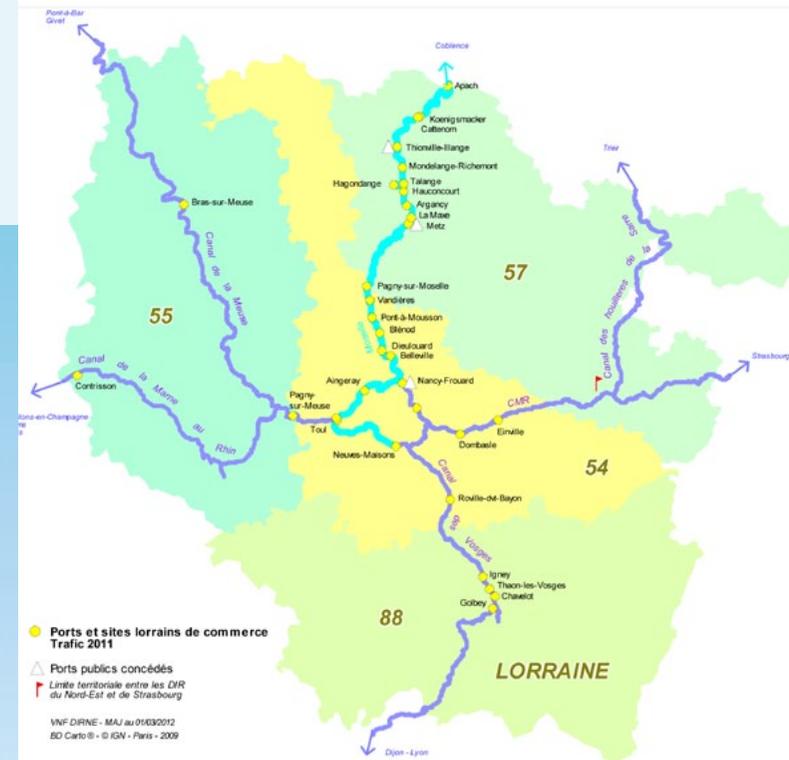
L'arrêt de l'approvisionnement des centrales à charbons et le recul des activités sidérurgiques continuent de peser sur les réceptions, inversant les courbes habituelles des chargements et déchargements depuis trois trimestres.

L'activité évolue, par contre, positivement et de manière importante sur le canal de la Marne au Rhin, dépassant les 30 000 tonnes traitées au premier semestre, contre 10 000 tonnes un an auparavant.

Cette hausse avantageuse provient essentiellement de la croissance des réceptions sur la partie Ouest du canal (entre Toul et Contrisson) : les volumes traités y ont été multipliés par 12 pour atteindre 17 000 tonnes.

A l'inverse, les flux sur le canal des Vosges continuent à régresser de l'ordre d'un quart entre le premier semestre 2011 et le premier semestre 2012. L'équilibre entre les chargements et les déchargements reste toutefois de mise (1,3 % d'expéditions de plus que de réceptions).

© Service de navigation du Nord-Est



Évolution au cours du premier semestre 2012 par rapport au premier semestre 2011 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la Lorraine

| Voies navigables lorraines | Sections navigables | 2012 | | | 2011 | | | Variation 2012/2011 | | |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|-----------------|------------------|
| | | Expéditions | Réceptions | TOTAL | Expéditions | Réceptions | TOTAL | Expéditions | Réceptions | TOTAL |
| Moselle canalisée | de Metz à l'écluse frontière d'Apach | 1 533 048 | 956 795 | 2 489 843 | 1 225 022 | 1 649 438 | 2 874 460 | + 25,1 % | - 42 % | - 13,4 % |
| | de Frouard à Metz | 589 071 | 451 113 | 1 040 184 | 641 045 | 504 819 | 1 145 864 | - 8,1 % | - 10,6 % | - 9,2 % |
| | de Toul à Frouard | 240 | 0 | 240 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | de Neuves-Maisons à Toul | 149 993 | 252 713 | 402 706 | 148 604 | 285 204 | 433 808 | + 0,9 % | - 11,4 % | - 7,2 % |
| | TOTAL : | 2 272 352 | 1 660 621 | 3 932 973 | 2 014 671 | 2 439 461 | 4 454 132 | + 12,8 % | - 31,9 % | - 11,7 % |
| Canal de la Marne au Rhin | de Lutzelbourg à Contrisson | 16 246 | 17 321 | 33 567 | 6 145 | 3 914 | 10 059 | + 164,4 % | + 342,5 % | + 233,7 % |
| Canal des Vosges | de Réchicourt-le-Château à Messein | 145 822 | 143 883 | 289 705 | 198 287 | 197 029 | 395 316 | - 26,5 % | - 27 % | - 26,7 % |

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.

12- Source : VNF - ADVE Nancy

Le projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle.Saône-Rhin

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit, dans son article 11, que « les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012.

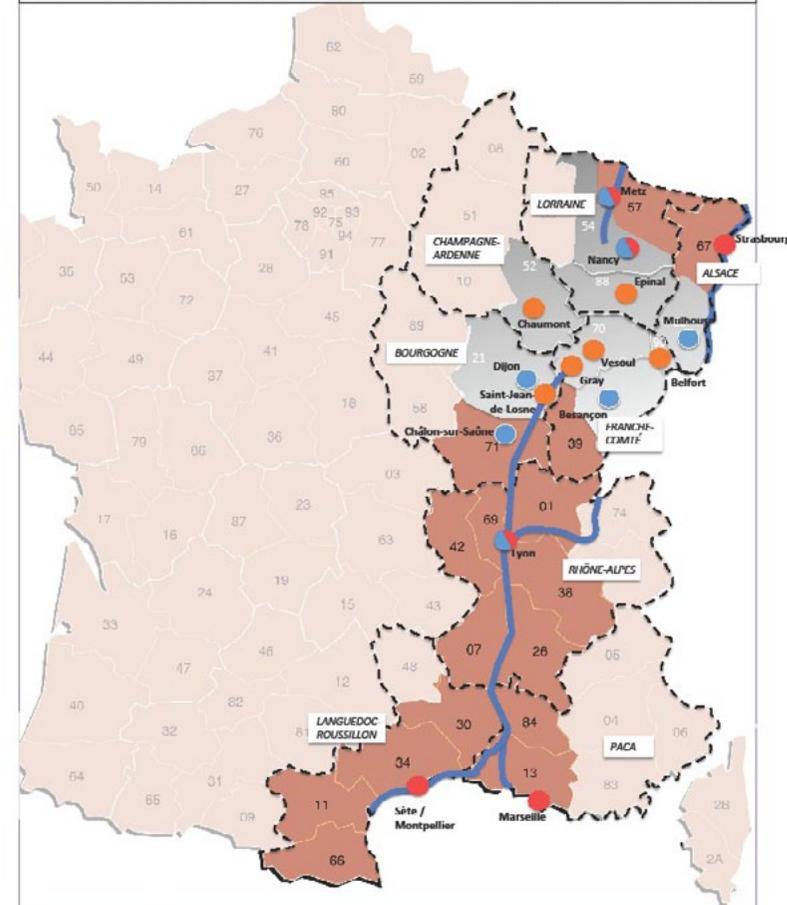
Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. » Le débat public devra mettre en lumière l'opportunité de ce projet et abordera son impact en terme environnemental, de développement économique et d'aménagement du territoire.

Cette démarche ambitieuse s'inscrit dans une logique multimodale et participera au report modal des trafics de fret nord-sud dans le corridor Benelux-Europe du sud, en reliant, à l'horizon 2025/2030, le bassin Saône-Rhône à celui du Rhin, c'est à dire aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial européen à grand gabarit.

Le projet comblera le maillon manquant entre la Mer Méditerranée et la mer du Nord. Il permettra de développer le maillage des ports fluviaux en France et en Europe.

Pour préparer le débat public, VNF organisera au cours du second semestre une quinzaine d'ateliers thématiques sur l'ensemble des territoires traversés et concernés dans l'Est de la France. Ces ateliers permettront d'affiner l'identification des enjeux et d'enrichir les réflexions destinées à alimenter les études du maître d'ouvrage. A ce titre, un premier atelier se déroulera à Metz le 27 septembre prochain.

Ateliers thématiques et territoriaux - juillet / novembre 2012



Légende

- Périmètre traversé
- Périmètre concerné
- Limites régionales

Thématiques et échelles territoriales des ateliers

- Échelle locale // Ateliers 1 à dominante « Croisiers/environnement »
- Échelle régionale // Ateliers 2 à dominante « Développement économique territorial »
- Échelle nationale // Ateliers 3 à dominante « Offre globale de transport / intermodalité »

Entre février et juillet 2012, les villes de Barretoux, Gisors, Nîmes, Cabrières et Mannheim accueilleront à l'échelle européenne, des ateliers 3 à dominante « Offre globale de transport / intermodalité »



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

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 EURLACHER - Conception Graphique : Service communication DREAL / TB
décembre 2011