

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Atelier thématique Infrastructures et flux de fret

Dossier préparatoire (document de travail)

novembre 2022

une initiative



organisée par





L'ORT&L Grand Est organise, à l'initiative de l'État et de la Région Grand Est, une **Conférence régionale du fret et de la logistique** articulée autour de 5 ateliers de travail.

Cette conférence doit permettre aux acteurs publics et privés de **partager une vision commune** des multiples enjeux autour du fret et de la logistique en Grand Est et de **cibler des leviers d'action** permettant d'y répondre.

Dans ce cadre, **5 thématiques** ont été retenues et font chacune l'objet d'une journée d'atelier de travail spécifique entre octobre 2022 et février 2023.

Ce dossier préparatoire vise à constituer une ressource utile aux réflexions du 2^e atelier de travail de la démarche, consacré aux enjeux autour des infrastructures et des flux de fret.

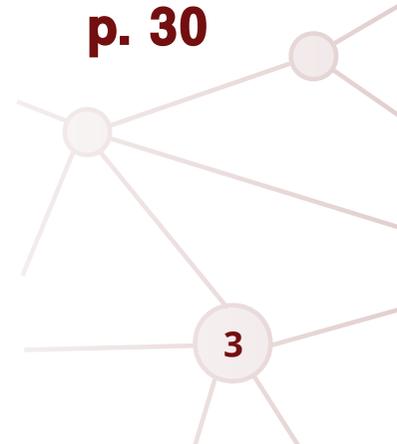
À cette fin, il propose des **axes de travail**, présente un premier **diagnostic** des enjeux pour le territoire et fournit une sélection de **ressources** utiles à leur compréhension et à l'élaboration de réponses à ces enjeux.

Informations complémentaires :
www.logistique-grandest.fr/conference

Contact :
conference.logistique@i-carre.net
06 69 31 22 54

Sommaire

Objectifs et enjeux de l'atelier thématique	p. 4
Déroulé de l'atelier thématique	p. 6
Axes de travail	p. 7
Cadre politique national en matière d'infrastructures et de fret	p. 11
Diagnostic logistique du Grand Est en matière d'infrastructures et de flux de fret	p. 18
Ressources utiles	p. 24
Glossaire	p. 30



Objectifs et enjeux de l'atelier thématique

Rappel des enjeux et objectifs de la Conférence régionale du fret et de la logistique

Initiée par l'État et la Région Grand Est, la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est vise à **développer les échanges** entre les acteurs publics et privés afin de **partager les enjeux**, construire un diagnostic partagé et **cibler des pistes d'actions** contribuant à relever les défis des territoires du Grand Est et de ses acteurs en matière de logistique et de transport de marchandises.

Sa mise en œuvre est assurée par **l'Observatoire Régional Transports & Logistique** du Grand Est.

5 grandes thématiques ont été retenues pour faire chacun l'objet d'un travail collectif afin de partager un diagnostic et les enjeux à relever, ainsi que cibler collectivement des pistes d'action pouvant contribuer à apporter des réponses aux défis du territoire autour de cette thématique.

Après un 1^{er} atelier portant sur l'immobilier logistique et le foncier, le 2^e atelier – faisant l'objet de ce dossier préparatoire – est consacré aux **infrastructures** et aux **flux de fret**.



**Immobilier logistique
et foncier**



**Infrastructures
et flux de fret**



**Transition
écologique**



**Ressources
humaines**



**Système logistique
régional**

Objectifs spécifiques de l'atelier « infrastructures et flux de fret »

L'atelier abordera notamment les moyens d'actions à mettre en œuvre pour :

- **Pérenniser les infrastructures** de transport et **optimiser leur utilisation**,
- Développer effectivement et efficacement le **report de flux de fret vers les modes ferroviaires et fluvial**.



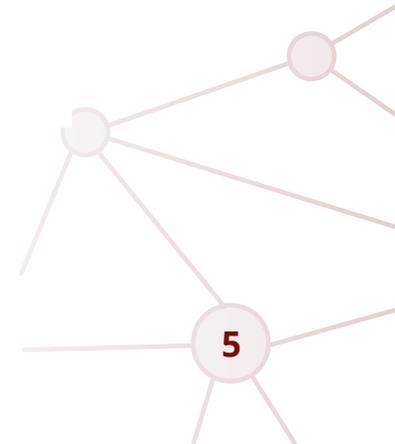
Produits de sortie attendus

- Caractériser et localiser les **enjeux et besoins** sur le territoire
- **Décliner régionalement les ambitions nationales** de développement du fret ferroviaire et fluvial
- Prioriser des leviers ou **pistes d'actions**



Cibles

- **Gestionnaires** de réseaux ou d'équipements,
- **Opérateurs** de transport et leurs représentants, organisateurs de transport,
- **Chargeurs**, donneurs d'ordre,
- **Aménageurs** publics et privés,
- **Agences** de développement économique, agences d'urbanisme,
- **Collectivités** et structures responsables des documents de planification,
- ...et plus largement à **l'ensemble des acteurs concernés** par le transport de marchandises et la logistique



Déroulé de l'atelier thématique

Comme pour les 4 autres thématiques de la Conférence régionale du fret et de la logistique, les infrastructures et flux logistiques font l'objet d'une journée d'atelier de travail dédiée. Celle-ci a lieu le **mardi 15 novembre 2022 à Metz**, à l'Hôtel de Région, place Gabriel Hocquard.

En amont de celle-ci, un travail de préparation a été mené par Interface Transport, le prestataire accompagnant l'ORT&L Grand Est. Cette préparation, qui a notamment permis de produire le présent dossier, a associé plusieurs membres de l'Observatoire ainsi que des partenaires de travail extérieurs.

Programme de la journée de travail du 15 novembre 2022

9h30 : Accueil

9h50 : Introduction de la journée

10h00 : Présentation du diagnostic et échanges avec les participants

10h40 : Table ronde participative, interventions et échanges entre les participants

12h00 : Conclusion des échanges de la matinée

12h15 – 13h15 : Déjeuner

13h15 : Introduction aux séances de travail de l'après-midi

13h30 : Séance de travail collaboratif en sous-groupes

15h45 : Synthèse des échanges, conclusion et prochaines étapes

16h30 : Fin de la journée

Suites : production d'une synthèse des travaux

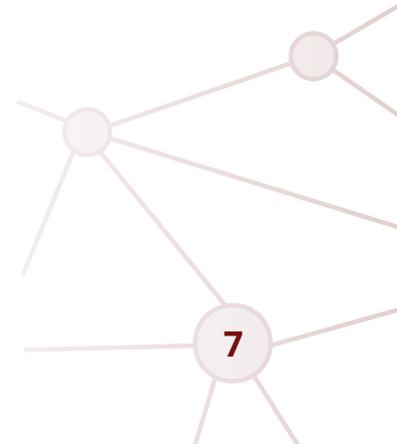
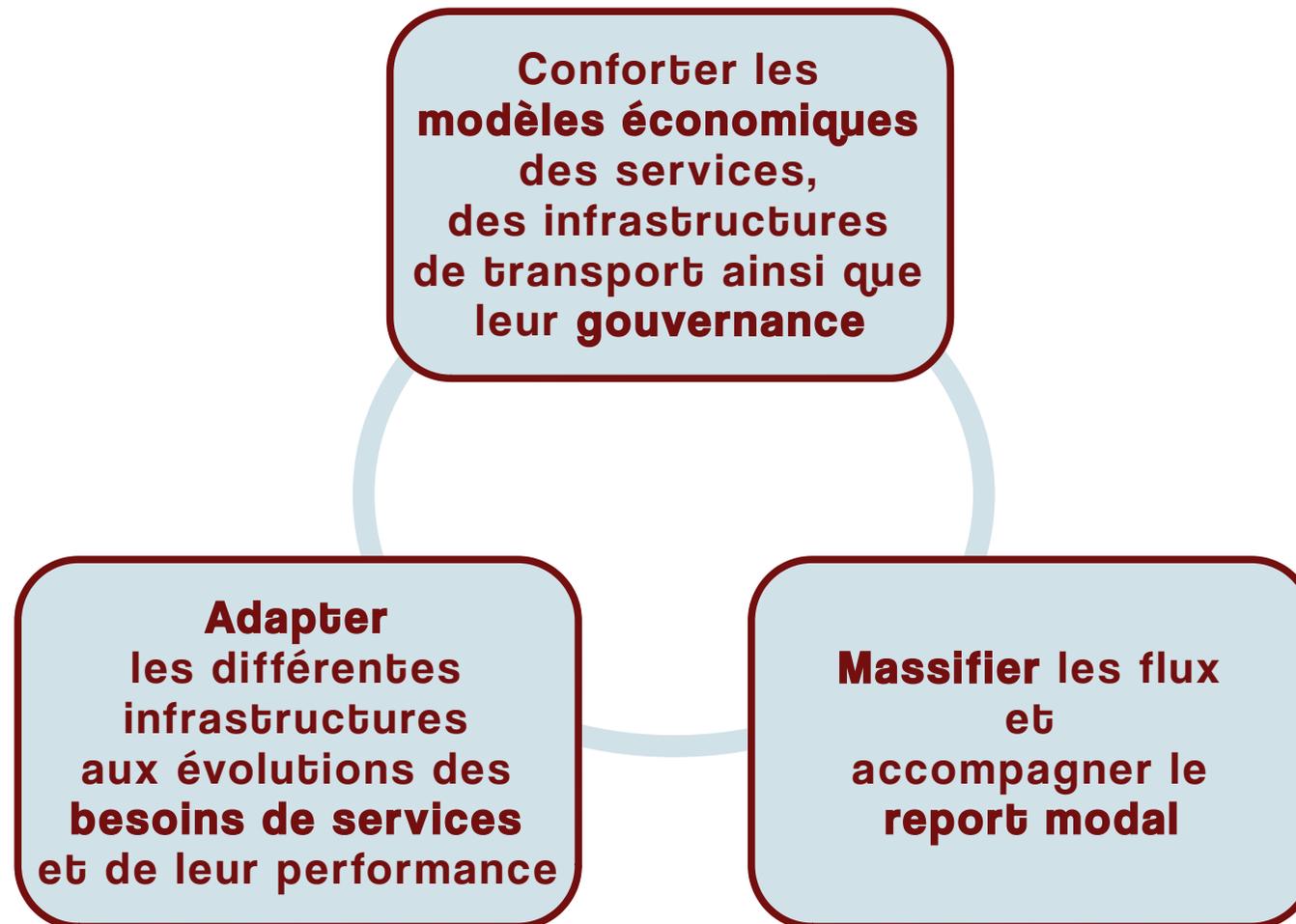
À l'issue de cette journée, un **livret** sera produit afin de synthétiser les travaux et la production des participants, notamment en termes d'enjeux et de pistes d'actions. **Il pourra être enrichi par des contributions ultérieures.**

Il alimentera, en outre, une future **synthèse globale**, commune et transversale à l'ensemble des thématiques.

Axes de travail

Panorama des enjeux et orientations potentielles

Plusieurs enjeux spécifiques mais imbriqués entre eux





Conforter les modèles économiques des services, des infrastructures de transport ainsi que leur gouvernance

- ⇒ Comment faire en sorte que les infrastructures à valoriser et disposant de réserves de capacité soient davantage utilisées ?
- ⇒ Comment disposer des moyens financiers nécessaires à l'entretien et au développement des infrastructures ?
- ⇒ Quelles alternatives pouvant permettre une gestion plus efficace de celles-ci ?

Orientations possibles

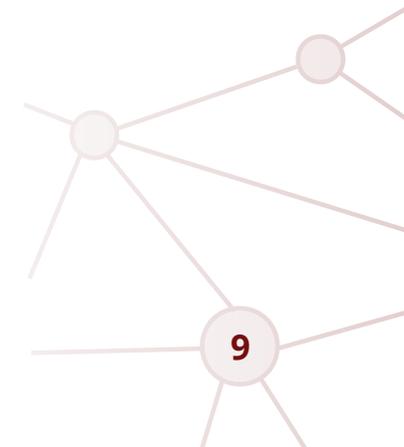
- Utiliser les infrastructures de transport à leur capacité optimale, tenant compte des enjeux de congestion, de robustesse, de travaux, d'impacts environnementaux et de complémentarité entre les modes et les itinéraires
- Disposer des moyens financiers nécessaires pour financer les investissements via éventuellement de nouvelles ressources et contributions des acteurs (ex. : péages, taxations)
- Développer des offres pérennes répondant aux besoins de services des entreprises
- Développer de nouveaux modes de gouvernance pour la gestion des infrastructures de transport (ex. : capillaires fret) et proposer de nouvelles alternatives d'exploitation et de rénovation plus adaptées aux besoins des chargeurs
- ...

Adapter les différentes infrastructures aux évolutions des besoins de service et de leur performance

- ⇒ Quels investissements porter et selon quelles temporalités pour, à la fois, répondre aux besoins des flux futurs et limiter les impacts négatifs de la logistique, notamment en développant le report de flux vers les modes massifiés ?
- ⇒ Comment coordonner, lorsque cela est nécessaire, l'évolution des véhicules avec celle de l'infrastructure ?

Orientations possibles

- Identifier les points de blocage et les zones de saturation limitant le développement des trafics
- Éviter la dégradation des performances d'une infrastructure voire sa fermeture du fait de son vieillissement, de sa dégradation ou de l'absence de sa mise à niveau
- Optimiser les dépenses publiques en priorisant et en planifiant les investissements à effectuer sur les infrastructures avec une vision de long terme et basée sur leur efficacité socio-économique et environnementale
- Coordonner les éventuelles évolutions des véhicules avec celles de l'infrastructure (gabarit, énergie, automatisation...)
- Mettre en œuvre une gouvernance permettant d'orchestrer le pilotage global du suivi des évolutions de la demande (organisation et moyens de transport) et de l'offre (infrastructures : réseaux de transport et plateformes) et des actions à mener pour assurer leur adéquation sur la durée
- Avoir une vision long terme pour la réservation de foncier
- ...





Massifier les flux et accompagner le report modal

- ⇒ Quels moyens d'action mettre en œuvre pour développer effectivement et efficacement le report de flux vers les modes ferroviaire et fluvial ?
- ⇒ Comment accompagner les chargeurs pour les aider à utiliser ces modes ?

Orientations possibles

- Accroître la compétitivité économique des modes massifiés
- Faciliter l'interconnexion entre les modes via des plateformes multimodales performantes et disposant d'accès de qualité
- Comblent le manque de visibilité des modes massifiés et des plateformes multimodales
- Accompagner les chargeurs
- Valoriser les entreprises vertueuses
- Déclencher un effet de levier via les actions publiques
- Utiliser au mieux les capacités de transport de chaque mode
- Palier l'absence d'assembleur institutionnel de trafic
- ...

Cadre politique national en matière d'infrastructures et de fret

Différentes **politiques nationales complémentaires** vont dans le sens de la réduction des impacts environnementaux des transports de marchandises et du développement des modes massifiés (ferroviaire et fluvial) alternatifs et complémentaires à la route.

Il s'agit notamment des politiques publiques suivantes :

Politiques transversales

Stratégie nationale bas carbone, Plan « France Relance », Loi « 3DS », Loi « Alsace », Loi « Climat et Résilience »

Politiques spécifiques nationales

Loi d'orientation des mobilités, Conseil d'orientation des infrastructures, Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, Contrat d'objectifs et de performance pour le transport fluvial, Dispositifs d'aides au transport ferroviaire et fluvial, Stratégie nationale portuaire

Politiques spécifiques territorialisées

Démarches d'axes portuaires et logistiques, Plateformes Services & Infrastructure, Commissions territoriales des usagers de la voie d'eau, Contractualisation État-Région

Ces politiques fixent notamment des **objectifs ambitieux** en matière de **décarbonation** du secteur des transports et **de développement du fret ferroviaire et du fret fluvial**. La loi « Climat et Résilience » d'août 2022 fixe ainsi les objectifs nationaux suivants d'**accroissement des parts modales** d'ici 2030 :



Ferroviaire
+ 100 %



Fluvial
+ 50 %

La Stratégie nationale bas carbone

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle définit une **trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050** afin d'atteindre la **neutralité carbone** et fixe des objectifs à court et moyen termes sous forme de budgets carbone.

La SNBC prévoit 6 orientations pour tendre vers la décarbonation du secteur des transports, parmi lesquelles encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les **transports massifiés** et collectifs (fret et voyageurs) et en développant **l'intermodalité**.

Elle indique que « pour réduire efficacement et durablement les émissions du fret, il est nécessaire de favoriser un **report modal plus prononcé** pour le transport de marchandises, dynamiser la **compétitivité du fret ferroviaire** (mise en place d'autoroutes ferroviaires), dynamiser la **compétitivité du transport fluvial**, encourager le report vers les modes alternatifs à la route (aide à la pince), développer la compétitivité et l'attractivité des **secteurs portuaires** et maritimes, verdir les modes de transport et les **réseaux**, optimiser en poids et en volume les chargements, promouvoir la recherche et l'innovation et fluidifier et rendre plus propre la logistique urbaine ».

Source : Stratégie Nationale Bas Carbone révisée complète, mars 2020

Le Plan « France Relance »



Le plan « France Relance » a été mis en place au deuxième semestre 2020 dans le but de réduire l'impact récessif de la pandémie de Covid-19. Il contient un certain nombre de mesures concernant le secteur des transports, orientées vers la transition écologique. **Le secteur ferroviaire bénéficie à ce titre d'un plan de soutien** sans précédent (4,7 Mds€ sur 2 ans).

Parmi les financements fléchés, 430 M€ doivent permettre de soutenir le **développement d'infrastructures spécifiques pour le fret** dans le but d'en améliorer sa compétitivité, dont 63 M€ correspondent à une **baisse du prix des péages** sur 2020 et 2021 pour les marchandises transportées par le rail.

Source : « Plan de relance : quelle place pour le transport et les mobilités ? »

La loi « 3DS »

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « 3DS » poursuit le mouvement de **décentralisation** de missions de l'État vers les collectivités territoriales mais selon une **approche différenciée** selon les enjeux et attentes des territoires et des collectivités.

Elle permet ainsi aux métropoles, aux départements et, à titre expérimental, aux régions de prendre en charge une partie du réseau routier géré par l'État si elles le souhaitent et après concertation entre l'État et les collectivités intéressées.

La loi créant la Collectivité européenne d'Alsace

La loi du 2 août 2019 fusionne, à partir du 1^{er} janvier 2021, les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin au sein d'une Collectivité européenne d'Alsace (CeA) dotée de compétences élargies dont la **gestion des routes nationales et autoroutes** non concédées.

L'ordonnance du 26 mai 2021 lui permet de mettre en place une **taxe** sur le transport de marchandises sur une partie de son réseau routier. La CeA travaille actuellement à préciser les modalités de cette future contribution qu'elle a baptisée « R-Pass » et qu'elle souhaite mettre en œuvre à l'horizon 2025.

La loi d'orientation des mobilités



Adoptée en décembre **2019**, la loi d'orientation des mobilités contient de nombreuses évolutions de la réglementation et des politiques publiques en ce qui concerne la mobilité des personnes, la logistique et les infrastructures de transport. C'est notamment ce texte qui pérennise et institutionnalise le Conseil d'orientation des infrastructures et qui a demandé au gouvernement d'élaborer la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire.

Le Conseil d'orientation des infrastructures



Organe consultatif, le COI a pour mission **d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement** sur la mobilité et les transports. Il établit, au niveau national, des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics et leur financement.

Il a remis un avis sur la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en septembre 2021 ainsi qu'un premier rapport général « bilan et perspective » en mars 2022. Il est actuellement missionné par le Ministre des transports pour proposer **deux scénarios de programmation des investissements pour la période de 2023 à 2032** et prévoit de rendre un rapport **avant fin 2022**. Il fera également des recommandations sur l'utilisation des crédits de l'État pour la période 2023-2027.

La Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire



Face au constat de chute de la part modale du fret ferroviaire depuis plusieurs décennies, des députés souhaitant « redonner un souffle au fret ferroviaire français » et inscrire le transport de marchandises dans l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ont fait voter un amendement à la **loi d'orientation des mobilités** pour demander au gouvernement d'élaborer une stratégie pour le développement du fret ferroviaire.

Élaborée avec les acteurs du secteur (notamment l'alliance 4F « Fret Ferroviaire Français du Futur »), cette stratégie, a été publiée en septembre 2021 et reprend l'objectif de 4F de **doublage de la part modale** du fret ferroviaire d'ici 2030.

Pour atteindre cet objectif et viser une part modale de 25 % en 2050, elle comprend un plan d'actions en **3 axes** se déclinant en **12 orientations et 72 actions** :

- **Faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif**
- **Agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire**
- **Accompagner la modernisation et le développement du réseau**

Source : Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, septembre 2021

Le Contrat d'objectifs et de performance VNF 2020-2029

Le 10 mars 2021, le conseil d'administration de Voies Navigables de France (VNF) a adopté le **Contrat d'Objectifs et de Performance (COP)** État-VNF pour les dix prochaines années. Parmi les orientations, l'établissement a inscrit sa volonté de promouvoir la logistique fluviale et le tourisme vert. Les solutions fluviales sont présentées comme un levier stratégique pour permettre la baisse des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises d'une part, et le développement territorial durable d'autre part.

En termes d'objectifs, le COP vise à horizon 2030 une augmentation du volume de fret transporté par voie fluviale de l'ordre de 50 %, ce qui porterait le potentiel de trafic à **10 milliards de tonnes-kilomètres** par an (soit l'équivalent de plus de 75 millions de tonnes de marchandises).

Dans ce contexte et afin de renforcer le développement des activités fluviales en lien avec les ambitions présentées, le COP envisage l'engagement de 3 milliards d'euros à horizon 2030 pour les infrastructures fluviales. La Loi d'Orientation des Mobilités adoptée en 2019 avait d'ailleurs acté la croissance des financements portés par l'État pour la **régénération et la modernisation des voies navigables**.

Différents dispositifs d'aides au transport ferroviaire et fluvial

Afin d'inciter les entreprises à recourir au transport de marchandises via les modes ferroviaire ou fluvial, moins consommateurs d'énergie que la route, un ensemble de **dispositifs d'aide ciblées** permet de réduire les surcoûts par rapport à la route.

Parmi les aides mises en place par l'État, peuvent ainsi être mentionnées, sans exhaustivité :

- **la compensation fret ferroviaire** (subvention aux entreprises ferroviaires sur les péages des sillons fret)
- **l'aide à l'exploitation des services de wagons isolés**
- **l'aide renforcée au transport combiné ferroviaire**
- **les appels à projets pour le développement de services d'autoroutes ferroviaires**
- **le Plan d'aide au report modal (PARM)** mis en œuvre par Voies Navigables de France, accompagnant les entreprises souhaitant intégrer le transport fluvial dans leurs chaînes logistiques

- **Les Certificats d'économie d'énergie (CEE)** : programmes et fiches standardisées
 - programme **REMOVE** pour le développement du report modal de la route vers le fluvial, le maritime, le ferroviaire (actions de sensibilisation, aides au rodage, écolabel)
 - exemples d'autres programmes CEE :
 - EVE, InTerLUD, ColisActiv'
 - exemples de fiches standardisées :
 - « unité de transport intermodal pour le transport combiné rail-route » et « fluvial-route »
 - « barge fluviale » et « automoteur fluvial »
 - « fret ferroviaire » (report modal de flux précédemment assurés par voie routière), depuis le 29 octobre 2022

Source : Ministère de la Transition écologique, SNCF Réseau

La Stratégie nationale portuaire

La **Stratégie nationale portuaire** a été adoptée par le Comité interministériel de la mer le 22 janvier 2021 et poursuit un objectif de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050.

Cette stratégie identifie plusieurs défis à relever :

- **faire passer de 60 % à 80 % la part du fret conteneurisé** à destination et en provenance de la France qui est **manutentionnée dans les ports français** à l'horizon 2050 ;
- **doubler le nombre d'emplois** directs et induits liés à l'activité portuaire (et plus globalement industrielle) à horizon 2050 ;
- **accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés** dans les pré- et post-acheminements portuaires, à l'horizon 2030 ;
- contribuer à l'atteinte des objectifs de **neutralité carbone** des transports à l'horizon 2050 dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- accélérer la fluidification du passage portuaire notamment par la **dématérialisation totale des formalités déclaratives** liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à l'horizon 2025.

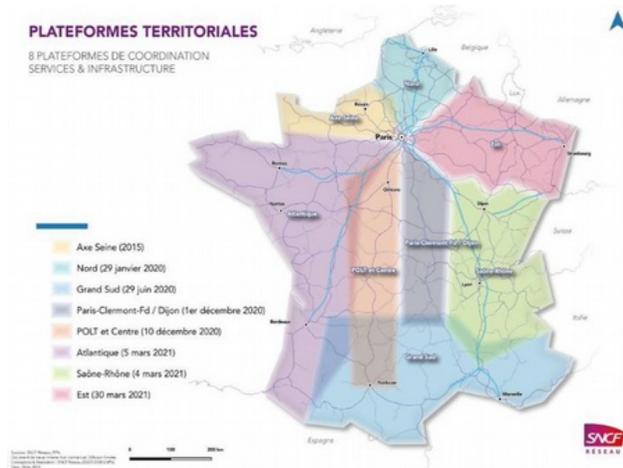
Les démarches d'axes portuaires et logistiques

Plusieurs démarches d'axes ont émergé ces dernières années afin de porter une **vision stratégique de coordination** interportuaire et logistique à l'échelle d'un hinterland portuaire. Elles impliquent, à la fois, l'État, les collectivités, les ports, les gestionnaires d'infrastructures mais également les acteurs économiques.

Le Grand Est n'est inclus dans aucun des 3 principaux axes structurés (Seine, Nord et Méditerranée-Rhône-Saône) mais est **au débouché et au croisement de chacun d'entre eux**.



Les Plateformes Services & Infrastructure



Afin de construire une **vision des besoins de capacité** pour les circulations fret et voyageurs sur le réseau ferré et des investissements nécessaires pour y répondre, l'État a mis en place des Plateformes Services & Infrastructure. Elles visent notamment à permettre de disposer de plans d'exploitation à horizon **5 ans** et à **10 ans**, comprenant le cadrage capacitaire des travaux et la programmation des investissements.

Ces plateformes comprennent des **groupes de travail spécifiques aux enjeux du fret**, réunissant notamment SNCF Réseau, les opérateurs ferroviaires, les principaux chargeurs, les ports et la Région.

La **Plateforme « Est »** recouvre le territoire du Grand Est et une partie de l'Île-de-France.

Source : Ministère de la Transition écologique, SNCF Réseau

Les commissions territoriales des usagers de la voie d'eau

Depuis 2010, a été instauré un **dispositif de concertation avec les usagers** qui repose sur une commission nationale des usagers (CNU) et des commissions locales des usagers (CLU). Elles regroupent des représentants de VNF, de l'activité transport (batellerie, fret, ports, armateurs) et de l'activité plaisance (plaisanciers, sports nautiques, ports).

Ces instances d'information, d'échanges et de concertation permettent de traiter principalement de la **programmation des travaux** et de la définition des **périodes de chômage**, des **conditions de navigation et des services aux usagers**, des horaires et jours d'ouverture du réseau, etc.

Source : Voies Navigables de France

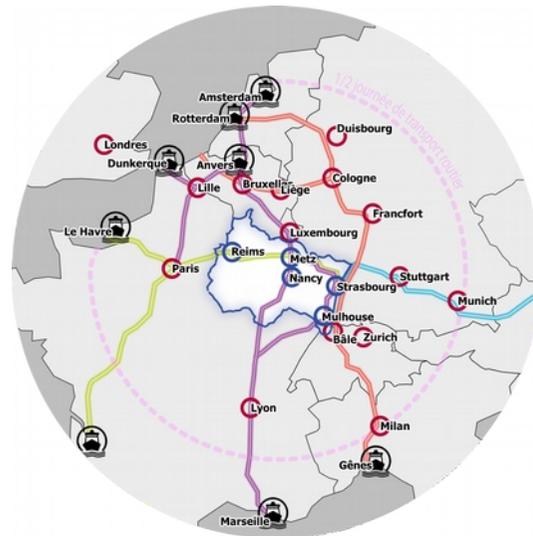
La contractualisation État-Région

Au niveau régional, le volet mobilité du Contrat de Plan État-Région (CPER) permet de fixer les **priorités d'action** pour les infrastructures routières (y compris cyclables), ferroviaires, portuaires et fluviales. Le prochain volet mobilité du CPER sera mis au point en 2023, en lien avec les orientations retenues des préconisations du futur rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Diagnostic logistique du Grand Est en matière d'infrastructures et de flux de fret

Un territoire au cœur de l'Europe logistique

- 5,6 millions d'habitants
- 4 frontières internationales
- 4 corridors du Réseau transeuropéen de transport



Un secteur économique qui irrigue l'ensemble du territoire

- 7 % de l'emploi salarié de la Région
- Une **fonction indispensable** à la grande majorité des activités économiques

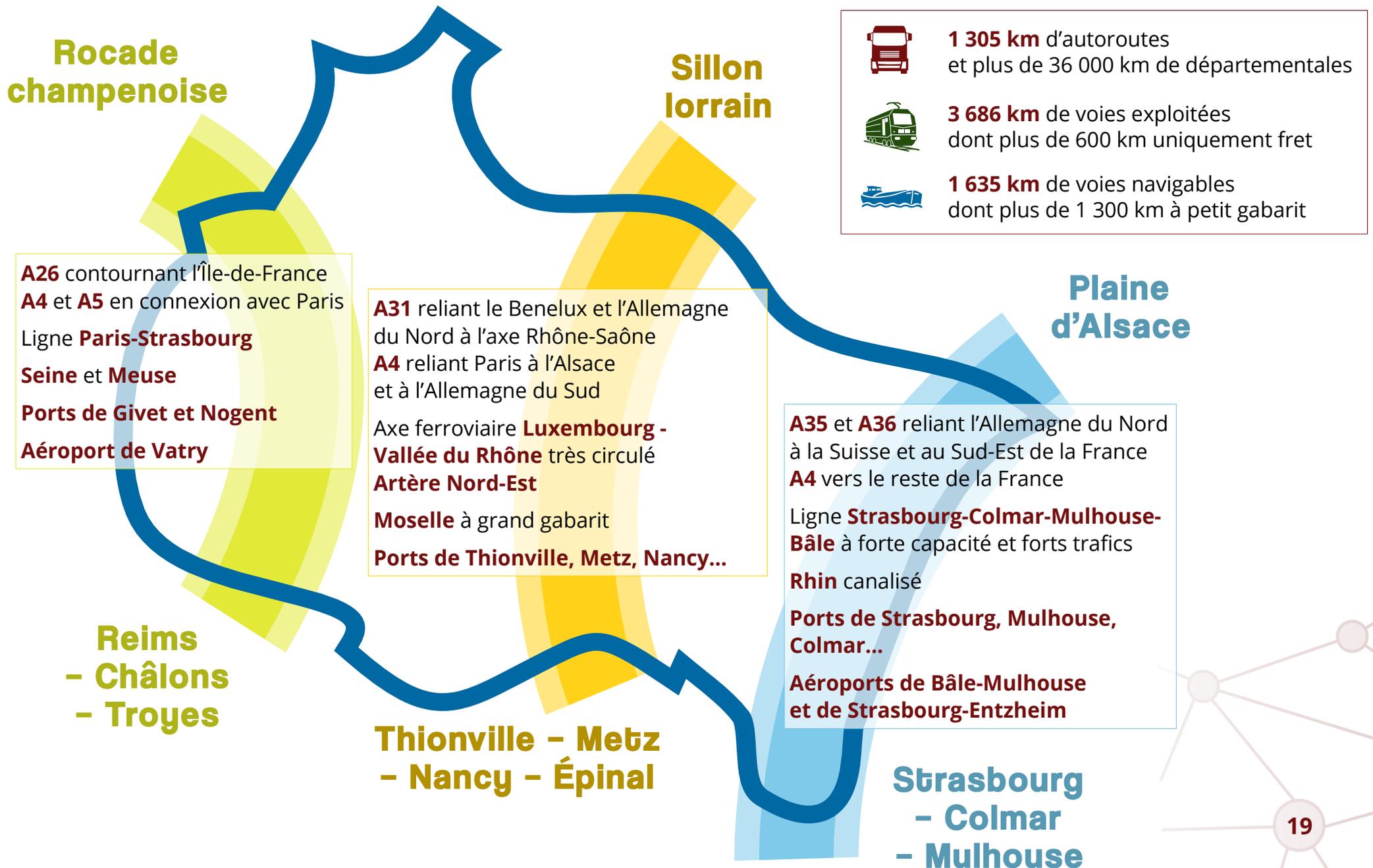


Un territoire frontalier et de transit

Un atout structurant pour le territoire mais également source d'externalités négatives (congestion, pollution, consommation foncière, etc.)

Enjeu de pouvoir « arrêter les flux en Grand Est »

Un maillage d'infrastructures structuré autour de 3 axes majeurs



Infrastructures et équipements

Routes



Le réseau routier est souvent fortement utilisé voire **sur-utilisé**, notamment sur certaines sections traversant des secteurs très urbanisés (entre Metz et Luxembourg ou autour de Strasbourg).

La qualité de la **desserte routière aux plateformes multimodales** peut constituer un frein à leur développement (Ports de Metz et de Mulhouse) ou menacer directement leurs activités actuelles (Port de Strasbourg).

Voies navigables



Le Grand Est dispose d'un réseau fluvial à grand gabarit (Rhin, Moselle, Meuse, Seine) permettant notamment **l'accès aux ports du range Nord** (Anvers, Rotterdam, Le Havre, etc.).

L'absence de liaisons grand gabarit Est-Ouest ou vers le Sud, engendre cependant une image de « **cul-de-sac** » **fluvial** pour le Grand Est.

Un réseau de **canaux à petit gabarit** (Freycinet) maille également la région et fait du Grand Est une région disposant d'un important linéaire élevé de voies navigables (1 635 km au total).

Voies ferrées



Avec 3 686 km de voies exploitées, le Grand Est dispose d'un **réseau ferroviaire dense**, hérité notamment de son histoire industrielle.

Celui-ci comprend plusieurs **axes structurants** : Luxembourg-Dijon via le Sillon lorrain, Strasbourg-Bâle, la ligne Paris-Strasbourg ainsi que l'artère Nord-Est. Il se compose aussi de nombreuses **lignes capillaires** où ne circulent que des trains de fret, mais ce réseau secondaire est fragilisé.

La région dispose également de la gare de triage de Woippy, **hub ferroviaire** de premier plan au niveau national.

Le mode ferroviaire souffre encore d'un manque d'attractivité, renforcée par **l'instabilité des sillons fret disponibles** liée à la saturation des nœuds structurants.

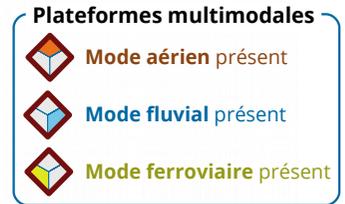
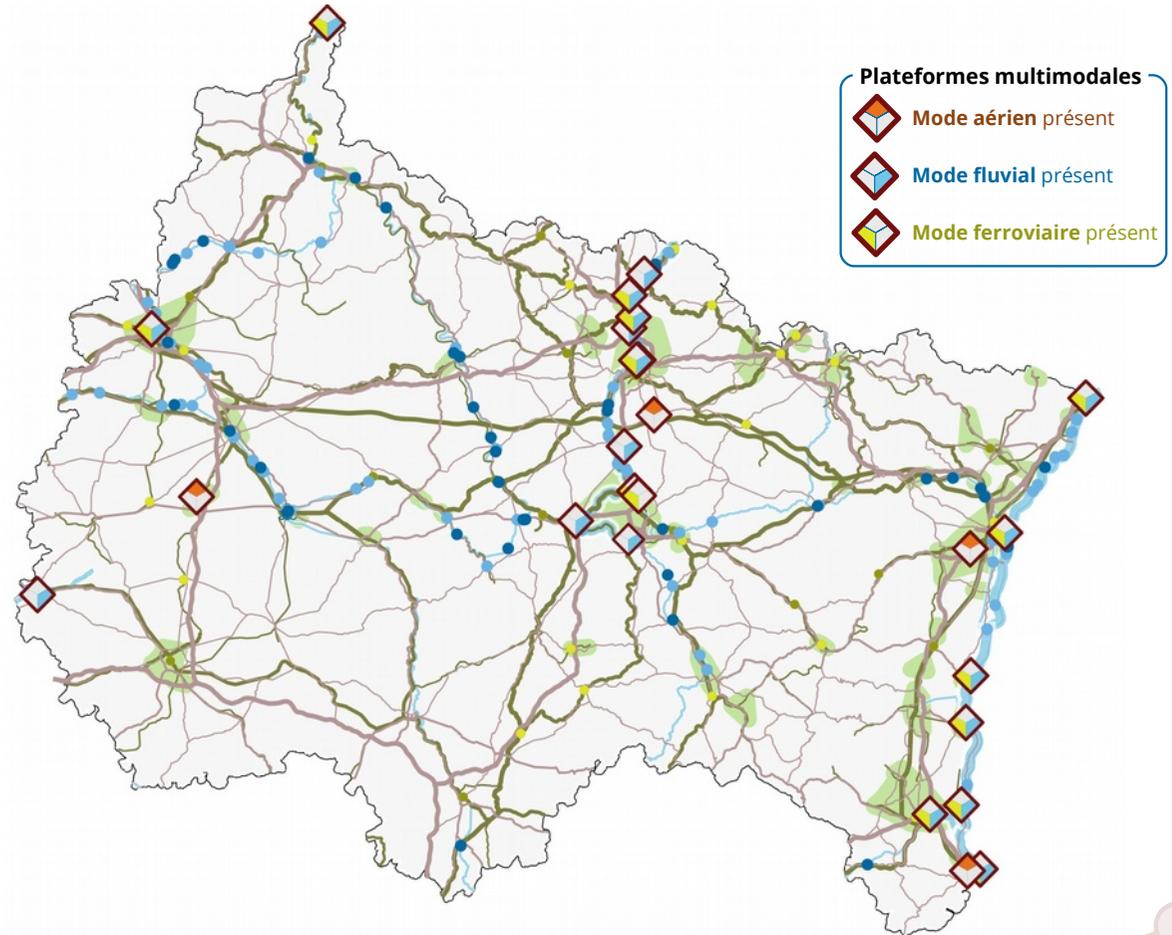
Plateformes multimodales

Le Grand Est dispose de nombreux points permettant la connexion d'un mode de transport à un autre : plateformes multimodales, quais fluviaux ou encore cours de marchandises.

Le Grand Est a la particularité que ses principales plateformes multimodales (hors aéroports) sont quasiment toutes des **ports fluviaux**. Beaucoup d'entre elles sont **trimodales**, étant également connectées au réseau ferré. Le réseau d'infrastructures multimodales de la région est donc largement **organisé autour des grandes voies navigables** : le Rhin, la Moselle, la Meuse et la Seine.

Le Grand Est est également **conurrencé par des équipements multimodaux de premier plan à proximité immédiate de ses frontières**. Il s'agit notamment des chantiers de transport combiné rail-route de Bettembourg au Luxembourg, d'Athus en Belgique et de Weil-am-Rhein en Allemagne, mais également des ports de Bâle en Suisse, de Kehl, Karlsruhe, Mannheim et Trèves en Allemagne, de Mertert au Luxembourg et de Namur en Belgique.

Carte des principales infrastructures de transport et des plateformes multimodales en Grand Est



Routes principales

- Autoroute
- Réseau routier d'intérêt régional
- Autre route principale

Voies ferrées

- 2 voies électrifiées ou plus
- 2 voies ou plus
- Voie unique électrifiée
- Autre voie

Cours de marchandises

- Directement accessible
- Accessible après diagnostic

Voies navigables (gabarit classe CEMT)

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI

Quais fluviaux

- Public
- Privé



Davantage d'informations dans l'Atlas des plateformes multimodales du Grand Est publié par l'ORT&L en mai 2022

Caractérisation des flux de marchandises en Grand Est

300 Mt de marchandises par an sont transportées vers et/ou depuis le Grand Est, dont **85 % par la route**.

L'orientation des flux s'inscrit essentiellement selon un **axe Nord / Sud**.

Les **flux de transit** en Grand Est sont loin d'être négligeables : ils représenteraient 30 % (143 Mt) du total des flux de marchandises.

	Interne au Grand Est	Grand Est ↔ autres régions françaises	Grand Est ↔ étranger
Tonnages	146 Mt	65 Mt	85 Mt
Filières dominantes	Matériaux de construction 16%	Grande distribution 29% Produits agricoles 15% Métallurgie 14%	Grande distribution 19% Matériaux de construction 16% Produits agricoles 15%
Premier partenaire	Bas-Rhin 31 Mt	Hauts-de-France 20 Mt	Allemagne 31 Mt

Source : SRADDET – Annexe 3

Diagnostic thématique Transports de marchandises

Sur la base des données statistiques Etis+, VNF, SITRAM et des différentes études mises à disposition

Parts modales en fonction des tonnes transportées en Grand Est



Source : SRADDET – Annexe 3
Diagnostic thématique Transports de marchandises

« Au vu de la qualité des réseaux fluviaux et ferroviaires sur la Région Grand Est reliés à plusieurs grands ports maritimes européens, les parts modales du fluvial et du ferroviaire sont faibles, soulignant de fait un potentiel de report modal important. »

Mode routier



La quasi-totalité des flux intrarégionaux sont routiers (96 %).

74 % des flux transfrontaliers le sont également.

La région Grand Est, dénuée de façade maritime, est **dépendante de ports maritimes situés hors de son périmètre**, ce qui favorise le transport longue distance pour les pré- et post-acheminements, souvent effectués par la route.

Mode ferroviaire



Le rail est aujourd'hui utilisé **majoritairement pour des flux inter-régionaux** : 63 % des flux ferroviaires de la région Grand Est sont échangés avec les autres régions françaises.

L'industrie métallurgique, très présente en Grand Est, est fortement utilisatrice du rail : **9 Mt sur les 16 Mt** passant par le ferroviaire à l'échelle inter-régionale.

Mode fluvial



90 % des flux fluviaux entrant ou sortant du Grand Est sont en provenance ou à destination des **pays étrangers** (Range Nord en particulier).

Le fluvial est bien développé pour les **échanges avec la Belgique** (16 % de part modale – export maritime) et avec **l'Allemagne** (21 % de part modale – filière du BTP).

Source : SRADDET – Annexe 3

Ressources utiles

Ressources nationales

Stratégie nationale bas carbone, mars 2020
Synthèse et stratégie révisée complète

Plan « France Relance »

Site du Ministère de l'économie
Dossier de presse, septembre 2020

Loi « 3DS » du 21 février 2022

relative à la différenciation, la décentralisation,
la déconcentration et portant diverses mesures
de simplification de l'action publique locale
Texte de la loi sur Légifrance

Dossier de présentation de la loi par le Ministère
de la Cohésion des territoires, février 2022

Collectivité européenne d'Alsace

Loi du 2 août 2019 relative aux compétences
de la Collectivité européenne d'Alsace
Ordonnance du 26 mai 2021 relative aux modalités
d'instauration d'une taxe sur le transport routier de
marchandises recourant à certaines voies du domaine
public routier de la Collectivité européenne d'Alsace
Dossier de presse d'installation de la CeA, janvier 2021

Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021

Texte de la loi sur Légifrance
Dossier de presse

Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019

Texte de la loi sur Légifrance
« Les mesures clés de la Loi Mobilités »
Dossier « LOM, 1 an et demi », Ministère chargé
des transports, août 2021

Conseil d'orientation des infrastructures

Lettre de mission du ministre chargé des transports
au Président du COI, 7 octobre 2022
Rapport « bilan et perspectives des investissements
pour la mobilité et les transports : prendre le cap des
nouvelles mobilités », mars 2022 :
synthèse, rapport et annexes

Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, publiée en septembre 2021,

approuvée par décret en mars 2022
Avis du COI, mai 2021

Rapport « 4F » (Fret Ferroviaire Français du Futur) :
« propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part
de marché du fret ferroviaire en 2030 », juin 2020

Contrat d'Objectifs et de Performance État - VNF 2020-2029, avril 2021

Dossier de presse

Ressources régionales

Portail Logistique Grand Est
www.logistique-grandest.fr

Atlas des plateformes multimodales, mai 2022
Produit par Interface Transport, Arx IT et le Cerema
pour et avec l'ORT&L Grand Est
Livret papier et **carte interactive en ligne**

Tableau de bord « Transport et Logistique Grand Est »
Produit par Samarcande et Jonction pour et avec
l'ORT&L Grand Est

Cette étude sur l'observation de la logistique dans
la région a notamment donné lieu à la production
d'un **diagnostic logistique du Grand Est**.

Autres **études de l'ORT&L Grand Est** et des ORT d'Alsace,
de Champagne-Ardenne et de Lorraine
www.ortl-grandest.fr/realisations/etudes

« **Diagnostic thématique Transport de marchandises** »
du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement
Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADDET**) (annexe
n°3), version adoptée le 22 novembre 2019

« **Analyse des circulations dans la région Grand Est et
perspectives de croissance** » – Étude du cabinet Mensia
Conseil dans le cadre de la Plateforme Services &
Infrastructures Est pilotée par l'État en lien avec
SNCF Réseau, novembre 2021

Contribution à l'échelle du Grand Est à la stratégie nationale de relance du fret ferroviaire



Produite entre octobre 2020 et
février 2021 par la DREAL Grand Est
à partir des expressions de besoins
des membres et partenaires de
l'ORT&L afin d'alimenter la Stratégie
nationale pour le développement
du fret ferroviaire alors en cours
d'élaboration

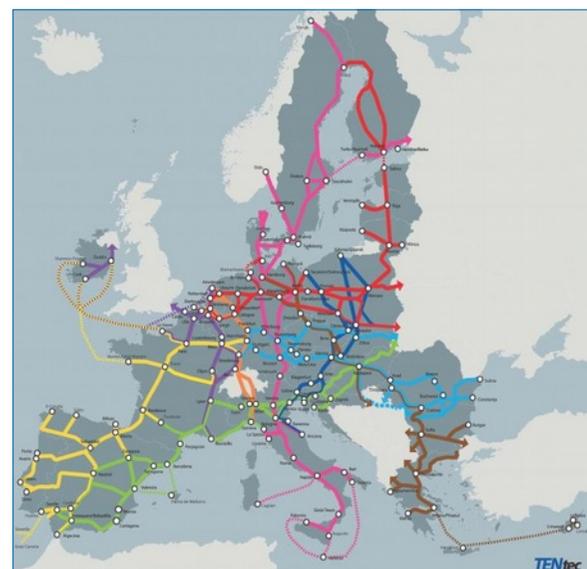
Ressources étrangères et européennes

En Suisse, le **programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES)** est destiné à planifier par étapes les projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire nationale à l'horizon 2045.

En Allemagne, formalisation d'un plan directeur pour le rail **« Masterplan Schienengüterverkehr »** (2017) pour contribuer notamment à faire baisser les prix des sillons fret ainsi que d'un autre pour le fluvial **« Masterplan Binnenschifffahrt »** (2019) pour le développement des parts de marché et le verdissement de la flotte.

La Wallonie, quant à elle, dispose d'une planification à 5 ans en matière d'infrastructure de transports au travers de son **« Plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024 »**.

Le **Réseau transeuropéen de transport** (RTE-T, TEN-T en anglais) est, à la fois, un réseau de corridors et d'infrastructures structurantes au niveau européen et une politique de l'Union européenne pour en développer sa performance et faciliter les interconnexions et les échanges entre les pays et à l'échelle européenne.



Carte interactive du RTE-T
sur le site de la Commission européenne

Atlas des plateformes multimodales en Grand Est

L'ORT&L Grand Est a produit un Atlas des plateformes multimodales en Grand Est. Paru en mai 2022, ce livret vise à mieux faire connaître les équipements présents dans la région qui facilitent le passage des marchandises d'un mode de transport à un autre.

Il comprend notamment des **fiches détaillées** sur chacune des 22 plateformes inventoriées dans le cadre de cette démarche.



Étude Mensia : « Analyse des circulations dans la région Grand Est et perspectives de croissance »

Chiffres clés du fret ferroviaire en Grand Est (trafics 2019)

2 grands types de flux représentent l'essentiel des circulations de trains de fret en Grand Est :

conventionnel interne et d'échange
81 % des circulations totales

multimodal de transit
(lié à la position frontalière de la région)
12 % des circulations totales

Au total, 91 500 circulations touchent ou passent par le Grand Est, soit 32 % des circulations nationales.

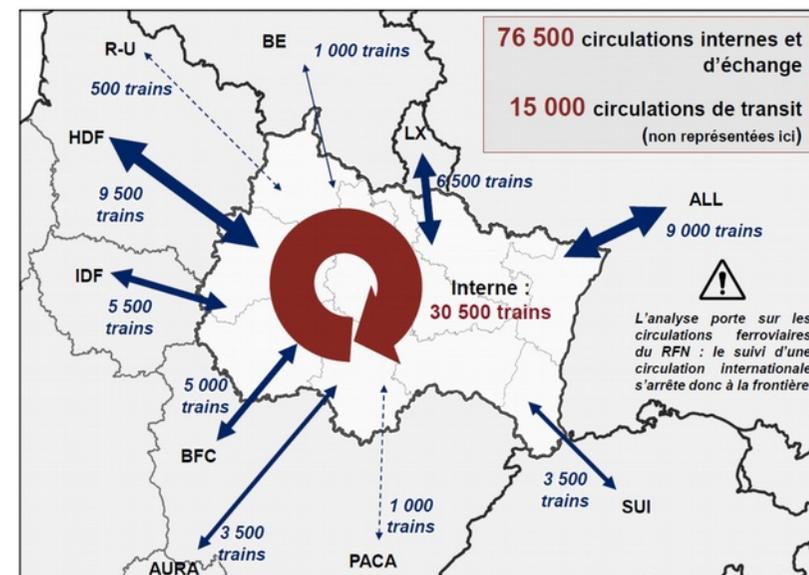
Les circulations de **fret conventionnel interne et d'échange** se font principalement avec les **pays frontaliers** et avec les régions **Hauts-de-France, Île-de-France, Bourgogne-Franche-Comté** ainsi que **Auvergne-Rhône-Alpes**.

Carte des trafics ferroviaires en Grand Est : focus sur les flux internes et d'échange

Source : Étude Mensia
« Analyse des circulations dans la Région Grand Est et perspectives de croissance »
produite dans le cadre de la Plateforme Services & Infrastructure Est,
novembre 2021

Les flux de **fret multimodal de transit** sont nombreux et structurants. Ils concernent à la fois des **autoroutes ferroviaires**, des flux de **transport combiné**, des flux de **transit international**.

La Région Grand Est se distingue aussi des autres régions françaises par **l'importance des circulations liées au wagon isolé** (15 % des circulations internes et d'échange de conventionnel), due notamment à la nature des marchandises (sidérurgie/métallurgie, pétrochimie) et à une offre diversifiée de la part des entreprises ferroviaires.



Une région au carrefour de plusieurs axes majeurs pour le fret ferroviaire

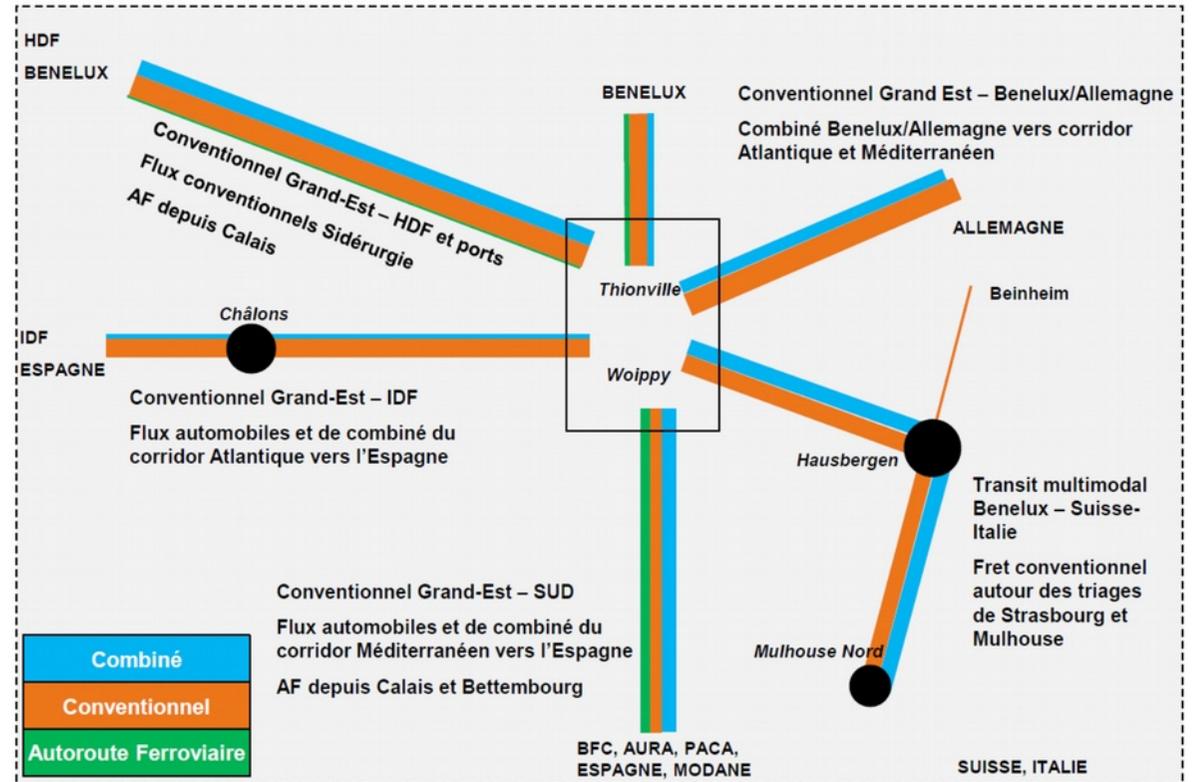
La Région Grand Est se situe au cœur de **deux grands corridors fret européens** :

Corridor Atlantique, qui relie le Luxembourg au Portugal via l'Île-de-France et la côte Atlantique française

Corridor Mer du Nord - Méditerranée, qui relie le Nord de la France et le Benelux à Bâle et au sud de la France via la vallée du Rhône

La région de Metz constitue un des nœuds importants pour les trafics fret, du fait de la **convergence de plusieurs liaisons Est-Ouest et Nord-Sud** et de la présence du site de **Woippy**, la plus grande gare de triage de France. On recense ainsi plus de 100 circulations par jour sur le tronçon situé au nord de Metz.

Structure des principaux flux de fret ferroviaire en Grand Est



Source : Étude Mensia
« Analyse des circulations dans la Région Grand Est et perspectives de croissance »
produite dans le cadre de la Plateforme Services & Infrastructure Est, novembre 2021

Glossaire

Autoroute ferroviaire : Technique de « ferroutage » qui permet de transporter un ensemble routier complet ou des remorques routières sur un train composé de wagons adaptés à ce type de transport, notamment à plancher surbaissé.

Caisse mobile : Type de conteneur simple destiné au seul transport combiné rail - route. Carrosseries amovibles sur châssis routier, elles ne comportent pas de roues, ce qui facilite leur manipulation. Les caisses mobiles sont manutentionnées par des portiques ou des grues mobiles, à l'aide de pinces venant s'appliquer sur le bas de la caisse.

Chargeur : Se dit de toute personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer par un transporteur pour compte d'autrui. Le chargeur est le client du transporteur.

Cross docking : Passage des colis, des palettes, des quais d'arrivée aux quais de départ, sans stockage ou picking (opération de préparation des commandes par prélèvement des unités de vente dans le stock). Souvent, les unités reçues le soir quittent l'entrepôt le lendemain matin très tôt. Le cross docking est le cœur de métier de la messagerie.

Entrepôt : Lieu de réception, stockage et d'expédition de produits. Les entrepôts voient aussi souvent la réalisation de prestations de services additionnelles, comme la préparation de commandes, l'étiquetage, l'assemble à la demande, le service après-vente.

Ferroutage : Se dit d'une solution de transport utilisant la technique de l'autoroute ferroviaire.

Hub : Mot anglais signifiant « moyeu ». Utilisé le plus souvent en association avec « spoke » signifiant « rayon », le terme désigne un lieu où convergent les trafics. Infrastructure logistique vers laquelle sont acheminés puis triés des flux de provenances diverses afin de les regrouper et de réexpédier vers d'autres destinations. Les hubs permettent une massification et une synchronisation des flux.

Logistique : terme qui regroupe un ensemble de processus et d'actions ayant pour objectif de « recourir au bon moment (quand une demande existe ou est anticipée) aux bonnes ressources pour concevoir, fabriquer et livrer le bon produit au bon endroit dans les bons délais et au meilleur coût et prix »
(FABBE-COSTES, 2007 : 20)

Massification : Action de regrouper des chargements devant emprunter, en tout ou partie, le même parcours afin de diminuer le coût moyen d'acheminement et/ou de rendre possible l'utilisation de modes de transport massifs (camions de grande capacité, barges fluviales, ou trains).

Plateforme logistique : Se dit d'un ensemble d'installations où convergent les marchandises, soit ramassées dans une zone, soit destinées à y être distribuées. Le passage par une plateforme sous-entend des ruptures de charge, éventuellement le transbordement d'un mode à un autre.

Plate-forme multimodale : Se dit d'un espace aménagé de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport.

Post-acheminement : Dans le cadre d'un transport multimodal, se dit du segment de transport aval entre le lieu de transbordement et le destinataire de la marchandise.

Rupture de charge : Terme relatif à l'Interruption dans la chaîne d'acheminement des marchandises au moment du passage d'un mode à l'autre ou d'un véhicule à un autre. Toute rupture de charge a un coût, en temps, en manutention voire de stockage intermédiaire.

Transport combiné : Selon les termes de la Directive Européenne 92/106/CEE modifiée le 27 mars 2019, « on entend par « transport combiné » l'acheminement de marchandises par une opération de transport dans laquelle le segment initial ou final du trajet, ou les deux, s'effectue par route et le segment non routier du trajet s'effectue par rail, par voie navigable intérieure ou par mer :

a) dans une remorque ou une semi-remorque, avec ou sans tracteur, une caisse mobile ou un conteneur, identifiés conformément au système d'identification institué en vertu de normes internationales ISO 6346 et EN 13044, y compris les semi-remorques grutables ayant un poids brut maximal autorisé de 44 tonnes, dans le cadre de laquelle l'unité de chargement intermodale non accompagnée est transbordée entre les différents modes de transport (opération de transport combiné non accompagné) ;

b) par un véhicule routier qui est accompagné par son chauffeur et transporté par rail, voie navigable intérieure ou mer pour ce qui concerne le segment non routier du trajet (opération de transport accompagné) ».

Source : Production Cerema, avec l'appui de l'ORT&L et d'Interface Transport, pour l'Atlas des plateformes multimodales en Grand Est (2021)



Directeur de publication

Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est

Rédaction

Kevin Pereira (Interface Transport)

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Relecture

Comité technique et groupe de suivi thématique de l'ORT&L Grand Est

Conception graphique

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Cartographie et infographie

Nicolas Boidevezi, Christophe Belenger (DREAL Grand Est),

Interface Transport, ArxIT, Samarcande, Mensia, Commission européenne

Photos et illustrations

© Terra, MTE



www.ortl-grandest.fr

ortl.grandest@i-carre.net

Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.