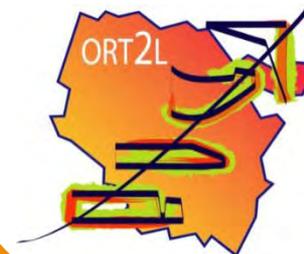


3^e EDITION DU COLLOQUE DE L'ORT2L



Transport de marchandises et multimodalité en Lorraine et en Grande Région*

Avec le soutien du Conseil Régional de Lorraine

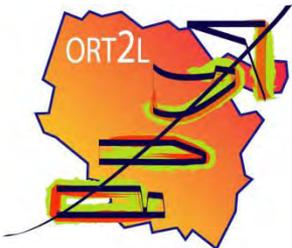
* La Grande Région est un espace transfrontalier, qui rassemble la Wallonie, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, le Grand-Duché du Luxembourg et la Lorraine.

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 1er juin 1924 dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, inscrite au registre des associations du Tribunal d'instance de Metz, volume 147 folio n°68.

Siège : DREAL Lorraine / STID

2 rue Augustin Fresnel - CS 95038 - 57071 METZ Cedex 3 – tél. 03 87 62 81 00



Ouverture du colloque

Roger TIRLICIEN – *Vice-Président de l'ORT2L et du Conseil Régional de Lorraine
en charge des infrastructures*





Propos introductif

Frantz EHRLACHER – *Président de l'ORT2L et de Nov@flux*





Présentation de l'ORT2L (1/3)

Création en septembre 2008

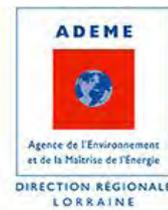
Membres initiateurs :



Membres actifs :



Membres associés :





Présentation de l'ORT2L (2/3)

Actions de l'observatoire

- Publication des *Chiffres-clés du transport en Lorraine*, de lettres d'information trimestrielles
- Site internet www.ort2l.fr au fil des actualités
- Benchmark avec les ORT du Grand-Est
- Etudes d'intérêt commun :
 - Suivi annuel des émissions atmosphériques dues aux transports en Lorraine, en partenariat avec Air Lorraine
 - Centralisation de 13 études logistiques sur le territoire lorrain (en 2011)
 - Amélioration de l'offre ferroviaire en Lorraine (en 2012), aboutissant à la création de l'OFP Régiorail Lorraine
 - Fret express en Lorraine et lien avec le e-commerce (en 2014-2015)
 - Logistique de la filière bois dans le Grand-Est, en collaboration avec les ORT Alsace, Champagne-Ardenne et Franche-Comté (en 2015)



Présentation de l'ORT2L (3/3)

Des outils de communication variés

Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine

Accueil | L'ORT2L | Actualités | Études et Statistiques | Emploi et Formations | Lettres d'informations | Cartographie

Études
 Étude sur le fret maritime en Lorraine
 L'ORT2L a confié en juin 2014 au cabinet Synchronise la réalisation d'une étude sur le fret express en Lorraine. Après...
[Lire la suite >](#)

Statistiques
 Rapport 2014 de l'OPTL Lorraine

 En savoir >

Flux RSS
 La LETTRE d'INFORMATIONS
 Septembre 2015
 Télécharger votre dernière lettre d'informations

Flux RSS
 La LETTRE d'INFORMATIONS
 Septembre 2015
 Télécharger votre dernière lettre d'informations

Flux RSS
 La LETTRE d'INFORMATIONS
 Septembre 2015
 Télécharger votre dernière lettre d'informations

La Lettre d'information n° 25 Septembre 2015

Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine
 10000, Lorraine, 57000
 2, rue Auguste Fresnel - CS 55028
 57070 METZ Cedex 15
 ☎ 03 87 87 75
 ✉ ort2l@orc.lorraine.fr
 www.ort2l.fr

Actualités - Conjoncture

La conjoncture nationale et régionale¹

Après une hausse de 0,7 % au premier trimestre, le PIB français enregistre une nouvelle stagnation au deuxième trimestre 2015 (0,0 %). Au premier trimestre 2015, le chômage touche 10,5 % de la population active en Lorraine, soit une baisse de 0,2 point par rapport au quatrième trimestre 2014 (diminution dans les quatre départements lorrains). Également en baisse, le taux de chômage pour la France métropolitaine atteint 10,0 %.

Concernant le suivi des prix du transport de marchandises effectuées pour chaque mode de transport, l'évolution la plus marquée au cours du premier trimestre 2015 est obtenue pour le transport maritime -8,3 % par rapport au quatrième trimestre 2014.

Pour avoir plus d'informations, vous pouvez consulter la publication suivante : **Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2015 (CGDD, Chiffres & statistiques n° 648, Juin 2015).**

Les indices des prix de transport de fret

Mode	2011	2012	2013	2014	2015
Transport maritime	100	100	100	100	~83
Transport ferroviaire	100	100	100	100	~100
Transport aérien	100	100	100	100	~100
Transport routier	100	100	100	100	~100
Transport express	100	100	100	100	~100
Autres services de courrier	100	100	100	100	~100

Chômage en Lorraine*

Chômage en France*

PIB (France)*

* Données provisoires
 1 Source : INSEE Lorraine - www.insee.fr/lorraine

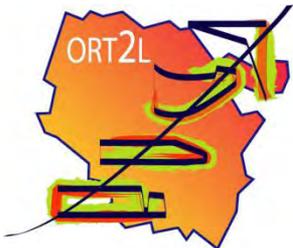
Le transport en Lorraine

Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine

Les chiffres-clés

Edition 2014

www.ort2l.fr



Propos introductif

Samuel MEUNIER – *Vice-Président de l'ORT2L et Directeur adjoint de la DREAL Lorraine*





Aménagement du territoire, logistique et multimodalité : les enjeux

François COMBES – *Chef de la division évaluation et organisation des systèmes de transport au CEREMA - Direction technique infrastructures de transport et matériaux*





Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Aménagement du territoire, logistique et multimodalité : les enjeux

François Combes, DTecITM, Cerema
SPLOTT, IFSTTAR, chercheur associé

Pourquoi s'intéresser à la logistique et à l'aménagement?

1. Logistique et transport de marchandises:
 - Quelques éléments: enjeux, contraintes
 - Mutualisation et massification: les conditions **d'utilisation des modes non routiers**
2. Aménagement logistique et transport:
 - **La dispersion et l'étalement logistique: deux barrières à l'efficacité et à la durabilité**
3. **Les pistes d'action**
 - **Créer et maintenir l'opportunité du report modal**
 - Accompagner la performance logistique sur le territoire, et maîtriser les impacts

1. Logistique et transport de marchandises

L'enjeu de la logistique

- Un bien ou service n'a de valeur **qu'à disposition du client**
- Le **niveau de service logistique** : fournir une bonne accessibilité logistique
 - Délai de livraison
 - Précision du créneau de livraison
 - Flexibilité
 - Risque de rupture de stock
 - Canal de distribution, etc.
- **En maîtrisant les coûts...**

1. Logistique et transport de marchandises

Comment s'inscrit le transport de fret dans cette logique?

- Une technique de transport est caractérisée par:
 - Sa vitesse, son coût, sa flexibilité, sa fiabilité, sa capacité, etc.
- Quel domaine de compétitivité des différents modes?
 - Un mode capacitif est compétitif seulement si la capacité est utilisée. **Ce n'est pas facilement compatible avec la logistique d'un chargeur donné**

1. Logistique et transport de marchandises

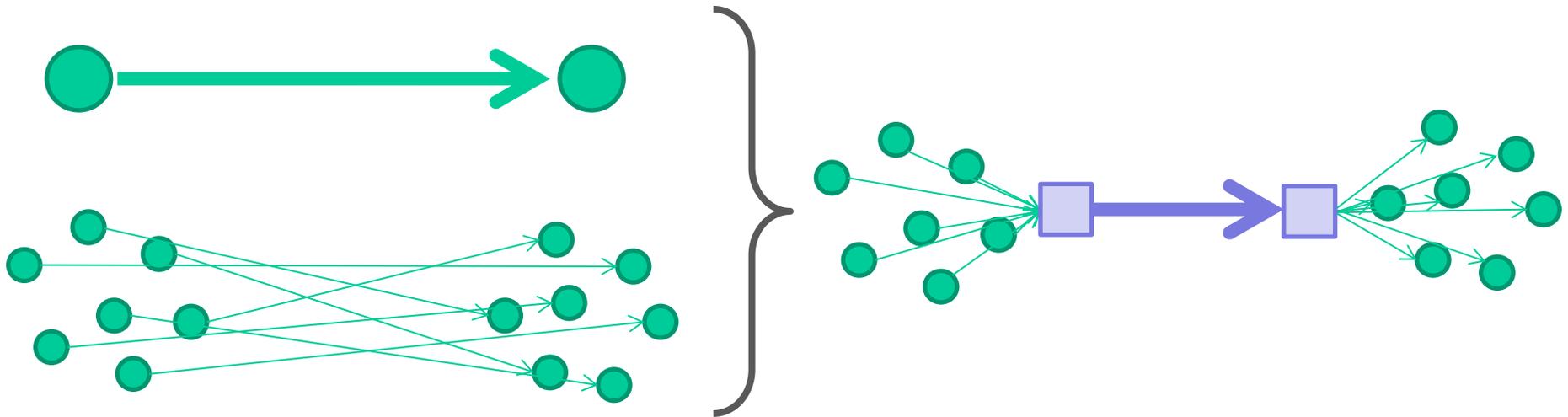
Les tendances:

- Diversification des produits
- Diminution des cycles de vie des produits
- Diversification des canaux de distribution
- Exigences accrues des clients

ont causé un éclatement des flux, rendant difficile la compétitivité des modes non routiers

1. Logistique et transport de marchandises

Mutualisation / massification : créer les conditions de la pertinence des modes non routiers



1. Logistique et transport de marchandises

Ces organisations sont très présentes en transport routier et en transport intercontinental.

Elles sont plus difficiles à faire vivre en transport terrestre non routier (causes: ruptures de charges, pré/post-acheminement)

Les pistes:

- Opérateurs pour la massification
- Profiter des opportunités offertes par les points de passage obligés (en particulier, desserte des ports maritimes)
- **L'aménagement du territoire**

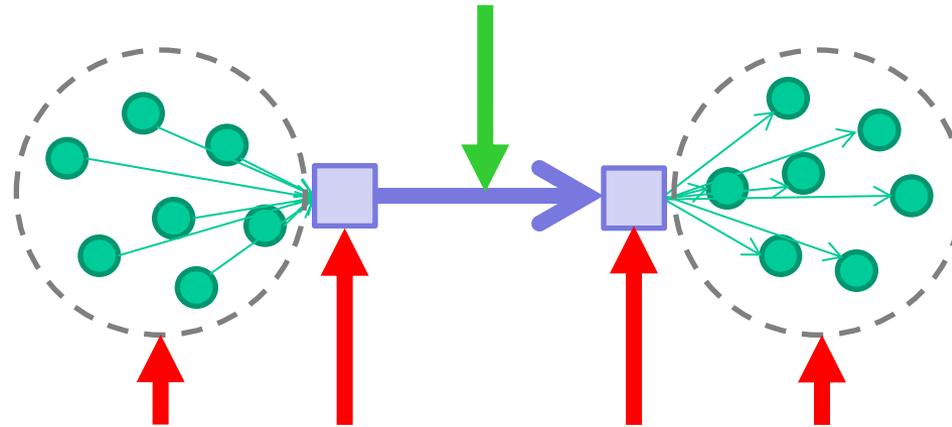
2. Aménagement logistique et transport de marchandises

La localisation des établissements à vocation logistique soulève deux enjeux:

- 1. La dispersion**
- 2. L'étalement logistique**

2. Aménagement logistique et transport de marchandises

La **dispersion** des établissements rend presque impossible le développement du report modal



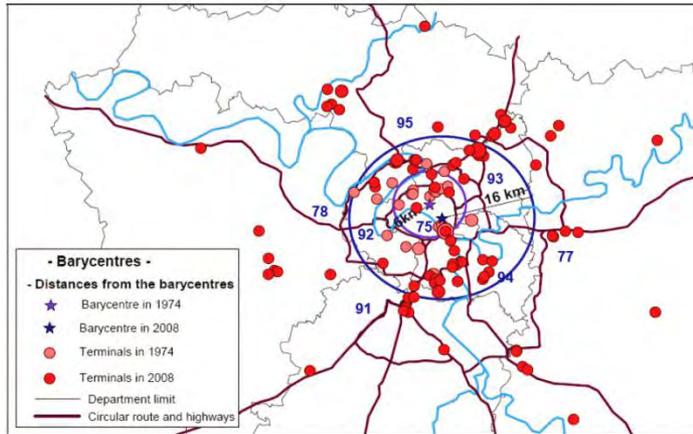
Les **gains** doivent dépasser les **coûts**, cela passe par la « taille des cercles »

2. Aménagement logistique et transport de marchandises

L'étalement logistique: la concurrence pour le foncier (entre autres causes) **éloigne les entrepôts, rendant l'accès** logistique aux villes sous-performant

- Impact économique (dernier km dégradé)
- Impact sur les habitants (mauvaise disponibilité des biens et services)
- Impact environnemental et sur le transport

2. Aménagement logistique et transport de marchandises

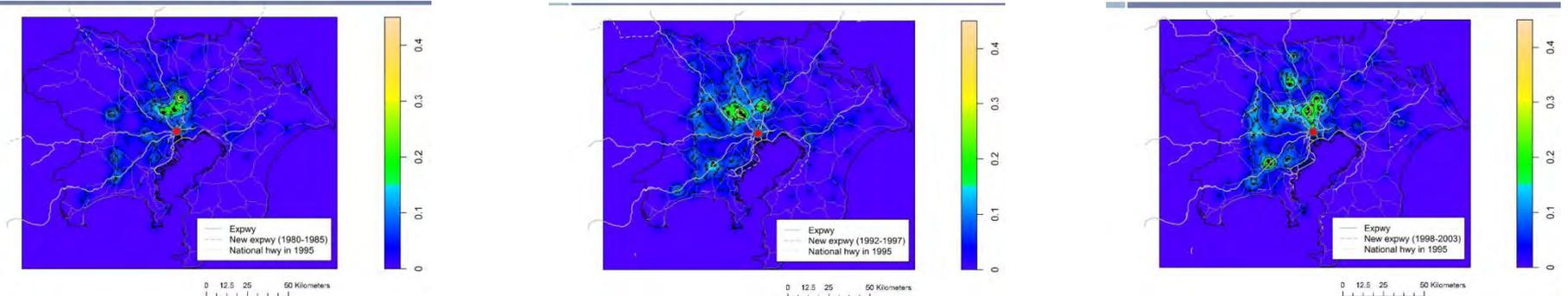


Dablanc L., D. Rakotonarivo (2010) The impacts of logistics sprawl: how does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it?

Distribution of Logistics Facilities (established during 1980-1985)

□ Distribution of Logistics Facilities (established during 1992-1997)

□ Distribution of Logistics Facilities (established during 1998-2003)



Sakai T. (2015) The distribution of logistics facilities in the Tokyo Metropolitan Area. IFSTTAR Seminar

3. Quelles pistes?

Il faut créer/maintenir les opportunités de report modal, et plus généralement de la logistique durable

- Infrastructures, opérateurs jouant le rôle de « massificateurs », points de passage
- Avoir une vision en aménagement logistique -> quelle échelle géographique? Quelle gouvernance, quelles compétences?

Des difficultés:

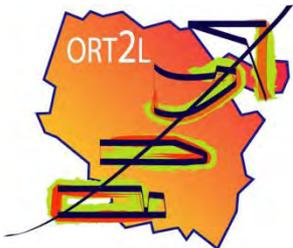
- Une problématique mal considérée
- Une forte concurrence pour le foncier
- Une information rare et incomplète sur des phénomènes mouvants

3. Quelles pistes?

1. Il faut de la **pédagogie** sur les phénomènes et les enjeux
2. **Avoir une vision stratégique suppose d'avoir une vision** : il faut de **l'information**, des données, des échanges, de la capitalisation
3. Il faut de la **concertation** : public/privé, chargeurs, transporteurs, promoteurs, avec les collectivités, et entre elles!
4. **Il faut s'inscrire dans un principe de réalité**
5. La méthode reste à inventer!



Colloque de l'ORT2L - transport de
marchandises et multimodalité



Aménagement du territoire, logistique et multimodalité : les enjeux

Florence PAJON – *Chef de la mission intermodalité fret au MEDDE - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*





Les retours d'expérience (1^{ère} partie)

Alexandre GALLO – *Directeur général d'Eurorail et de Régiorail Lorraine*



Retour d'expérience en Lorraine

Trafics conventionnels et combinés

-

Une mutualisation réussie



Colloque ORT2L, Metz
Le 13 octobre 2015

The logo for EURO RAIL, featuring the word "EURO" in blue and "RAIL" in white on a blue background, with two white circles below the text.A photograph of a single railway track stretching into the distance through a green field. The text "We integrate rail in a global logistic Concept" is overlaid on the image.

We integrate rail
in a global logistic
Concept

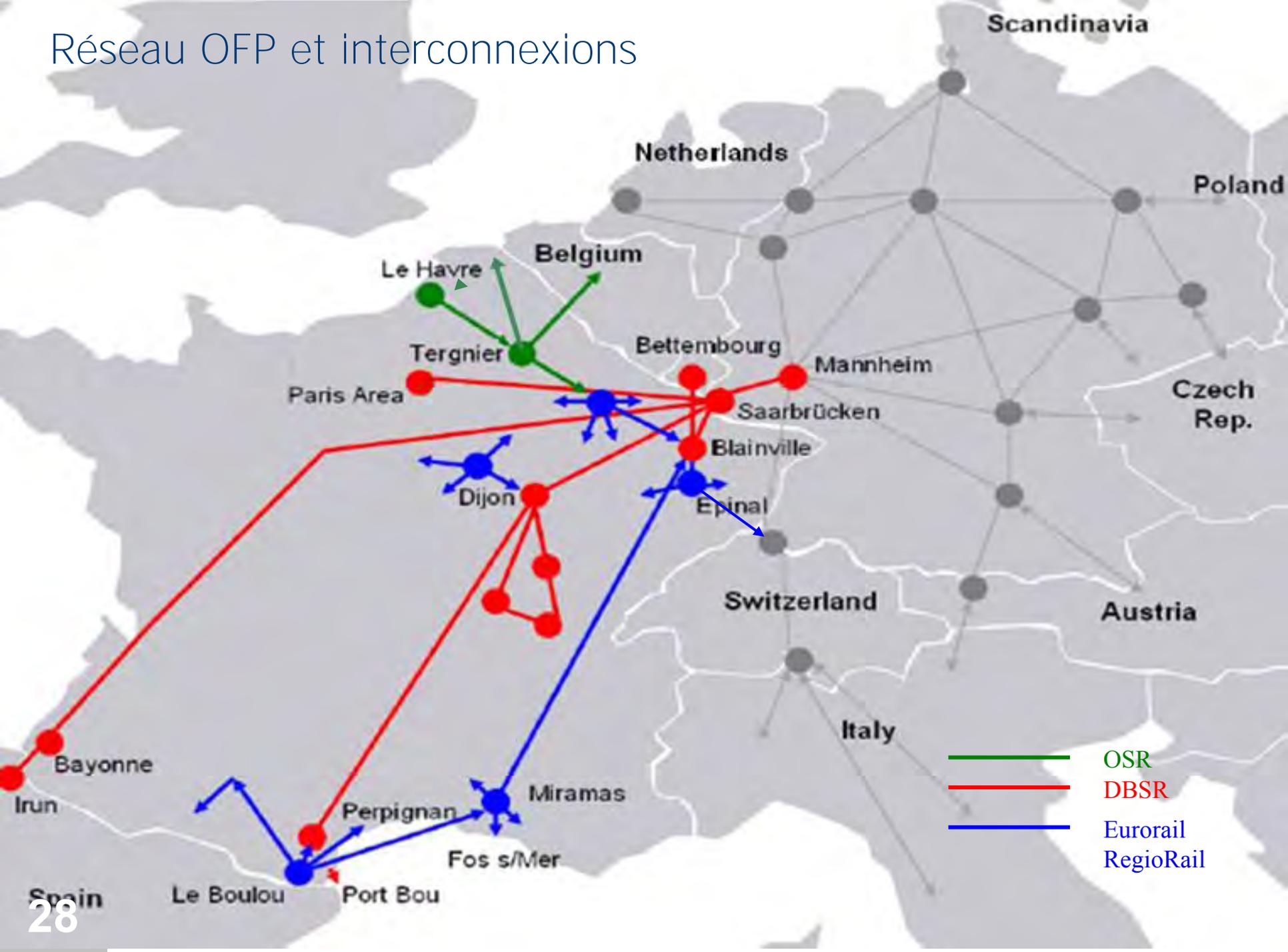
- Commissionnaire de transport
- Logisticien
- Organisateur de transports ferroviaires (achats de capacité et prise de risque pour occupations)
- Opérateur ferroviaire au travers de REGIORAIL (Filiale à 66%)

Le Groupe en quelques chiffres



- 50M€ de Chiffre **d’Affaires** annuel
- 160 collaborateurs
- 22 locomotives (5xB27000, 11xG1206, 3xG1000, 3xG2000)
- 25 526 wagons chargés en 2014
- 6 plateformes logistiques
- 4 bases de conducteurs de locomotives
- 94% de régularité dans **l’heure** entre Blainville et Fos (causes entreprise).

Réseau OFP et interconnexions



Activités en Lorraine 1/2

The logo for EURO RAIL, featuring the word "EURO" in blue and "RAIL" in white on a dark blue background.A photograph of a single railway track stretching into the distance through a green field. The text "We integrate rail in a global logistic Concept" is overlaid on the image.

We integrate rail
in a global logistic
Concept

Golbey (F – 88)

- Entrepôt connecté au rail
- 12 000 m²
- Papier et fibre, FMCG, ameublement, acier boissons.
- **Zone d'activité : nord-est de la France, Belgique, Suisse, sud de l'Allemagne.**
- 2 locotracteurs.
- 16 collaborateurs.
- **Dessertes ferroviaires de l'ITE de Norske Skog.**



Activités en Lorraine 1/2



REGIORAIL LORRAINE

Base à Blainville
3 locomotives thermiques
5 Conducteurs
6 Agents sol

Echanges de flux avec

- **DB**
- **CFL**
- **OSR France**



68 HAUT-RHIN

Deux services différents à la base ...



- **Départ Champigneulle**
- **Arrivée Fos – Graveleau**
- **Sillon à 120 Km/h**
- **750m@1600t**
- **Wagons plats**
- **Caisses mobiles**
- **Marchandises générales**
- **Un point à chaque origine**
- **3 AR / semaine**



- **Départ Blainville**
- **Arrivée Miramas**
- **Sillon à 100 Km/h**
- **750m@1800t**
- **Wagons conventionnels**
- **Marchandises industrielles**
- **Points de collecte multiples**
- **3 AR / semaine**

... mais une volonté commune...

T3M**+****EURO RAIL**

- **Départ Champigneulle**
- **Arrivée Fos – Graveleau**
- **Sillon à 100 Km/h**
- **750m@1600t**
- **Wagons plats & Wagons conventionnels**
- **Caisses mobiles + Marchandises générales + Marchandises industrielles**
- **Points de collecte multiples.**
- **5 AR / semaine**

3 + 3 = 5**Productivité**

T3M

300m de combiné

350m de conventionnel

EURORAIL



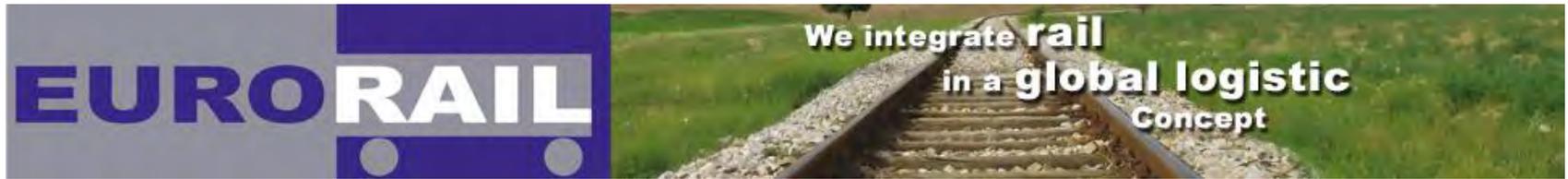
Une polyvalence des opérateurs et des machines :

**Une G1206 de REGIORAIL LORRAINE
avec un équipage complet (ADC + AS) :**

- Connecte et fait le tri à plat à Blainville ;
- achemine le coupon conventionnel vers Champigneulle ;
- sort le coupon combiné du terminal ;
- effectue toutes les opérations de sécurité ;
- Livre en confiance le coupon à ETFS pour le départ en ligne vers Fos.



Des facteurs limitants au développement.



- **Difficultés d'obtention de sillons commercialement** viables dans une concomitance forte avec les trafics voyageur
- Dimensionnement des infrastructures qui ne sont plus adaptées aux réalités du marché : exemple de la longueur des trains à Champigneulle.
- Raréfaction des ITE industriels dans la région.
- Complexité de la circulation ferroviaire sur certaines zones.
- Entretien de certains réseaux capillaires.



Merci





Les retours d'expérience (1^{ère} partie)

Philippe NAGEL – *Chef du département commercial de GSM Lorraine/Champagne
et Président de l'Union des Chargeurs de Lorraine*



Union des Chargeurs de LORRAINE



**Colloque multimodalité en Lorraine
METZ le 13 octobre 2015**



L'UCL...

Association loi 1901 qui a pour but de :

- rechercher des solutions aux problèmes qui se posent à l'occasion des transports de marchandises,
- permettre les échanges de vues, collaborations ou études nécessaires à l'organisation et au fonctionnement des divers modes de transport,
- participer à tout organisme public ou privé, ayant à connaître l'organisation et le fonctionnement des systèmes de transport,
- entreprendre toute action tendant à la sauvegarde des intérêts communs de ses adhérents, y compris tenter une action en justice.



Qui sommes-nous ?

► Les activités de nos adhérents :

- Coopératives agricoles
- Industries sidérurgiques, chimiques, routières et papetières
- Cimenteries et béton prêt à l'emploi
- Carrières et matériaux
- Grande distribution
- Recyclage des métaux
- Ports fluviaux de Moselle
- Commissionnaires de transports tous modes
- Institutionnels (CCI, AFT...)



La Multi modalité...

- l'approche multimodale désigne la volonté de développer des chaînes de transport alternatives à la route



Les Chargeurs : Nos retours d'expérience

- ▶ En approvisionnement interne :
 - ▶ Disposer des infrastructures nécessaires
 - ▶ Installations de chargement et déchargement
 - ▶ Surfaces de stockage importantes pour la gestion des flux



Les Chargeurs : Nos retours d'expérience

- ▶ En approvisionnement interne :
 - ▶ Le Fer :
 - ▶ SOLVAY de St Germain sur Meuse (55) à Dombasle (54)
 - ▶ Le Fluvial :
 - ▶ GSM de Dommartin les Toul (54) à Pierre la Treiche (54)



Les Chargeurs : Nos retours d'expérience

- En approvisionnement externe :
 - Mise en application plus complexe chez le client
 - Besoin d'infrastructures complémentaires



Les Chargeurs : Nos retours d'expérience

- En approvisionnement externe :
 - Le Fer :
 - Cimenterie Vicat à Xeuilley → 130 000 tonnes / an vers ses plate formes de redistribution en Région Parisienne
 - Le Fluvial :
 - Eurovia de Taben rodt (D) vers Maxéville → 15 000 tonnes via le port de Nancy



Les Chargeurs : notre vision

- Le développement de la multi modalité se fera sous conditions :
- Entretien des structures actuelles (canaux, voies ferrées, routes) qui se dégradent fortement
- Développement de plate formes tri-modales afin d'assurer la flexibilité de la redistribution
- Maîtrise des coûts !!! L'équilibre économique est la règle





Les retours d'expérience (1^{ère} partie)

François DERYCKE – *Directeur des activités multimodales de Transalliance*



COLLOQUE MULTIMODALITE

Metz, le 13 octobre 2015



TRANSALLIANCE

Sharing **your ambitions**

TRANSALLIANCE 



Etudes et conseil sur la Supply Chain

- Schéma Logistique
- Organisation des Flux
- Développement durable
- Veille et adaptation réglementaire



Transport terrestre Europe

- Solutions de Transport **sur route et en multimodal**
 - Pilotage de Flux
- Distribution de **fret palettisé**
 - Distribution **spécialisée**
 - Flotte dédiée



Logistique mutualisée ou dédiée

- Logistique de **production**
- Logistique de **distribution**
- Logistique de **conditionnement**



Logistique multimodale internationale

- Fret **aérien & maritime**
- Opérations de **transport express**
- Maîtrise des **procédures douanières**

Notre force de mobilisation au service de nos ambitions

2014

Chiffre d'affaires consolidé en millions d'euros	585
Nb Salariés	4 100
Nb Cartes Grises	6 300
Entrepôts en milliers m ²	760



Ferroviaire conventionnel



Combiné rail-route



Le transport Routier



Autoroute ferroviaire



La complémentarité de nos moyens :

- achat de capacités ferroviaires.
- approches et livraisons terminales par la route.

Notre efficacité :

- des rotations quotidiennes.
- la proximité de nos centres d'exploitations.

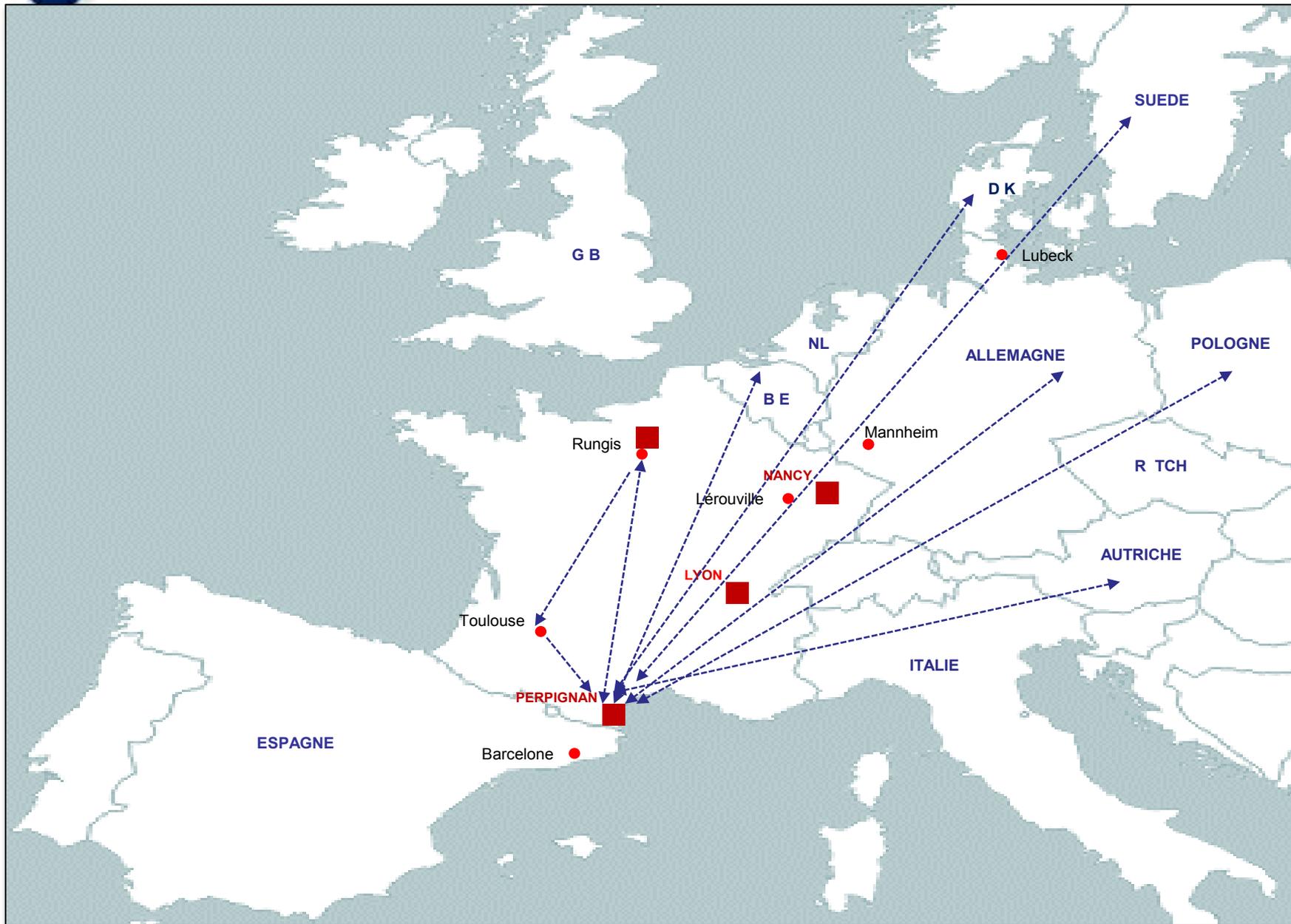
6 jours
6/7

8200

wagons expédiés
en 2014

tout
produit







Notre optimisation de l'intermodalité rail - route :

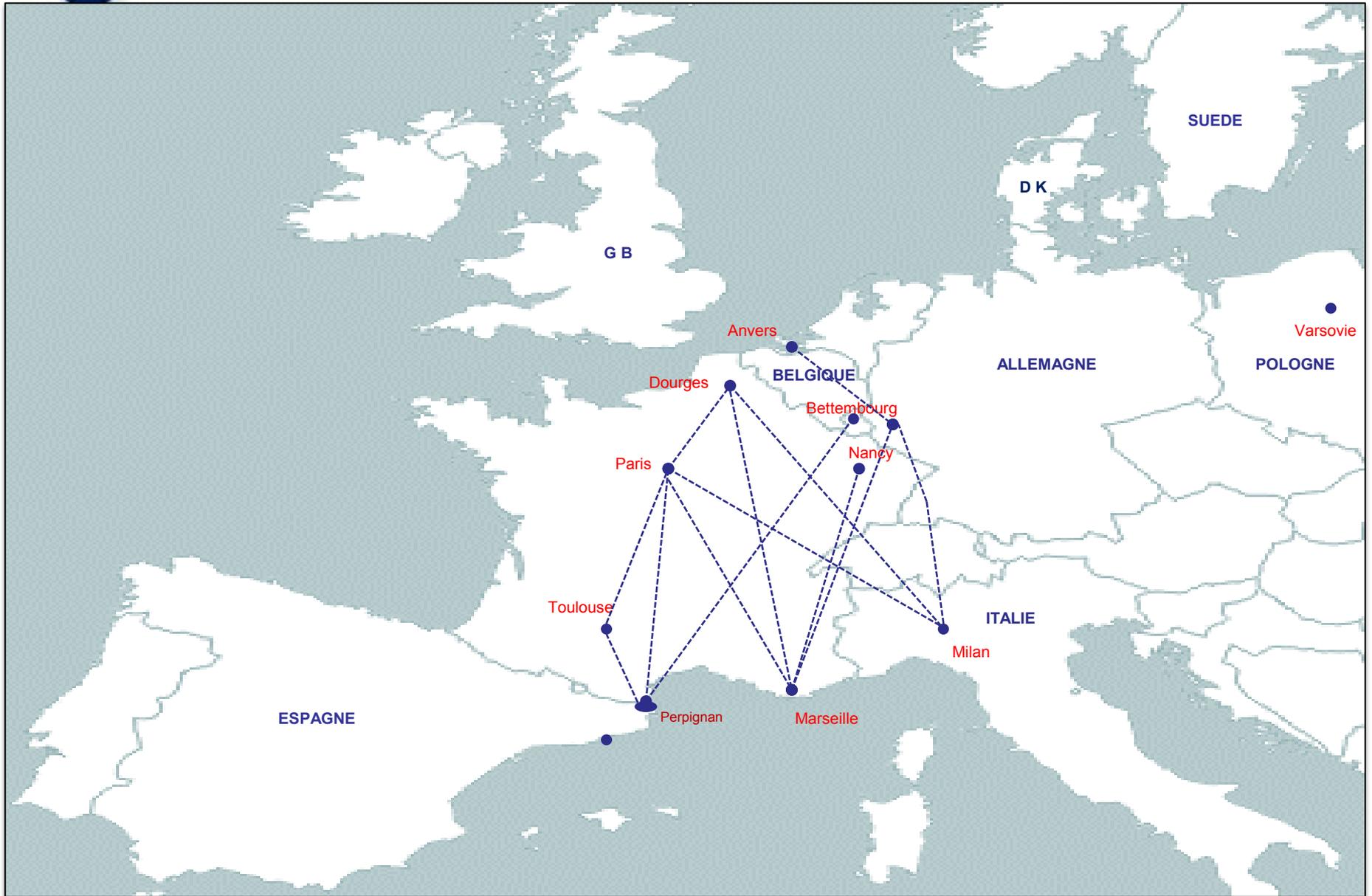
- des équipements adaptés : caisses mobiles, frigorifiques et tautliners.
- aménagés pour le chargement par manutention verticale.
- sur des wagons spécialement conçus pour circuler jusqu'à 160 km/h.



6 jours
6/7

14000
caisses mobiles
expédiées en 2014





Merrey (52) France : porte d'entrée pour les pays du Nord et de l'Est.



36 000 m² de capacité sur 2 entrepôts.

Embranchement Fer de 3,4 km, qui permet de traiter de 26 à 32 wagons à couvert.





Les trains sont déchargés à l'intérieur ou à l'extérieur, mais toujours sous auvent.



Racks standard ou twin load racks Stockage de masse possible.

Capacité de décharger les trains par l'arrière ou latéralement.



Capacité de traiter jusqu'à 150 camions par jour.

Le paradoxe du Transport Combiné Rail - Route :

La souplesse de la Route et la rigidité du Fer

Souplesse de mise en place

Une fois les axes identifiés, il n'est pas nécessaire d'adapter les structures de chargement / déchargement.

Le matériel utilisé est 100% compatible avec les installations existantes.



Souplesse de mise en place

Pas de nécessité d'organiser des navettes
entre le quai et un terminal
(contrairement au ferroviaire conventionnel ou au fluvial).

Pas de rupture de charge.

Contraintes du mode ferroviaire

Délais, aléas.

Le TCRR est pertinent économiquement en longue distance mais il est exploité comme du transport régional.

Intégrer le TCRR dans la réflexion en amont de l'organisation de la Supply Chain

- Utiliser la complémentarité de la route et du TCRR,
- «Détendre» certains flux,
- Miser sur le long terme.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

TRANSALLIANCE 

TRANSALLIANCE

Sharing your ambitions





13 octobre 2015

Les retours d'expérience (1^{ère} partie)

Emile-Louis BERTRAND – *Directeur général du Port autonome de Liège*



Présentation du Port autonome de Liège

Emile-Louis Bertrand
Directeur général du Port autonome de Liège

Colloque ORT2L
Metz, le 13 octobre 2015



Contenu de la présentation

- Le Port autonome de Liège
 - 1^{er} port fluvial belge
 - 3^{ème} port intérieur européen
- Les trafics en 2014
- La trimodalité au Port autonome de Liège
- Stratégie
- Liège Trilogiport, un parc d'activités où le multimodal est roi
- La stratégie de réseaux



Le Port autonome de Liège

1^{er} port intérieur belge

3^{ème} port intérieur européen



Un port incontournable au cœur d'une région dynamique



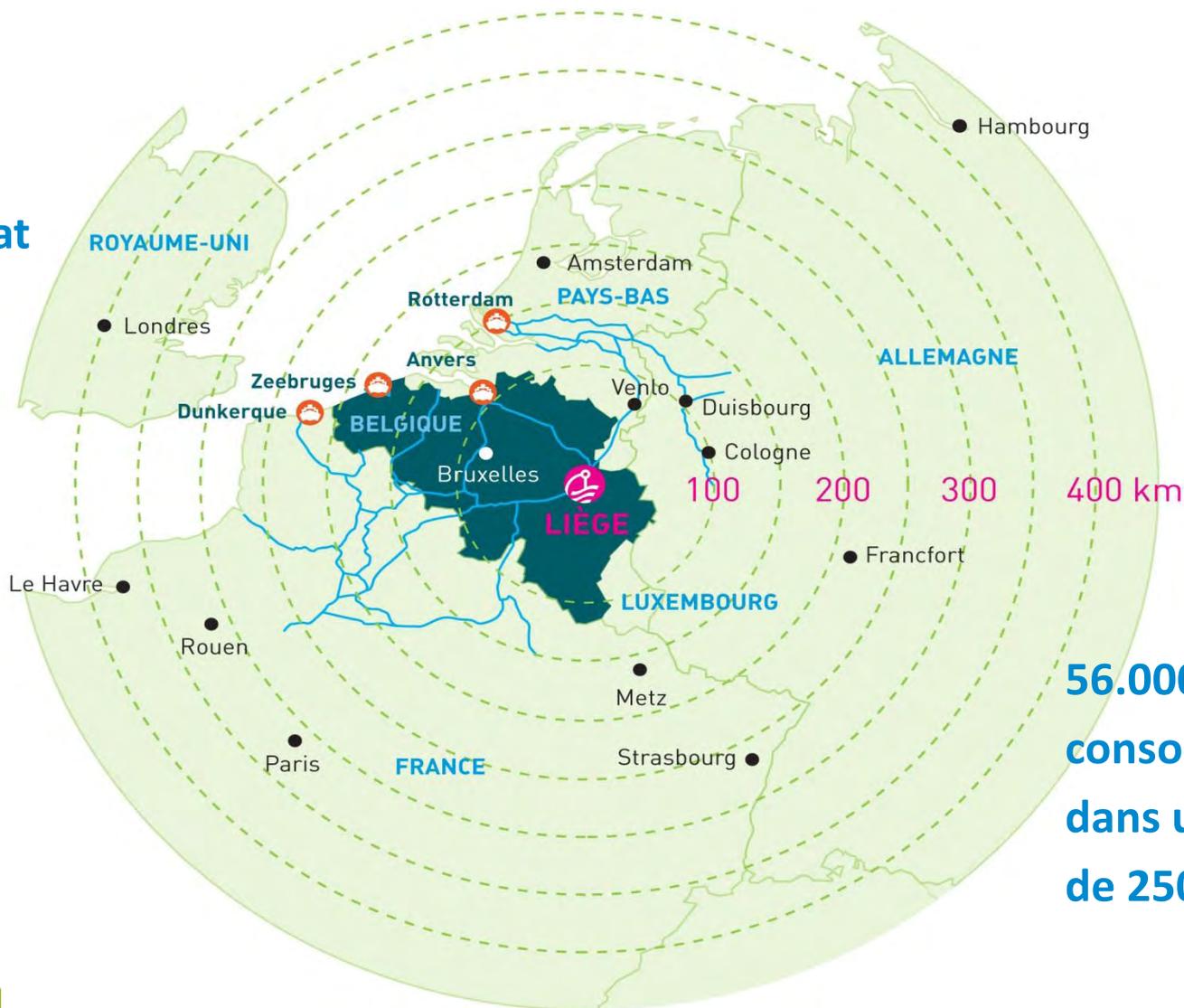
En connexion directe avec Anvers et Rotterdam





56 millions de consommateurs dans un rayon de 250 km !

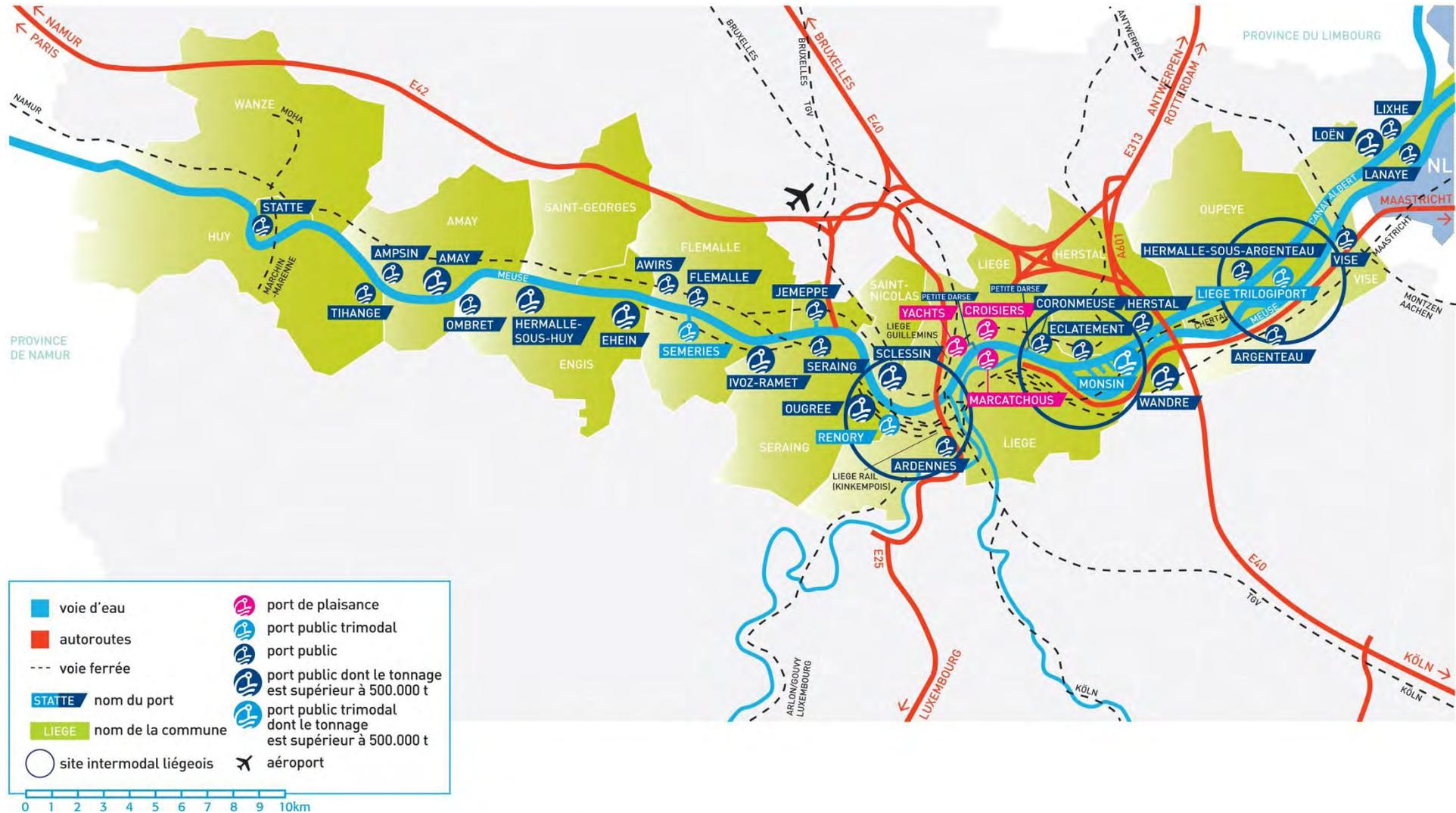
60 % du pouvoir d'achat dans un rayon de 500 km



56.000.000 de consommateurs dans un rayon de 250 km



32 zones portuaires: 370 ha!





Le Port de Liège en quelques chiffres

- 9.603 emplois directs
- 13.917 emplois indirects
- 15% du PIB de la Province de Liège
- 3,2% du PIB de la Wallonie
- 0,8% du PIB de la Belgique

Source: Banque nationale de Belgique





Les trafics en 2014



Trafics 2014

Voie d'eau
13.537.710 tonnes

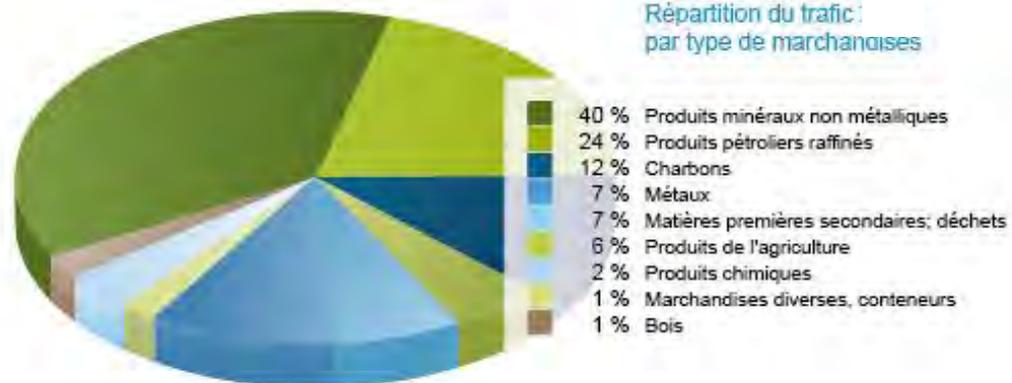
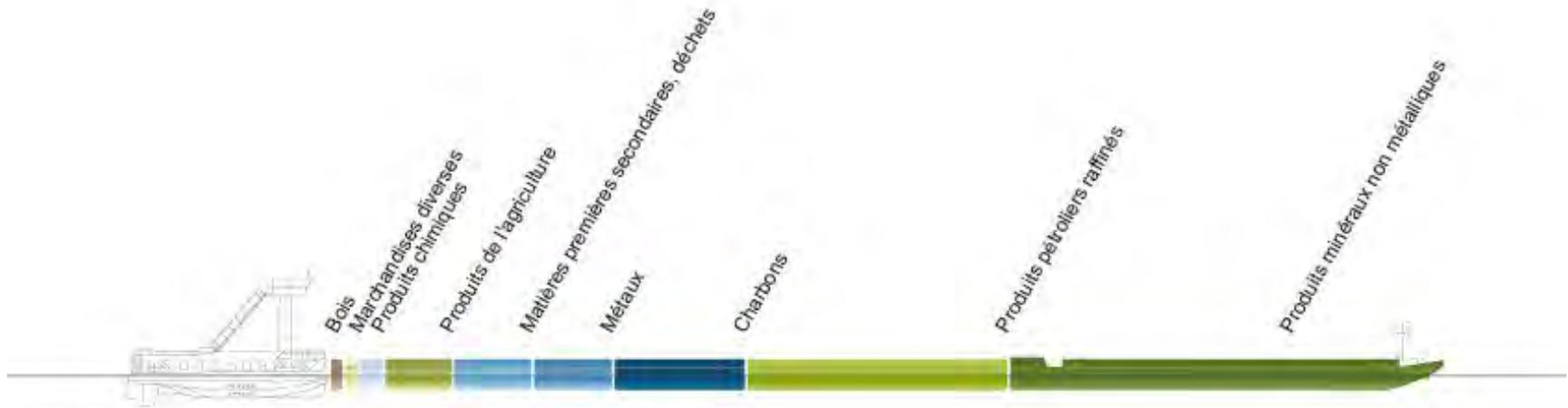
Eau-rail-route
18.030.072 tonnes

Conteneurs
31.939 EVP





Types de marchandises (voie d'eau)





Des entreprises dynamiques!

Créativité, dynamisme et excellente collaboration des sociétés concessionnaires!



TOTAL





Des facilités portuaires performantes!

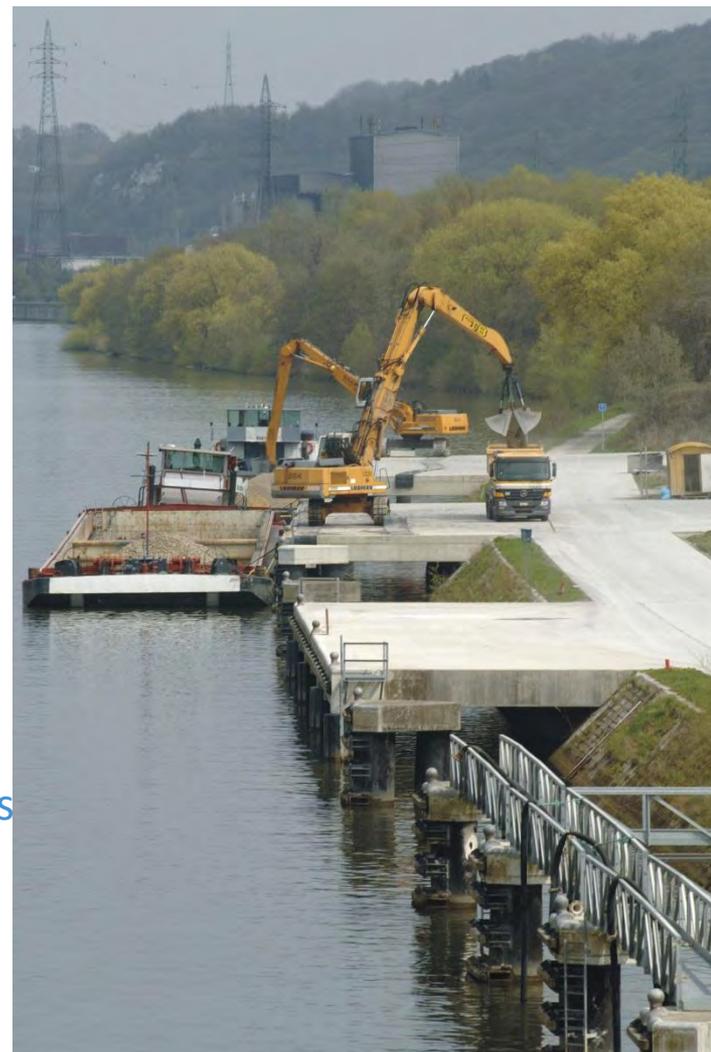
- 26 km d'accostage au quai
- 370 ha de terrains portuaires
- 2 terminaux à conteneurs
- 1 darse couverte
- Short Sea Shipping: liaisons régulières par caboteurs de 1.000t-2.500t (Royaume-Uni, Espagne, Portugal, Scandinavie, Russie...)
- Darses, quai roll-on/roll-off
- Accessibilité aux bateaux rhénans (2.500t) et aux convois poussés de 2 barges (4.500t)
- Cuves de stockage pour produits pétroliers (250.000m³)
- Zones douanières





Des facilités portuaires performantes!

- 97 grues et ponts portiques, engins de manutention au sol
- 35 ponts-à-peser
- 70 magasins de stockage / manutention de grande superficie pour un total de 15 ha couverts
- Silos à grains d'une capacité totale de 50.000 m³
- Trémies à sable et graviers d'une capacité totale de 60.000t
- Tarification spéciale pour transports ferroviaires
- Services du Port accessible en permanence
- Un port de plaisance (120 emplacements)



La performance du multimodal avec 2 terminaux à conteneurs!

- Liege Container Terminal (à Renory)
- Euroports Inland Terminal (à Monsin)





Cap sur les ports maritimes !

- Navettes régulières de conteneurs vers:

Anvers

4x/semaine

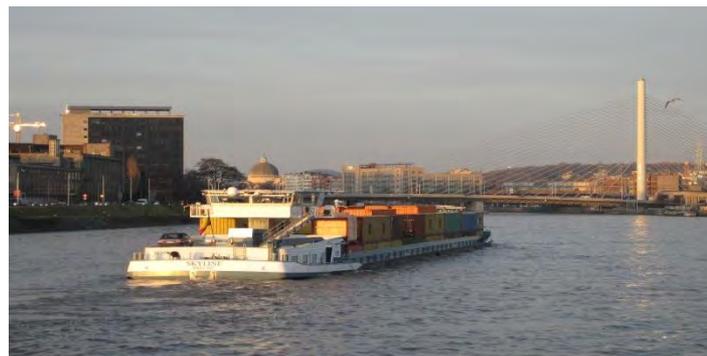
Rotterdam

2x/semaine

Zeebruges

3x/semaine

- 106 EVP (sur 2 couches)
- 156 EVP (sur 3 couches)





Conteneurs: une gamme de prestations de qualité!

Une palette de services la plus complète et des solutions «sur-mesure»:

- Empotage / dépotage
- Stockage
- Réparation
- Nettoyage
- Lavage
- Services douaniers...





Liege Container Terminal

- Dépôt officiel : MSC – CMA – Maersk – OOCL – NYK – China Shipping

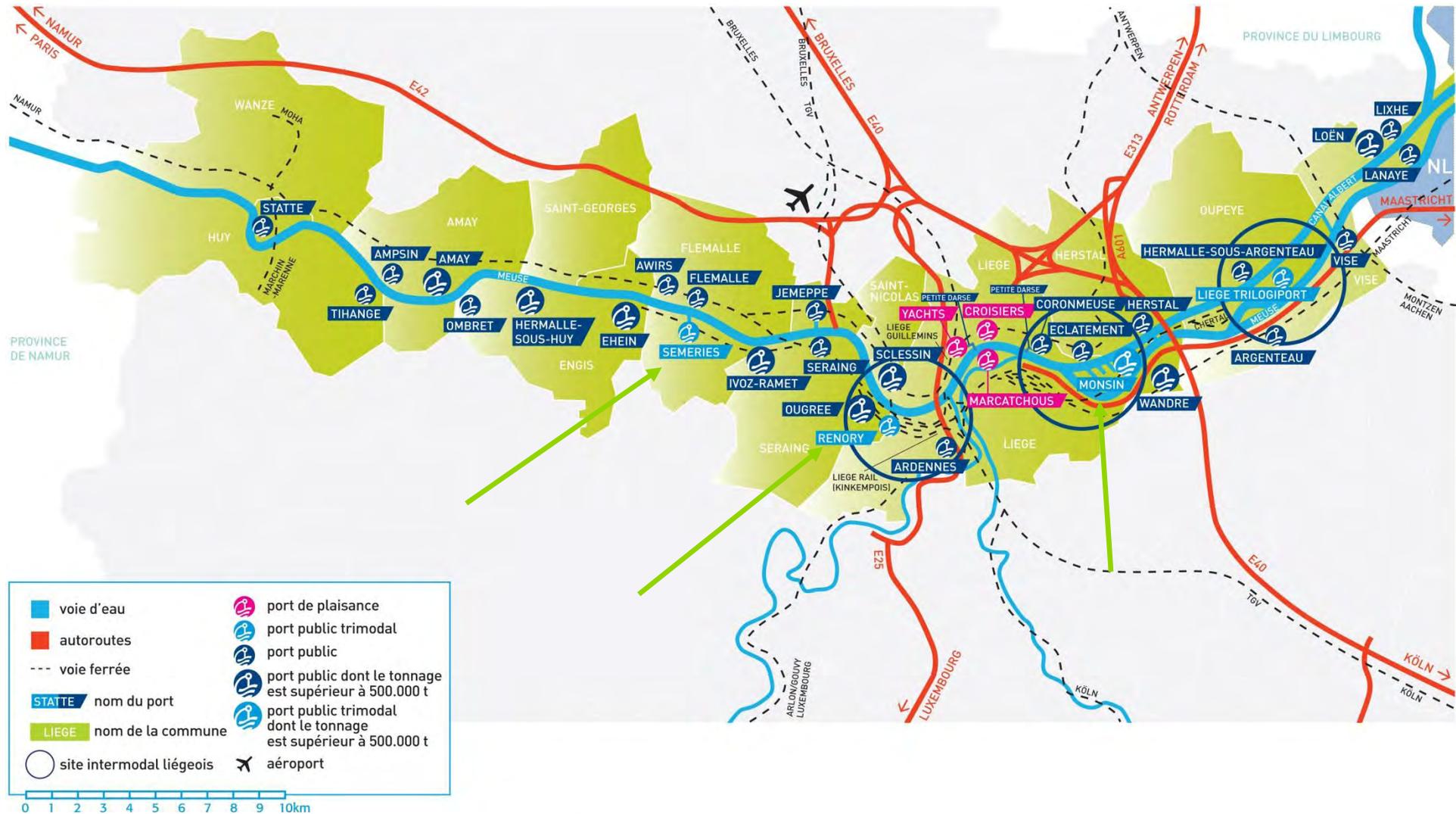




La trimodalité au Port autonome de Liège



3 ports trimodaux (eau-rail-route)





Le Port de Monsin





La darse couverte





La darse couverte depuis le canal Albert





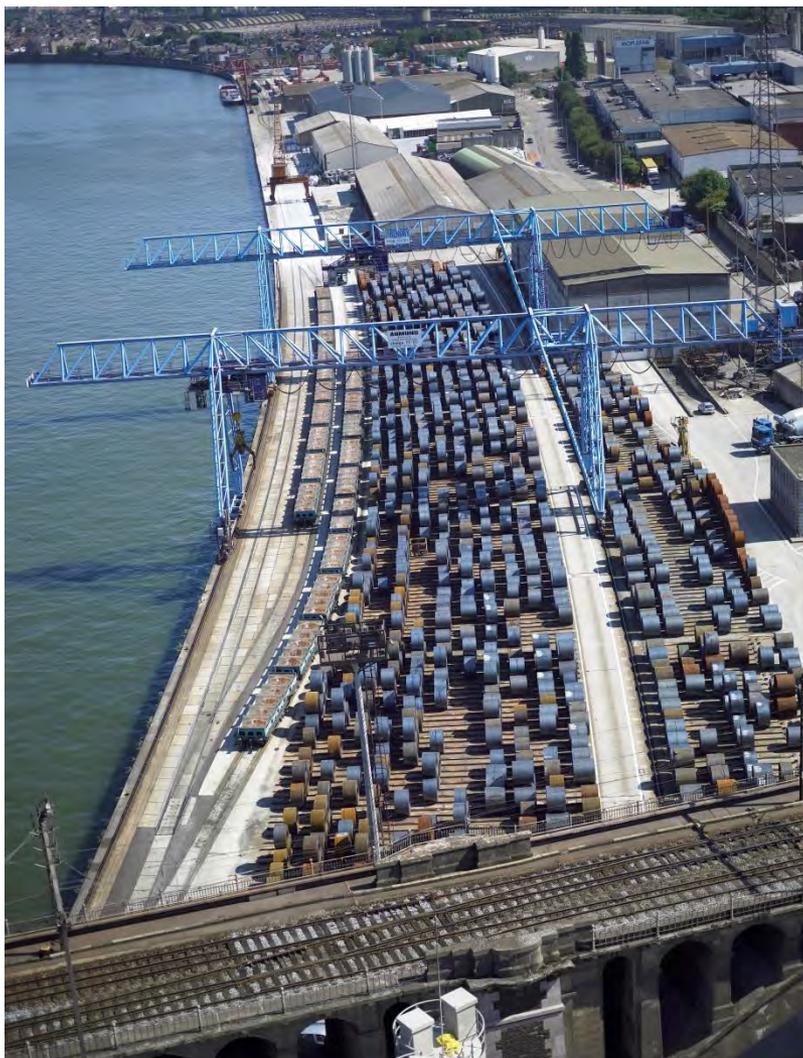
Le terminal de Renory





Le terminal de Renory

Terminal à coils



Liege Container Terminal





La stratégie du Port autonome de Liège



Au cœur de l'Europe





Cap sur les ports maritimes!

Le Port autonome de Liège est directement relié aux grands ports maritimes de l'Europe de l'Ouest:

ANVERS

→ 14h
de navigation

ROTTERDAM

→ 24h
de navigation

DUNKERQUE

→ 48h
de navigation

ZEEBRUGES

→ 24h
de navigation



Liège, hinterland des ports maritimes





Liège Trilogiport





Les atouts de Liège Trilogiport

3 ACCÈS À LA MER

- Anvers
- Rotterdam
- Zeebruges
- + Dunkerque

3 MODES DE TRANSPORT

- Eau
- Rail
- Route

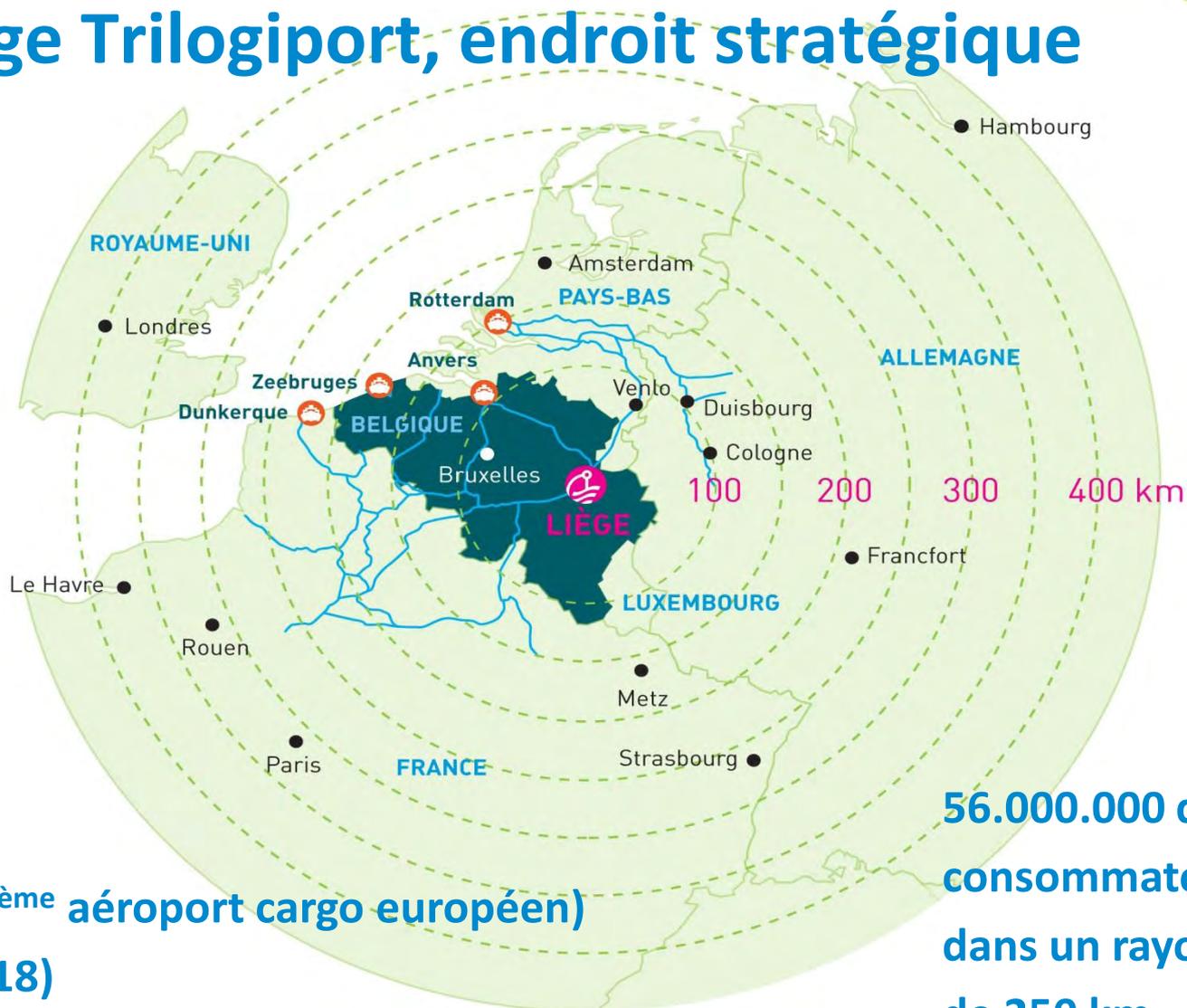
3 MARCHÉS TRANSFRONTALIERS

- France
- Pays-Bas
- Allemagne



Liège Trilogiport, endroit stratégique

60 % du pouvoir d'achat dans un rayon de 500 km



Proche de:

- Liège Airport (7^{ème} aéroport cargo européen)
- Liège Carex (2018)
- Liège TGV

56.000.000 de consommateurs dans un rayon de 250 km



Les objectifs de Liège Trilogiport

L'objectif principal de Liège Trilogiport est :

- d'attirer des entreprises utilisatrices de la voie d'eau
- d'attirer des centres de distribution européens
- à haute valeur ajoutée
- génératrice de nombreux emplois nouveaux



Liège Trilogoport Vitrine du redéploiement économique

- Opérationnelle fin 2015
- Potentiel à terme
200.000 EVP
- Pôle économique
2.000 emplois



Source: Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité (DPVNI)



Le Groupement d'Intérêt Economique



port autonome
de liège



Port of
Antwerp



« Groupement d'Intérêt Economique » (GIE)
pour le développement et la commercialisation de Liège Trilogiport



Budget Trilogiport

Budget total: 43.6 millions d'euros

- 1. Réalisation de la plate-forme :**
19.842.737 € (Plan Marshall 2.Vert)
- 2. Réalisation de ce qui est nécessaire au fonctionnement de la plate-forme:**
22.405.000 € (FEDER 2007 – 2013)
- 3. Marché d'étude relatif à l'aménagement de Trilogiport:**
712.366 € (FEDER 2000 – 2006)



Les investissements privés

115 millions €
d'investissements privés





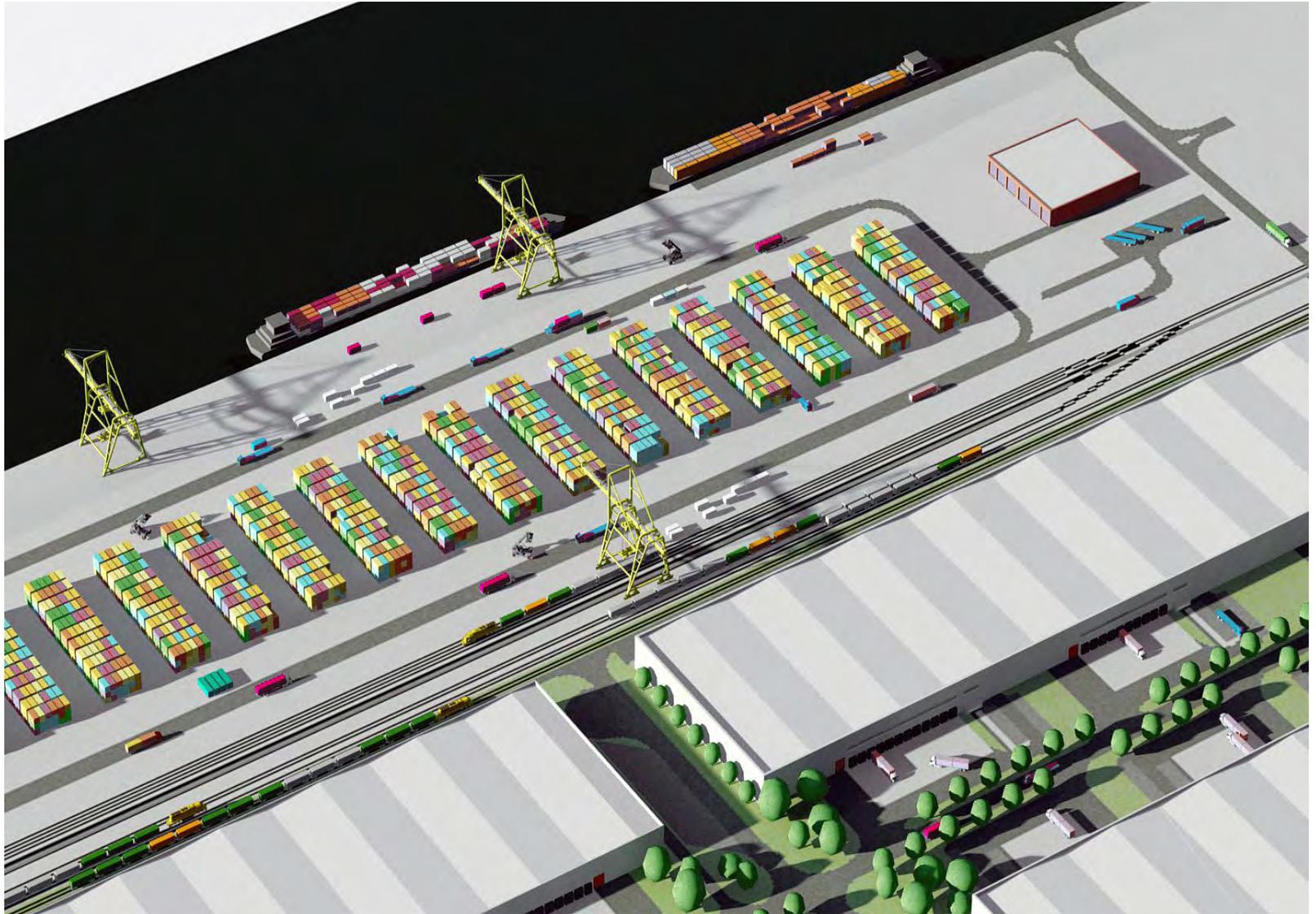
Liège Trilogiport ... en 3D















LIEGE
TRILOGIPORT

Liège Trilogiport: la zone d'intégration environnementale

LIEGE
TRILOGIPORT







LIEGE
TRILOGIPORT

Liège Trilogiport: des partenaires internationaux!

LIEGE
TRILOGIPORT





Le terminal à conteneurs (15 ha)

- Dubai Ports World
 - 4^{ème} opérateur portuaire mondial
 - Présent à Anvers, Rotterdam et Grobbendonk (canal Albert)



D.L. Trilogiport Belgium / CETIM

Gestion des terrains logistiques:

- **D.L. Trilogiport Belgium / CETIM (30 ha)**

Investisseur développeur allemand spécialisé dans le secteur de l'immobilier logistique portuaire et dans le développement de plateformes logistiques multimodales

Présent dans 18 ports en Allemagne

Investissements réalisés dans des sites d'implantations multimodaux
Offrira une réelle ouverture sur le marché allemand et sur les Pays de l'Est.



Warehouses De Pauw

Gestion des terrains logistiques:

- **Warehouses De Pauw (10 ha)**

Société leader du marché en Belgique dans le développement et la location d'entrepôts logistiques (immobilier logistique)

2 000 000 m² d'entrepôts dans plusieurs pays (550 millions d'euros)

Acteur de premier plan au niveau européen

Présence particulièrement importante sur l'axe logistique : Rotterdam – Bruxelles-Anvers-Lille-Paris. WDP se constitue un portefeuille immobilier stratégique en République tchèque et en Roumanie.



Complémentarité

D.L. Trilogiport Belgium - Warehouses De Pauw

D.L. Trilogiport Belgium / CETIM

- Ouverture vers le marché allemand & Europe de l'Est
- Se situe davantage dans la logistique portuaire

Warehouses de Pauw

- Davantage axé sur les marchés belge et français
- Se situe davantage dans la réalisation des halls logistiques

Photos des travaux







Photos du pont







La stratégie de réseaux



Une stratégie de réseaux

- Stratégie de réseaux développée par le Port autonome de Liège:
 - Memorandum of Understanding avec le Port d'Anvers
 - Lettre d'intention avec le Port de Rotterdam
 - Taxi barge transfrontalier
 - Core network « RTE-T »
 - Connecting Citizen Ports (CCP21)
 - Plate-forme des ports wallons
 - Collaboration avec le Scheepvaart
 - Contacts réguliers avec d'autres ports...



Memorandum of Understanding

- Memorandum of Understanding (protocole d'accord) avec le Port d'Anvers
- Objectif: optimiser la chaîne logistique entre Anvers et Liège
- Etroite collaboration sur divers aspects (nouvelles technologies, transmissions d'informations, actions de communication communes...)



port autonome
de liège



**Port of
Antwerp**



Lettre d'intention avec Rotterdam

- Objectif:
 - renforcer l'efficacité de la chaîne logistique entre Rotterdam et Liège
 - accroître la compétitivité de l'économie au sein des deux ports.





« Taxi-Barge transfrontalier »

- Démarche proactive pour promouvoir le développement du trafic de conteneurs sur l'axe fluvial Nord-Pas-de-Calais & Wallonie entre:
 - Port autonome de Liège
 - Grand Port Maritime de Dunkerque
 - Voies Navigables de France
 - Service public de Wallonie
- Ce concept de « taxi fluvial » (ligne fluviale à escales) permettra de connecter 12 ports maritimes et fluviaux (de Dunkerque à Liège) avec une offre mixte conteneurs maritimes et de transport combiné visant à développer des offres de transports multimodal porte à porte.
- Signature de la charte de partenariat (juillet 2011)



Le port de Liège dans le réseau européen RTE-T

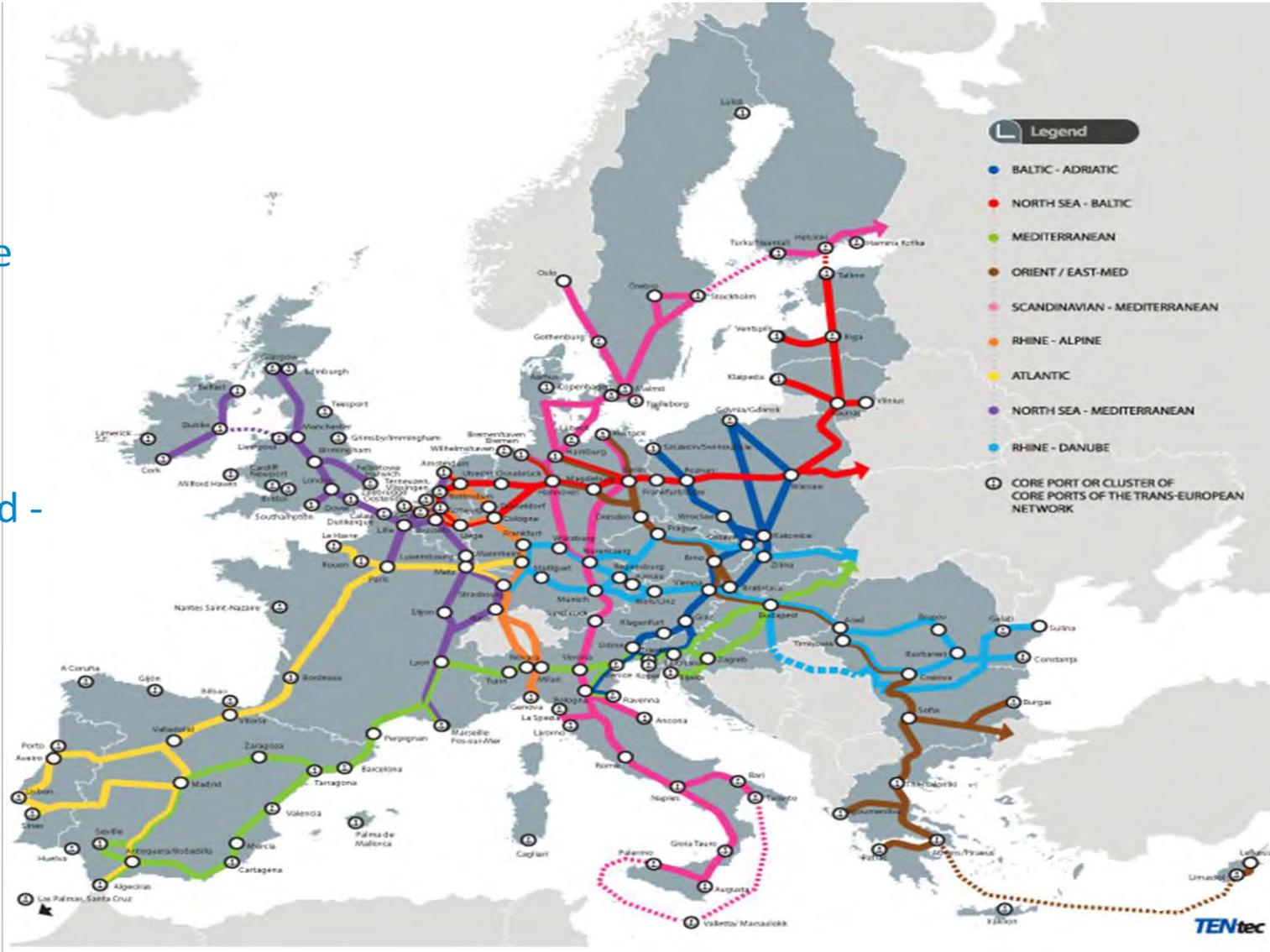
- Proposition de la Commission européenne d'unifier le réseau de transport (RTE-T) : routes, voies ferrées et aéroports
- Stimuler les réseaux européens de transports
- Le Port de Liège figure dans le réseau prioritaire européen (« core network »)
- RTE-T : rôle-clé dans le développement des ports maritimes et intérieurs



Le Port de Liège intégré dans 2 corridors

Le Port de Liège
intégré dans 2
corridors:

- Rhin-Alpes
- Mer du Nord - Baltique





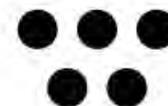
Nos divers partenaires



Wallonie



Service public
de Wallonie



Wallonia.be



EXPORT
INVESTMENT





Liège, plaque tournante de la logistique

- La position géographique
- Les investissements de sociétés internationales

confirment la position du Port autonome de Liège comme plaque tournante idéale de la logistique



Merci pour votre attention!



Contactez-nous!

Tél: + 32 4.232.97.97

Fax: + 32 4.223.11.09

portdeliege@skynet.be

www.portdeliege.be



Table ronde n° 1 : L'intégration de la multimodalité dans la chaîne logistique





Les retours d'expérience (2^e partie)

Olivier SIMON – *Directeur du service infrastructures de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Lorraine*



DIRECTION DES INFRASTRUCTURES

Plateformes multimodales multi sites des Ports de la Moselle

L'engagement consulaire

- Dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région 2007-2013, le réseau consulaire s'est positionné comme maître d'ouvrage pour la création des plateformes multimodales multi-sites :
 - A METZ : au travers de la filiale de la CCI 57 – Société du Nouveau Port de Metz,
 - A THIONVILLE : au travers de la filiale de la CCI 57 – CAMIFEMO,
 - A FROUARD : la CCI 54 assume directement ce rôle.

- Au travers de la création de 2 filiales d'exploitation multimodales :
 - Multi Modal Shuttle - MMS : la ligne fluviale de conteneurs vers les ports de la Mer du Nord.
 - Société d'Exploitation Multimodal de Meurthe et Moselle – SE3M : les liaisons ferroviaires de caisses mobiles et conteneurs, reliant la Lorraine à la Méditerranée et Paris (et de facto l'Ouest et le Sud-Ouest).

Plateforme multimodale du Nouveau Port de Metz

Des travaux terminés fin 2015

- Création d'un terminal à conteneurs de 33 000 m²
- Création d'un embranchement ferroviaire (2 voies)
- Aménagement d'une zone pour l'accueil du projet céréalier
- Création d'un appontement
- Construction d'un bâtiment administratif
- Création d'un atelier de maintenance

Plateforme multimodale du Nouveau Port de Metz

Détail du financement

•FEDER	3.094 k€	21,87%
•ETAT	4.026 k€	28,46%
•VNF	700 k€	4,95%
•Région Lorraine	2.454 k€	17,35%
•C.G. 57	414 k€	2,93%
•Ville de Metz	408 k€	2,88%
•CA Metz Métropole	408 k€	2,88%
•CCIT 57	2.643 k€	18,68%
•TOTAL	14.148 k€	

Plateforme multimodale du Nouveau Port de Metz



Plateforme multimodale de Thionville-Illange

Des travaux terminés fin 2015

- Prolongement de 310 m d'un mur de quai
- Réalisation d'une plateforme attenante
- Création d'une plateforme conteneurs bord à quai de 10 000 m²
- Restructuration des routes et voies ferrées
- Travaux d'assainissement

Plateforme multimodale de Thionville-Illange

Détail du financement

• FEDER	269 k€	2,63%
• ETAT	3.970 k€	38,79%
• VNF	710 k€	6,94%
• Région Lorraine	2.314 k€	22,61%
• C.G. 57	641 k€	6,26%
• CA Portes de France	240 k€	2,34%
• CA Val de Fensch	240 k€	2,34%
• SAS CAMIFEMO	1.851 k€	18,08%
•TOTAL	10.236 k€	

Plateforme multimodale de Thionville-Illange



Plateforme multimodale du Port de Frouard

Des travaux terminés fin Septembre 2015

- Mise en œuvre d'un terre-plein de 10.000 m²
- Renforcement des 2 voies bord à quai sur plus de 110 mètres
- Reprises des eaux via un bassin de rétention traitant la totalité du site
- Création de voiries adaptées à la prise / dépose des conteneurs
- Renforcement et modernisation des matériels de pesée rail-route
- Clôture et sécurisation du site.

Plateformes multimodales du Port de Frouard

Détail du financement

•FEDER	967 k€	27,35%
•ETAT	974 k€	27,55%
•VNF	290 k€	8,20%
•Région Lorraine	537 k€	15,19%
•C.G. 54	107 k€	3,02%
•CCIT 54	660 k€	18,67%
•TOTAL	3.535 k€	

Port de Frouard |
Service concédé à la CCI de
Meurthe-et-Moselle





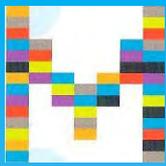
Port de Frouard
Département Finistère - Région Bretagne
du 101 au 1000000

Après





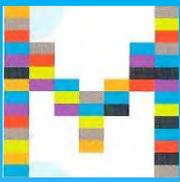
Port de Frouard
Plateforme Fluviale Multimodale
du Sud de la France



La ligne de conteneurs fluviale

SAS MMS – Multi Modal Shuttle

- Conclusion d'études des flux de marchandises : le nombre de conteneurs échangés entre la Lorraine et les ports de la mer du Nord, transportés majoritairement par camions, justifie la mise en œuvre d'une ligne conteneurs fluviale pour des raisons environnementales et économiques.
- Création d'une structure dédiée à l'exploitation et au développement de la ligne conteneurs (SAS), dont la raison sociale est Multimodal Shuttle **MMS**.
- Actionnariat composé à parts égales de la CCI 57 – HTAG – AZS.



- Les conditions de réussite de cette ligne conteneurs :
 - Répondre à des critères de performance et de service,
 - Avoir un coût compétitif vis-à-vis de la plateforme conteneurs d'ATHUS (en Belgique, proche de Longwy),
 - Départs de Lorraine à une fréquence suffisante vers Anvers et Rotterdam.

- Appelée à desservir les ports de Frouard, Metz et Thionville, cette ligne sera complémentaire des relations ferroviaires au départ de Champigneulle.

- Pour minimiser les coûts, il est nécessaire que les plateformes logistiques MMS et SE3M recherchent la mutualisation des moyens :
 - Cette stratégie a pour objectif de construire, à terme, leur rapprochement.



SE3M
Terminal Multimodal
de São Vicente

Terminal multimodal Champigneulles | SASU SE3M



Terminal Ferroviaire de Champigneulle

SASU SE3M – Société d'Exploitation Multimodale de Meurthe-et-Moselle

- Une Convention d'occupation temporaire d'une durée de 7 ans attribuée à la CCIT 54, à compter du 1^{er} juin 2013.
- La création d'une structure dédiée à l'exploitation et au développement du terminal ferroviaire (SASU), dont la raison sociale est **SE3M**.
- Démarrage de l'activité le 10.02.14, avec un train à l'arrivée (6h16) et au départ (19h03) vers MARSEILLE - FOS les lundi, mercredi et vendredi.
- Passage à une rotation quotidienne depuis le 15.12.14.
- Lancement d'un second train quotidien vers PARIS via METZ (-> Est -> Sud-Ouest) début 2016.

Terminal Ferroviaire de Champigneulle : un modèle économique de charges fixes

- Loyer du site : 130.000 € /an.
- Location du portique : valeur achat 850.000 €.
- Location stackers (Principal et back up) : 120 k€/an full service + 11,50 €/heure service pour les pneus.
- Manutention : 2 Salariés SE3M + ponctuellement des salariés de NANCYPORT.

Remarque : L'abandon de l'Ecotaxe et la baisse du prix du carburant ont ralenti l'obligation de transfert modal et la montée en puissance de cette ligne.

Tarification des prestations

Accès au site	Passage chantier	Coup de pince	Stockage	Bureau
200,00 €/rotation	35,00 €	23,00 €	4,50 €/jour	85,00 €/m ²

Objectifs 2016 :

- 50 caisses/jour à 5 jours semaine sur la liaison Lorraine - Fos
- 80 caisses/jour à 5 jours semaine sur la liaison Lorraine - Paris



Les retours d'expérience (2^e partie)

Benoit GAUTIER – *Directeur de l'usine Saint-Gobain PAM*





L'usine de Pont-à-Mousson

Benoit GAUTIER



Usine de Pont-à-Mousson

Création en 1856

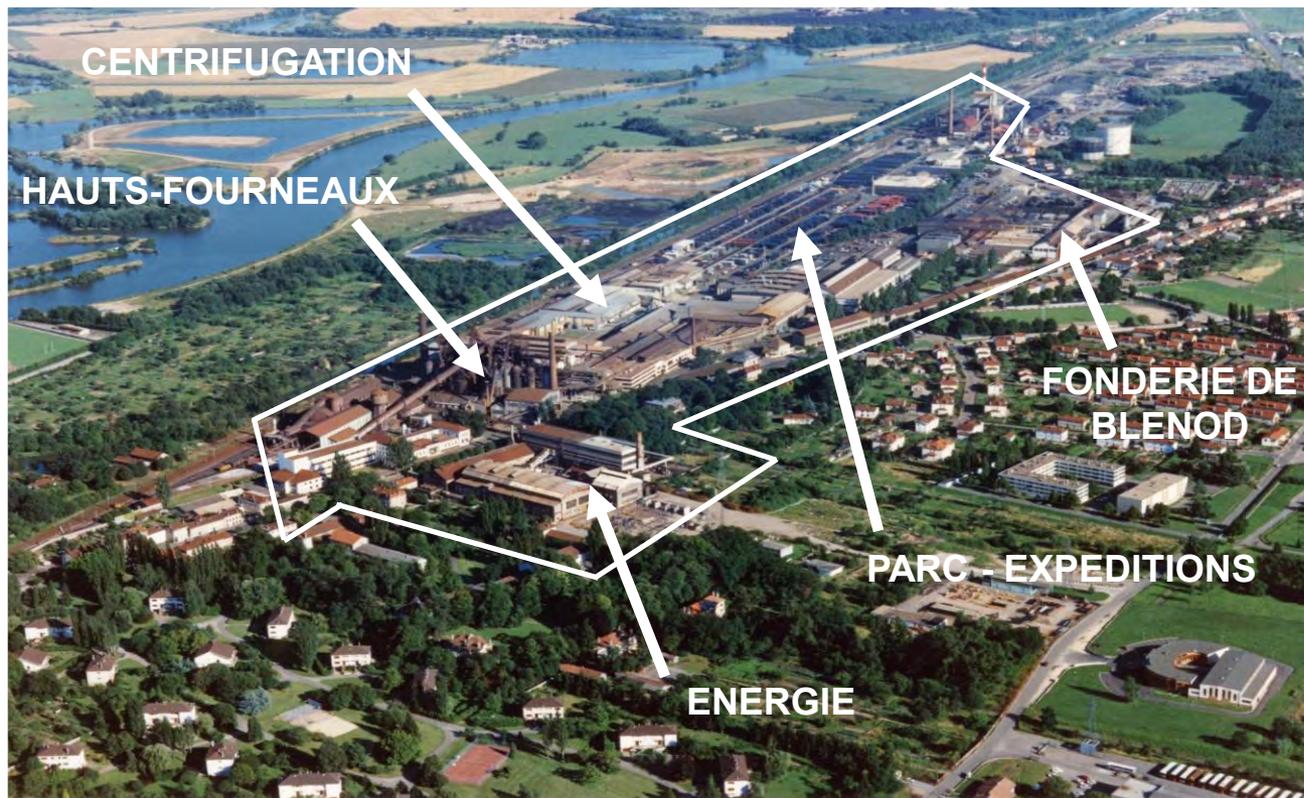
. 3KM - 120 Ha

. 1000 personnes

. Capacité :
600 000 T / AN

. 3 Hauts Fourneaux

. 1 Chaîne
d'Agglomération



Usine de Pont-à-Mousson

Chiffres Clés 2014

- 853,2 KT de matières premières importées
- 19,5 M€ d'investissements
- 211 M€ de valeur de production tuyaux
- Effectif : 1050 personnes (intérimaires inclus)



Usine de Pont-à-Mousson

Chiffres Clés 2014

- 📌 N° 1 mondial
- 📌 293.637 t de tuyaux fabriqués,
soit 1.919 km
- 📌 45.000 t sur la France
- 📌 64.000 t sur l'Europe
- 📌 170.000 t à la Grande Exportation



USINE de PONT-A-MOUSSON

Tuyaux pour l'Adduction d'Eau

Gamme STANDARD DN 150-2000



Gamme NATURAL DN 150-600



USINE de PONT-A-MOUSSON

Tuyaux pour l'Assainissement

Gamme INTEGRAL DN 150-2000



Gamme TAG DN 150-300



Gamme PLUVIAL
DN 350-2000



USINE de PONT-A-MOUSSON

Tuyaux avec Revêtements Spéciaux

Gamme PUX DN 150-2000



Gamme PUR DN 700-2000



INSTALLATIONS DE CENTRIFUGATION

5 SECTEURS :

6M Ø 150 - 600 mm

7M Ø 700 - 1000 mm

8M Ø 1000 - 2000 mm

Revêtements Spéciaux (RS)

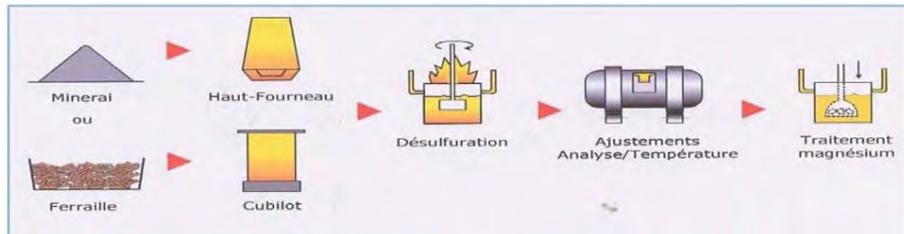
Parc/Expéditions



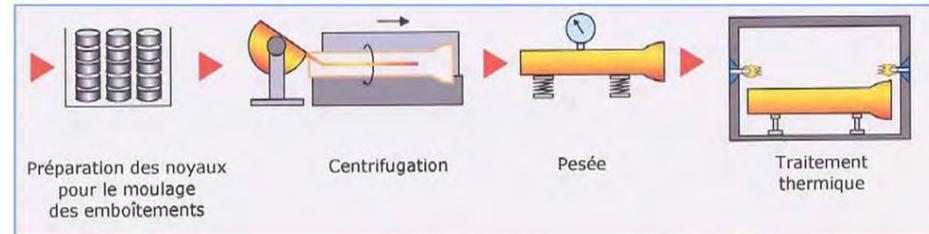
Processus de fabrication des tuyaux en fonte ductile

Diamètre 60 à 2000 mm – Longueurs 6 à 8 m

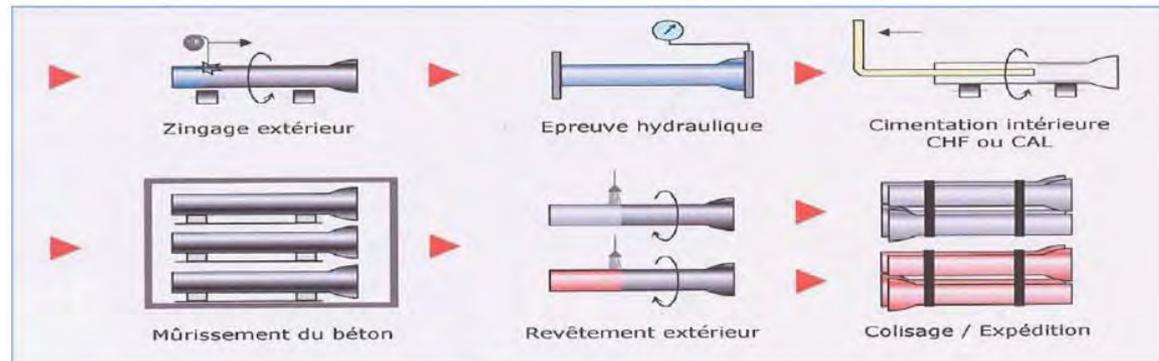
1. Elaboration du Métal



2. Centrifugation



3. Finitions / Revêtements



Modes de transport utilisés

Produits Amonts /Matières premières

Grande dépendance du ferroviaire

- ❑ **Minerais: depuis Dunkerque**
 - Trains lourds de 2600 t
 - Trains de pellets

- ❑ **Cokes essentiellement polonais et hongrois**
 - Trains complets de 1100 t
 - ✓ Grandes difficultés rencontrées

Modes de transport utilisés

Produits finis

☐ Europe: petits et moyens DN

- Camions et camions grues
- Trains et wagons isolés (de plus en plus rares)
 - ✓ Transbordement en frontière sur l'ibérique

☐ Grande exportation :grands DN

- Multimodal : camions ou trains ou péniches + Transport maritime
 - ✓ Conteneur (empotage à Anvers pour tuyaux et Lorraine pour raccords)
 - ✓ conventionnel
- Rarement :fluviomaritime

MERCI DE VOTRE ATTENTION



Les retours d'expérience (2^e partie)

Philippe VIRTEL – *Président du directoire et Directeur général de MGE Transports et Auxiliaires*



MGE et la multimodalité en 2015 : un retour aux sources



- Notre job quotidien : déplacer des marchandises dans les meilleures conditions de coût, de délai, de sécurité et d'impact environnemental.
- Notre marché : 100 % de clients présents dans les secteurs de l'industrie et de la grande distribution.
- Les produits : de toute nature, et uniquement par charge complète.

Un peu d'histoire

- Créée à la fin du XIX^{ème} siècle à Épinal, MGE est à l'origine une société de « magasinage ».
- Elle est implantée à proximité de la gare d'Épinal pour une partie, et au port fluvial d'Épinal pour une autre.
- Ses activités ont été à l'origine très marquées par le recours – prépondérant après la Seconde Guerre mondiale – à la voie d'eau et au chemin de fer.
- Un tournant au début des années 1960 :
 - création d'une agence en douane,
 - obtention de la concession de manutention au port fluvial d'Épinal (aujourd'hui inactif),
 - lancement de l'activité de transport de type « camionnage de proximité en zone courte ».

Les années 1970 / 1990

- MGE devient pour l'essentiel une entreprise de transport routier.
- Les transports par route remplacent progressivement les péniches en provenance des Pays-Bas et les wagons en provenance de Belgique et de l'Île-de-France.
- Les dernières péniches sont reçues au port d'Épinal en 1990. Les derniers wagons sont réceptionnés sur embranchement particulier en 1987.



Raisons de l'engagement de MGE pour la multimodalité (combiné rail-route) entre 2005 et 2010

- Ce qui reste vrai en 2015 :
 - la congestion des axes de circulation,
 - le transfert des autoroutes françaises au secteur privé, et la hausse des facturations qui en a découlé,
 - la politique environnementale européenne de réduction des émissions de GES,
 - la baisse des effectifs qualifiés et motivés de conducteurs grands routiers,
 - la hausse du coût de détention des tracteurs routiers,
 - les désormais relativement faibles perspectives de gains de productivité et d'économies d'échelle du mode routier.

- **Ce qui ne s'est finalement pas produit :**
 - la raréfaction de la ressource gazole, à moyen et long terme, et la perspective de voir son prix augmenter à l'avenir,
 - la généralisation progressive de la taxation de circulation partout en Europe : suppression du projet Ecotaxe,
 - le différentiel de charge utile par UTI (spécialement pour les produits « vracs ») : généralisation du 44 t, autrefois réservé au transport combiné.

- En 2007 et 2008, MGE avait engagé ses premiers investissements destinés aux transports terrestres (posits amont et aval) de conteneurs maritimes : acquisition de châssis spécialisés.



- Préalablement, la société s'était donné l'accès au réseau ferré national à travers l'acquisition de la société OMS en 2003

(terrain embranché fer en gare de Blainville – Damelevières).

Le CV de MGE : une entreprise familiale depuis 1882, proche de ses clients

35 000 000 km
parcourus

750 000 heures de
travail-camion

100 000 tonnes de
marchandises traitées en
logistique

150 000 opérations de
transport par an

5 000 nettoyages de
citernes

Données 2015
(prévisions)

485 salariés
dont 360 conducteurs

CA = 55M€

Fonds propres = 23 M€

SA à directoire et conseil
de surveillance

Politique RSE affirmée,
tournée vers la qualité :

- Démarche HACCP
- Attestation SQAS
- Certification GMP et Aplica
- ISO 9001 version 2008
- Prix Enviro Trophées 2011
- Prix de la meilleure innovation environnementale au SITL 2012
- Transporteur de l'année 2013
- Certification OEA 2015

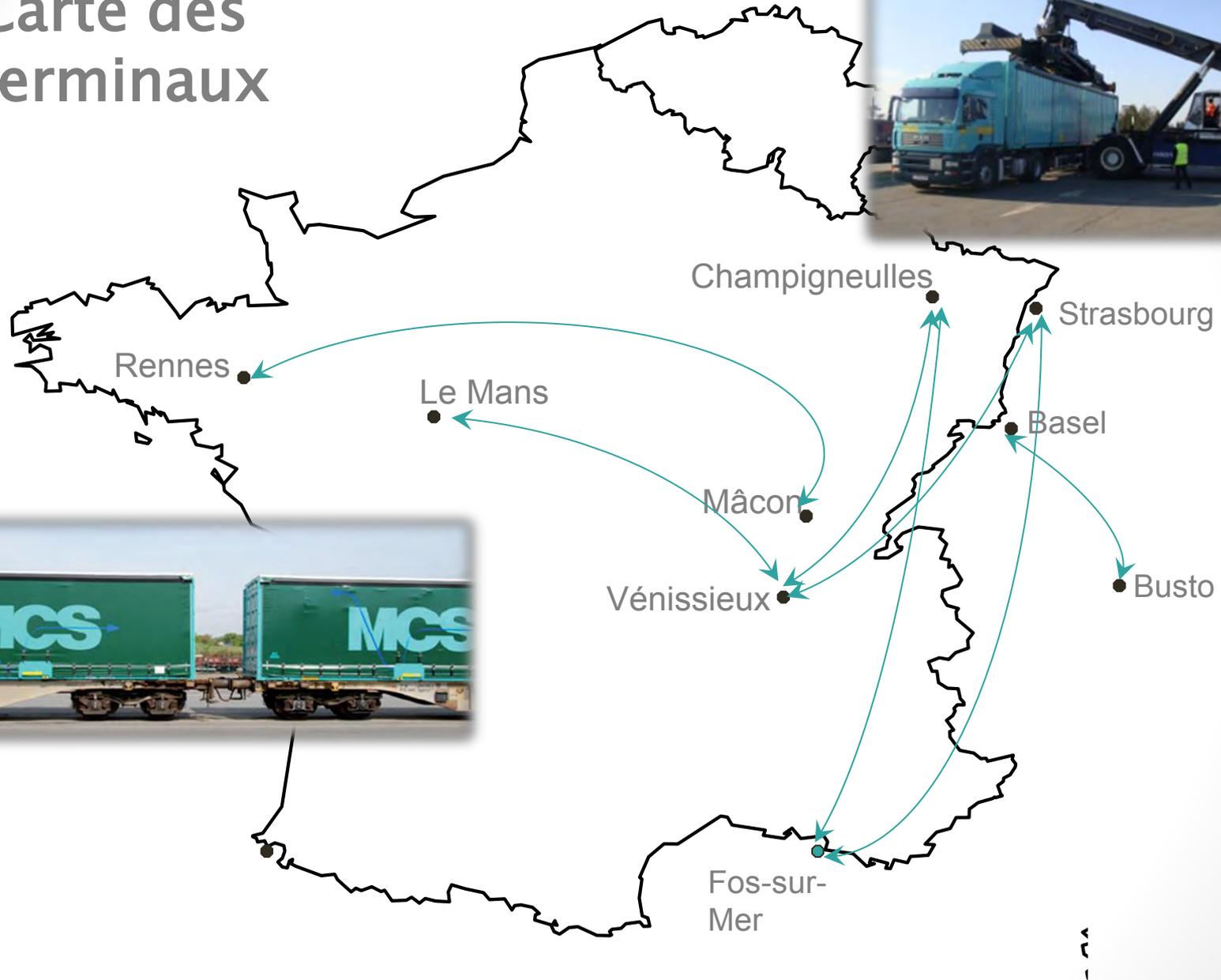
La multimodalité chez MGE entre 2011 et 2016 :

- 5 années de progression pour s'installer dans le paysage

Date de début	Ligne	Opérateur de TC
2011	Mâcon ↔ Rennes	COMBIWEST
2012	Vénissieux ↔ Strasbourg	NAVILAND CARGO
2013	Vénissieux ↔ Le Mans Basel (CH) ↔ Busto (IT)	COMBIWEST HUPAC
2014	Fos-sur-Mer ↔ Champagneulles	T3M
2015	Fos-sur-Mer ↔ Strasbourg	NAVILAND CARGO
Projet 2016	Vénissieux ↔ Champagneulles	

- Un parc de 85 caisses mobiles rail-route : 20' bulk ; 30' bulk ; 40' bulk ; 45' DRY et 45' FMA.
- Le client choisit la solution qui lui convient : par route ou rail-route.

Carte des terminaux



Les facteurs clés de succès pour le passage de la route au rail-route

- Des terminaux judicieusement placés, versus les zones expéditrices–destinataires : éviter les parcours routiers « rétro ».
- Des terminaux accessibles aux trains longs sur une amplitude horaire étendue.
- Une fréquence cadencée et si possible journalière du service ferroviaire.
- Des trains roulant de nuit entre les terminaux, pour optimiser l'utilisation des UTI.



- Des tarifications lisibles et pérennes.
- Un service ferroviaire qui respecte les horaires annoncés.
- Des flux IN et OUT équilibrés.
- Une collaboration forte avec le client (expéditeur ou destinataire).
- Des équipes dédiées à la technique de transport combiné.



Merci pour votre attention



Les retours d'expérience (2^e partie)

Alain KRECKE – *Directeur commercial de CFL Multimodal SA*





13 octobre 2015

Les retours d'expérience (2^e partie)

Jean-Marie BECKER – *Administrateur délégué du cluster Logistics in Wallonia*





Colloque ORT2L - 13 octobre
2015 Metz



LOGISTICS IN WALLONIA

connect **move** share



LA WALLONIE, porte d'accès multimodale au marché européen

Jean-Marie Becker
Administrateur Délégué de
LOGISTICS IN WALLONIA



La multimodalité à la base du développement logistique de la Wallonie

1996 : Lancement de LIEGE AIRPORT

8^{ème} aéroport cargo en Europe aujourd'hui

1997 : -> Constatation de l'existence de la quadrimodalité à LIEGE

- Aéroport cargo (arrivée de TNT)
- 3^{ème} port intérieur d'Europe
- Le premier nœud européen d'autoroutes
- Une densité ferroviaire importante



1998 : Création du pôle transport à LIEGE et de LIEGE4LOGISTICS

2001 : Développement du Cluster Wallon du Transport & de la Logistique

- Pôle Transport & Logistique de Liège
- Pôle Transport & Logistique du Luxembourg (Grande région)
- Pôle Transport & Logistique du Hainaut

2006 : Création des pôles de compétitivité et naissance de LOGISTICS IN WALLONIA (et fusion de toutes les organisations)





Localisation de la Wallonie au coeur du marché européen

- La géographie : une situation qui ne change pas
- Comment convaincre les acteurs politiques du rôle du transport, de la logistique, de la multimodalité?
- Depuis 2002, les études de Cushman & Wakefield ont démontré le potentiel de croissance de la Wallonie et de ses régions



➤ World Performance Logistics Index 2015
La Belgique en 3ème place

Table 1.1 The top 10 performers on the 2014 LPI—largely unchanged since 2010

Economy	2014 LPI			2012 LPI			2010 LPI		
	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.12	100.0	4	4.03	97.0	1	4.11	100.0
Netherlands	2	4.05	97.6	5	4.02	96.7	4	4.07	98.5
Belgium	3	4.04	97.5	7	3.98	95.9	0	3.94	94.5
United Kingdom	4	4.01	96.6	10	3.90	92.7	8	3.95	94.9
Singapore	5	4.00	96.2	1	4.13	100.0	2	4.09	99.2
Sweden	6	3.96	94.9	11	3.85	91.2	9	4.08	98.8
Norway	7	3.96	94.8	22	3.68	85.9	10	3.93	94.2
Luxembourg	8	3.95	94.4	15	3.62	86.3	5	3.98	95.7
United States	9	3.92	93.5	9	3.93	93.7	15	3.86	91.7
Japan	10	3.91	93.4	8	3.93	93.8	7	3.97	95.2

Source: Logistics Performance Index 2010, 2012, and 2014.



Connexion et connectivité avec les ports de mer

- Evolution du conteneur comme unité multimodale universelle de transport
- Rôle des ports de mer
 - Rangée Hambourg -> Le Havre
 - Rangée ARA
 - Anvers -> 1er port...français
 - Rôle crucial de l'hinterland
- Exemple : DP World
- De Dubaï à Anvers et Liège



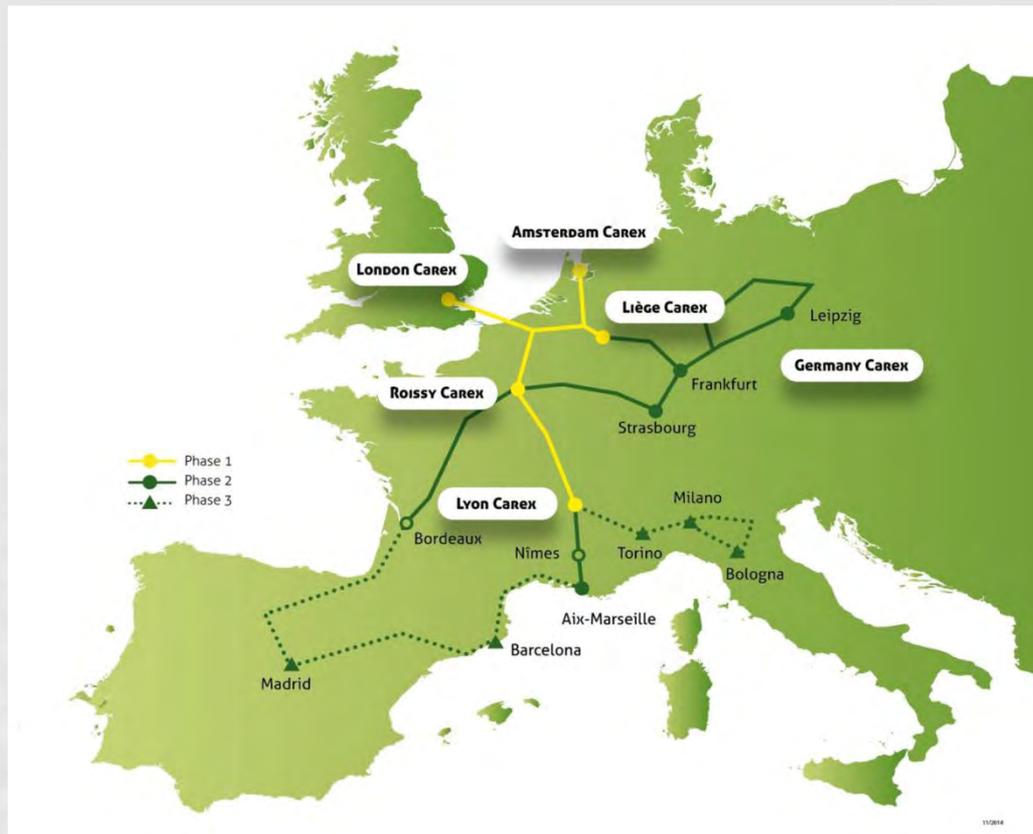
Développement des terminaux multimodaux

- Rail / Route
- Rail / Route / Fluvial
- Rail / Route / Fluvial / Aérien

La multimodalité constitue un élément essentiel du développement logistique de la Wallonie



Projet EURO CAREX



T2L - 13 octobre



Colloque ORT2L - 13 octobre
2015 Metz





La multimodalité, acteur du développement

Tout change et très vite

- Libre circulation des biens et des personnes 1992/1993
- Internet et l'e-commerce
- L'arrivée de l'Euro
- La mondialisation de l'économie et des échanges (PECO et BRIC'S)
- L'environnement et la réduction du CO²
- Les exigences des chargeurs industriels

Soyons prêts à d'autres changements, la multimodalité nous aidera à y faire face

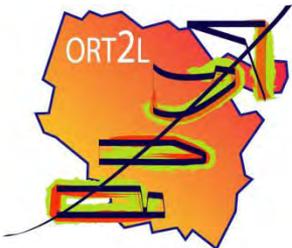


Merci pour votre attention



Table ronde n° 2 : Les perspectives de développement et les outils au service de la multimodalité





Clôture du colloque

Roger TIRLICIEN – *Vice-Président de l'ORT2L et du Conseil Régional de Lorraine
en charge des infrastructures*

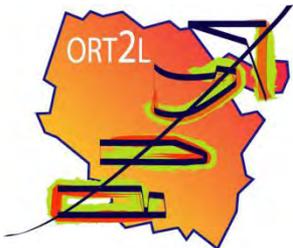




Clôture du colloque

Samuel MEUNIER – *Vice-Président de l'ORT2L et Directeur adjoint de la DREAL Lorraine*





Clôture du colloque

Frantz EHRLACHER – *Président de l'ORT2L et de Nov@flux*



3^e EDITION DU COLLOQUE DE L'ORT2L



Merci de votre participation !

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 1er juin 1924 dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, inscrite au registre des associations du Tribunal d'instance de Metz, volume 147 folio n°68.

Siège : DREAL Lorraine / STID

2 rue Augustin Fresnel - CS 95038 - 57071 METZ Cedex 3 – tél. 03 87 62 81 00

METZ – 13 octobre 2015