SAMARCANDE
TRANSPORT - LOGISTIQUE - TERRITOIRE

ORT2L

LOGISTIQUE ET TRANSFERT MODAL EN LORRAINE

Pont à Mousson, le 7 décembre 2010

Objectif et méthodologie

• Valoriser les nombreux travaux réalisés en Lorraine sur le thème du transport et de la logistique,
• Proposer des pistes de réflexion stratégiques pour favoriser le transfert du trafic de marchandises de la route vers les modes alternatifs, fer, voie d'eau et transport combiné.

Méthode d'investigation et grille d'analyse

Grille d'analyse : révéler les enjeux importants et variables des pratiques et choix en matière de transport

- Géo-stratégie
- Organisation logistique, chaînes
- Offre de transport
- Système de transport, situation des modes
- Report modal
- Projets
- AFOM
- Prospective
- Préconisations

Bilan et besoins d'actualisation

- Évaluation de pertinence des conclusions
- Confrontation conclusions des études / nouveau contexte
- Identification thématiques, problématiques nouvelles influant sur le transfert modal
- Benchmarking et valorisation des travaux menés sur des thématiques proches

Entretiens complémentaires

20 entretiens avec des acteurs :

- Sphère de l'économie
- Sphère transport et logistique
- Sphère territoires / environnement

Principaux enseignements de l'analyse des études

- Un potentiel de trafic robuste malgré un recul de l'activité industrielle
- Des échanges puissants avec des territoires identifiés (Allemagne, Dunkerque….)
- Mais des évolutions (négatives) depuis le début des études (2000)
- Des modes alternatifs puissants encore fortement présents, y compris le ferroviaire
- Mais des infrastructures incomplètes (voies navigables) ou engorgées (fer sillon lorrain)
- Une critique récurrente de l'offre ferroviaire
- Plus d'offre de transport de conteneurs ferroviaires ou fluviaux dans la région
- Le déficit d'offre conteneurisée fait le bonheur des voisins (Athus)
- Le relatif échec de l'implantation logistique, lié en partie au déficit d'offre conteneurisée
- Pas de grand projet régional apte à dynamiser la multimodalité et le transfert modal
- Question de la gouvernance
- **Moins un problème de demande que d'offre, bien qu'elle reste significative, contrairement à d'autres régions**

Besoins logistiques des filières et besoins de transport

Les matériaux de construction

- Des flux très massifs et pérennes, mais de courte distance
- Recours privilégié à la route
- Seuls les trafics d'import ou export génèrent des trafics ferroviaires et fluviaux…
- Mais qui sont handicapés par la faiblesse de l'offre ferroviaire et le non embranchement des carrières
- Et l'insuffisance des gabarits fluviaux

Le charbon

- Trafic très important, uniquement à l'import pour la production d'électricité et la sidérurgie
- Essentiellement ferroviaire (depuis Dunkerque)
- et fluvial (depuis les ports du Benelux),
- Pas de perspectives dynamiques : parts de marché déjà très élevées et perspectives de croissance faibles développement durable)
- L'enjeu est surtout celui du maintien de ces modes

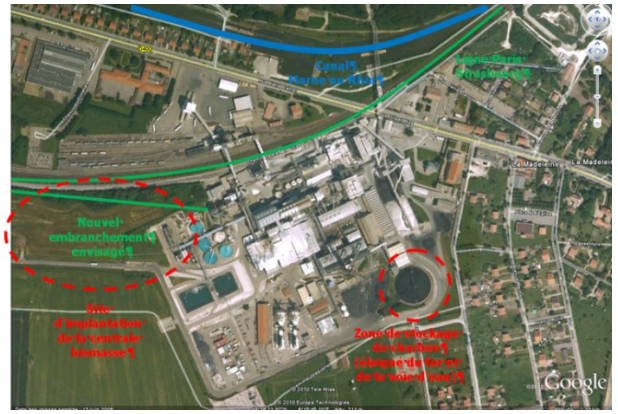
Besoins logistiques des filières et besoins de transport

Sidérurgie

- Industrie encore puissante en Lorraine
- Très importante part modale du fer
- Malgré des baisses de trafics
- Incertitudes du marché, lié à quelques grandes activités (l'automobile, le BTP)
- L'avenir du fer lié à la compétitivité de l'offre en de transport massifié avec les grandes régions industrielles et portuaires de l'Europe

Industries chimiques (soudières)

- Concentrées au Sud de la Lorraine en raison de ses ressources naturelles (sel)
- Importantes utilisatrices du fer en entrée et sortie
- Les parts modales élevées laissent peu de marges de progression, hors quelques projets (centrale biomasse pour les approvisionnements)



Besoins logistiques des filières et besoins de transport

Industrie automobile

- Fortement implantée en Lorraine : constructeurs (peu de sites d'assemblage) et équipementiers travaillant beaucoup avec les constructeurs allemands
- Fer quasiment pas utilisé en amont et en aval (sauf expéditions de véhicules, menacées).
- Des potentiels importants pour l'approvisionnement et l'expédition de moteurs, des volumes pouvant justifier des caisses mobiles et du TC rail-route, (Normandie, Espagne, Bretagne)

Les céréales

- Trafic important en exportation et en transit
- Forte utilisation fer et voie d'eau, notamment depuis le port de Metz vers les ports du Benelux
- Avenir de l'utilisation du fer dépend notamment de l'offre de transport diffus

Besoins logistiques des filières et besoins de transport

Les boissons (Vittel)

- Trafic concentré géographiquement
- Utilise le fer (pdm 45 à 50 %, 1500 trains par an)
- Intérêt pour TC vers Europe et S-O, et régions plus proches, mais saturées (Rhône-Alpes, RIF, NPdC)
- Intérêt pour démarches OFP en entrée wagons isolés depuis des usines extra-régionales

Le froid

- Volumes importants en groupage délais courts
- Concentration peu d'opérateurs logistiques
- Appro frais/surgelé vers PF GMS régionales
- Expédition IAA lorraine (produits laitiers)
- Volumes importants : Ouest, Rh-A, RIF, Nord, S-E
- Intérêt pour transport caisses mobiles frigo en TC

La grande distribution

- Utilise essentiellement la route, sauf pour des produits pondéreux comme les boissons
- Peu de potentiels de développement hors d'import voie d'eau depuis ports Benelux et CCC

Vers de nouvelles activités de l'économie des échanges

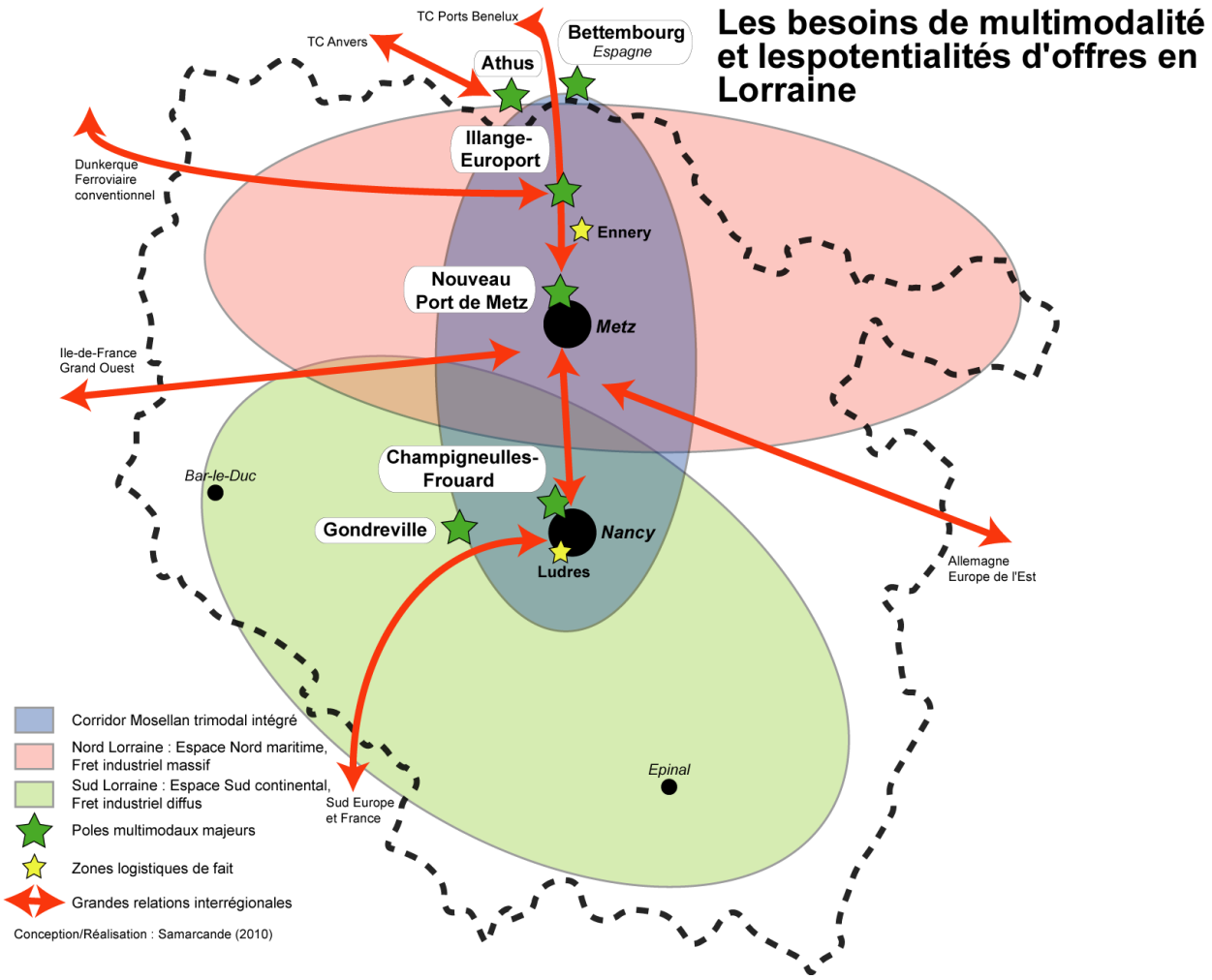
- L'économie des échanges bouleverse la logique d'organisation du système de production-distribution
- Elle remet en cause les frontières entre production-distribution-services et logistique
- La logistique est un levier majeur de captation de l'activité productive
- Nouvelles fonctions, nouveaux sites :
  - Sites de différenciation retardée et de customisation
  - Plates-formes d'intégration de composants importés
  - Sites logistico-productifs (plate-forme juste à temps automobile)
  - Implantation industrielle de proximité de marché
  - Plates-formes d'approvisionnement mutualisée (ex par filière)
  - Plates-formes d'import/export
  - Sites de reverse logistics (recyclage, déconstruction auto, déchets des équipements électriques et électroniques …)
  - Plates-formes cross-docking

Nouvelles filières éco-industrielles

Potentiels de report modal

- **Biocarburants** : Mobilisation de la biomasse locale : élément clé de succès → Transports ferroviaires amont depuis les coopératives et en aval vers les grandes régions consommatrices
- **Véhicules décarbonés** : Scénario national de croissance et de mutation de la filière automobile d'ici 2020 : objectif de production 1 million de VP → Modèle logistique auto
- **Batteries** : Développer une filière de production des batteries/stockage de l'énergie en impliquant le tissu industriel chimique et automobile. → Importations de matières premières extra-continental (Lithium), liens ferroviaires ou fluviaux avec ports maritimes importants
- **Recyclage / Valorisation des déchets** : plastiques, Véhicules Hors d'Usage, métaux rares et non ferreux, BTP, DEEE, → Transport massifié en Amont pour déchets BTP et en fonction nouvelles loca. traitement/ Aval relation avec ports maritimes (export de pièces détachées véh., ferrailles)
- **Biomasse Energie** : Filière organisée localement. Objectif de structurer en amont la mobilisation de la ressource biomasse, principalement le bois. → Difficultés de report modal
- **Biomasse matériaux** : Industrialisation des secteurs de l'emballage et du bâtiment est stratégique. → Difficultés de report modal en amont. En aval transport massifié vers les lieux de transformation/consommation

Deux types de besoins et d'offre



- Deux territoires exprimant des besoins différents
  - Nord lorrain : industrie lourde et concentrée, centré sur l'ensemble urbain Metz-Thionville
  - Le Sud lorrain, moins industrialisé et plus diffus, centré sur Nancy
- Le sillon lorrain unificateur : le cœur de l'économie et du système logistique lorrain
  - Concentre l'essentiel de l'activité industrielle et logistique
  - Corridor d'échange multimodal essentiel local et européen
- La nature des infrastructures segmente fortement le système de transport
  - La Moselle ne permet des relations efficaces que vers le Nord (ports du Benelux)
  - Le tirant d'air limite le gabarit pour les conteneurs au Sud de Pont à Mousson
- L'offre des pays voisins contribue à dessiner le paysage multimodal
  - Athus vers les ports belges
  - Bettembourg vers l'Espagne
- Deux vocations :
  - Le Nord fluvial vers les ports du Benelux
  - Le Sud, ferroviaire vers la France et l'Europe

Améliorer les interfaces logistique/transport multimodal

La massification des flux, un impératif pour accroitre l'usage des modes alternatifs

- **Mettre en place des sites d'interfaces multimodales** → capter les flux massifiables
- **Encourager, réglementer** l'implantation des sites générateurs de flux massifiables
- Donner la priorité aux infrastructures et équipements associant un **« plan de massification des trafics »**
- **Favoriser la mutualisation** des transports et des opérations logistiques sur une base géographique et économique (filières)
- **Mettre en œuvre des démarches logistiques fluviales ou ferroviaires** intégrées dans les supply chains

Développer la « plateformisation » de la logistique

- **Arrêter le mitage** territorial de la logistique
- Implanter prioritairement les activités logistiques sur des **zones dédiées** et adaptées, facilement accessibles et s'intégrant au territoire
- Réaliser des **zones logistiques hiérarchisées** :
  - À vocation intercontinentale fluviale (Nord Moselle)
  - À vocation euro régionale ou nationale (corridor mosellan, carrefours multimodaux ferroviaires)
  - À vocation locale à l'usage du tissu économique local et des filières dominantes (sidérurgie, eau minérale, matériaux de construction, auto)
  - À vocation logistique urbaine (distribution, matériaux-BTP, SAV…)
- Coordonner développement économique, programmation des ZA et politiques des transports

Renforcer le fret ferroviaire massifié

ENJEUX :

- Préservation des possibilités d'embranchement notamment pour les grandes plates-formes, grands sites industriels, ports fluviaux …
- Préservation des capacités fret (sillons)

LES ACTIONS :

- **Elaborer un Schéma des sites et zones embranchées, de la qualité des embranchements, des sites multi et intermodaux, …**
- **Soutenir l'amélioration des infrastructures (contournement Metz, Nancy, électrification de Paris – Bâle,). Favoriser les alternatives pour limiter l'impact des blancs travaux.**

OFP, fret diffus : favoriser un chantier multifonction

ENJEUX :

- Captation de nouveaux trafics diffus notamment localisés dans le Sud Lorrain au réseau plus hétérogène,
- Impliquer le tissu économique, faire émerger opérateurs, usages et pilotes

LES PRECONISATIONS :

- **Conditionner OFP au TC**
- **Mutualiser les moyens (manœuvre, traction) entre OFP et chantier TC**
- **Favoriser un chantier multifonctions : terminal rail-route / site consolidation OFP**
- **Favoriser les trains mixtes combiné – conventionnel (diffus)**

LES ACTIONS :

- **Poursuivre la concertation- détection de pilotes** (clients, opérateurs)
- **Coupler la réflexion TC-OFP et ferroviaire-fluvial dans un dispositif trimodal bipolaire (Metz - Nancy)**
- **Mieux inscrire la Lorraine dans les réflexions menées ailleurs ⇨ concertation inter-régionale**

Transport combiné rail-route : des potentiels accessibles

ENJEUX :

- Création d' une offre (pas de chantier en Lorraine)
- Diversification des cibles, captation de nouveaux trafics, de flux diffus
- Soutien aux projets correspondant à des usages
- Soutien aux projets mobilisables rapidement
- Implication du tissu économique dont transporteurs et prestataires
- Problématique des vides pour les trafics maritimes, notamment

LES ACTIONS :

- **Implanter un chantier près de Nancy** moins concurrencé par les sites du Benelux et moins bien doté en offre fer et voie d'eau
- **Soutenir Champigneulles, évaluer les travaux**
- **Envisager des démarrages sur des liaisons nationales terrestres**
- **Envisager des synergies intersites VE/fer pour la gestion des vides et des synergies TC/OFP**
- **Rechercher une gouvernance adaptée à un dispositif trimodal bipolaire**

- **Engager réflexions interrégionales**

Transport combiné : favoriser des projets réalistes

Sud-Est

Rhône Alpes : report 130 000 t (7 %)

PACA **:** report 64 000 t (20 %) + 70 000 t élargissement hinterland conteneurs GPMM

Cibler une offre de/vers Vénissieux (3 T/semaine) ; envisager prolongement sur Marseille pour atteindre 1 train / jour sur 5 j

Île de France/Normandie

RIF : report 130 000 t (4 %)

Hte-Normandie : report 130 000 t (23 %) + 135 000 t élargissement hinterland conteneurs maritimes GPMH (10 %)

Cibler une offre de/vers Ile de France (3 T/semaine) ; envisager prolongement sur Le Havre pour atteindre 1 train / jour sur 5 jours

Ouest

Bretagne (0,5 Mt), PdL (0,6 Mt) mais pas d'offre à l'autre bout

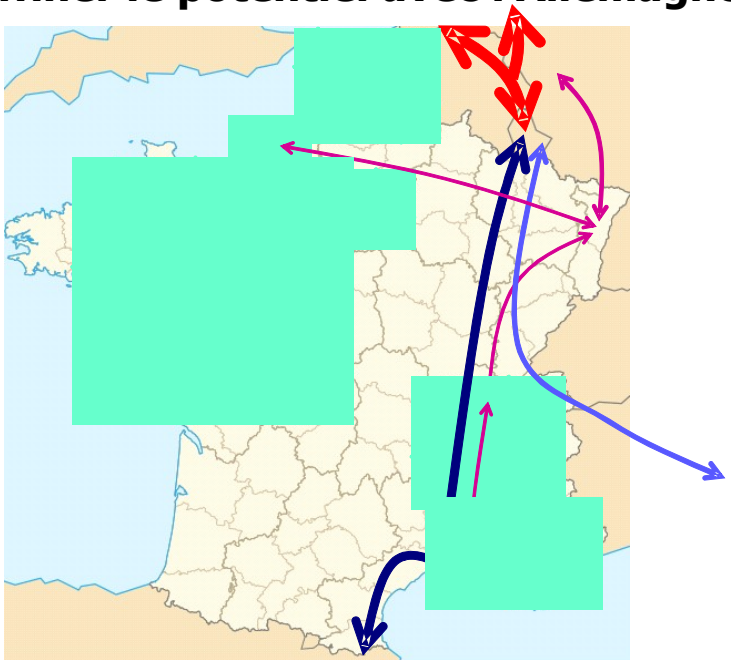
Démarches menées à l'Ouest, captation de potentiels dépend d'innovations organisationnelles

Nord Pas de Calais

Report 130 000 t (12 %) + développement conteneurs Dunkerque

Cibler une offre de/vers Lille (2 T/semaine) et poursuivre une réflexion avec Dunkerque

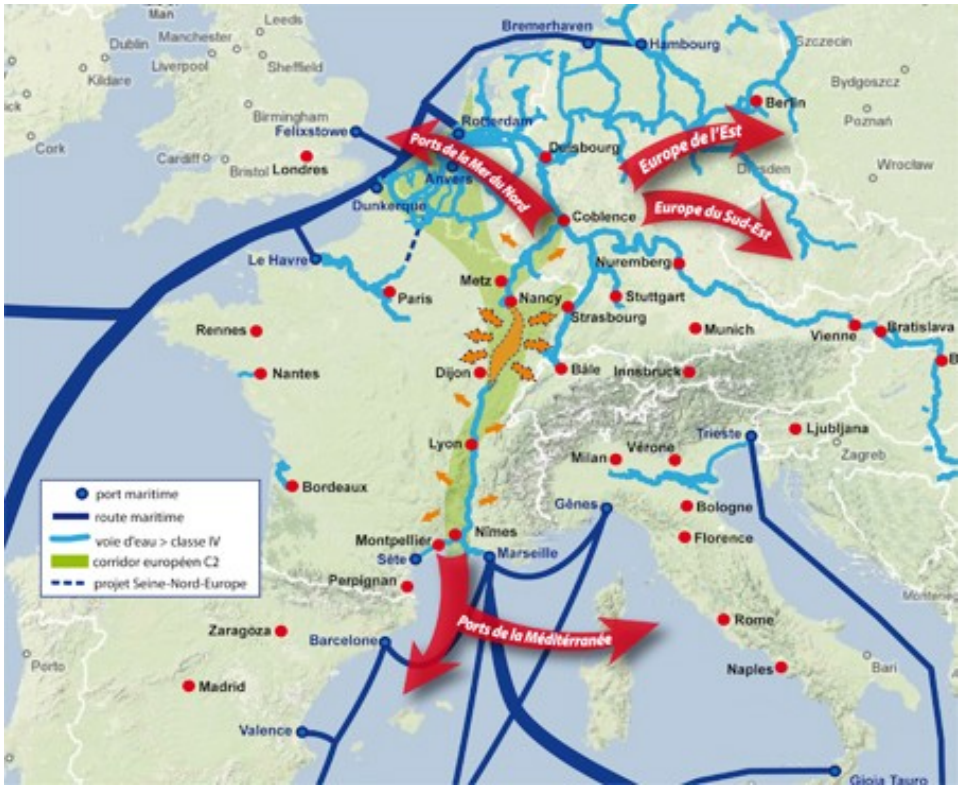
Affiner le potentiel avec l'Allemagne



Développer le transport fluvial de vrac

ENJEUX :

- Captation de nouveaux trafics, notamment éco-industries et recyclage
- Préservation du bord à voie d'eau pour la création ou la réutilisation de quais dédiés ou mutualisés par des sites utilisateurs



LES ACTIONS :

- **Schéma des disponibilités de fonciers et/ou de quais libres sur la Moselle canalisée**
- **Soutenir la liaison Saône-Moselle pour l'élargissement des possibilités de dessertes fluviales vers le sud**

Source : www.lorraine.pref.gouv.fr

Une offre fluviale conteneurisée vers les ports du Nord

ENJEUX :

- Transferts modaux
- Soutien aux projets correspondant à des usages (MMS)
- Concertation, émergence d'intégrateurs, d'usages, …
- Problématique de la gestion des vides
- Faire de la Moselle canalisée un facteur de compétitivité des Imports/Exports

Anvers-Rotterdam (MMS)

- **60-70 000 EVP**
- **3 rotations/semaine de 204 EVP**

Part de marché du fluvial serait de 40 à 50%

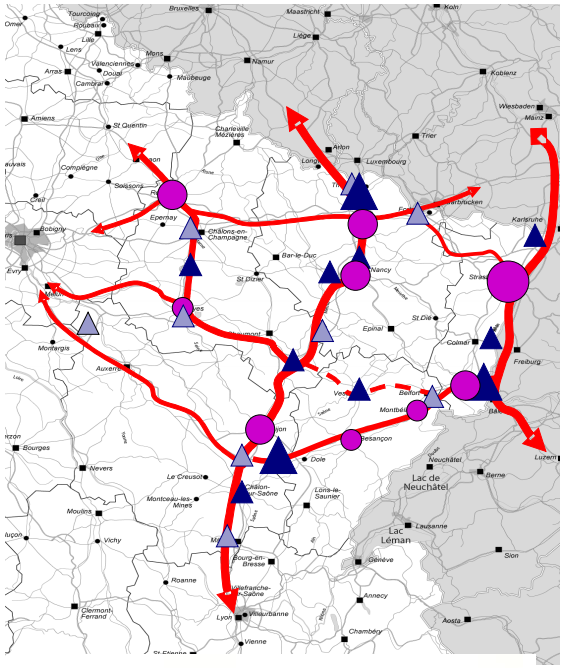
Hinterland estimé de 100 kms autour de Metz

Besoins fonciers pour stockage de conteneurs et logistique associée

Pas de pertinence pour doubler cette offre avec du combiné rail-route sur les ports du Benelux

5 axes pour une nouvelle gouvernance logistique pour la Lorraine

1. **Créer un outil d'observation** permanent du transport et de la logistique en Lorraine
2. **Promouvoir une vision et des projets communs** pour la Lorraine et **harmoniser et hiérarchiser les différents projets** logistiques et transport de la région
3. **Mettre en œuvre un schéma** de la logistique et du transport multimodal en Lorraine, impliquant :
   - **La réservation des sites** mouillés ou embranchés aux entreprises utilisant les modes alternatifs
   - **L'élaboration de règles** partagées en matière de localisation logistique, en relation avec les objectifs de transfert modal
4. **Développer des projets d'optimisation logistique :**
   - **Où collectivités publiques sont actives** (déchets, matériaux)
   - **En encourageant les projets de mutualisation** logistique et du transport sur des bases géographiques ou de filières
5. **Mettre en place une structure de pilotage** du transport et de la logistique incluant les acteurs publics et privés décideurs (agence, SEM ou Syndicat mixte de la logistique et du transport multimodal du sillon lorrain)



Logistique et transport : 3 projets fédérateurs

- **Créer une offre ferroviaire complémentaire** de l'offre existante → **Réouverture du chantier TC rail/route de Champigneulles** positionné sur le continental

- **Créer une offre conteneurisée fluviale au Nord de Metz (MMS)**

- **Créer des PF logistiques multimodales spécialisées pour accueillir et optimiser les fonctions logistiques locales**
  - PF de recyclage/métallurgie (Europort)
  - PF froid et logistique urbaine (entre Nancy et Metz)
  - PF orientée distribution en Meurthe et Moselle (Gondreville)

Rechercher des synergies entre ces projets

- TC / OFP → conditionner l'OFP au développement d'une offre combinée
- Fluvial et fer → créer un lien entre les offres