



# Séminaire Fret inter-SCoT

## Report modal dans le Sud Lorraine : enjeux et perspectives

Messein, 14 juin 2022

# Introduction



- Michel HEINRICH, Président du SCoT des Vosges centrales

*« Les SCoT se questionnent sur la façon de coordonner toutes les mobilités ; ainsi dès 2019 l'InterSCoT a mené un premier travail en ce sens.*

*Le SRADDET a favorisé l'InterSCoT et désormais tous les SCoT de la Région Grand Est se réunissent dans le cadre de la conférence des SCoT voulue par la Loi Climat et Résilience.*

*Les SCoT sont un outil de territorialisation des politiques publiques.*

*Quant aux SRADDET, ils ont fixé des objectifs pour le développement et la construction d'équipements logistiques ; les SCoT doivent désormais prendre en compte la logistique et élaborer des Documents d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL).*

*Il existe alors un fort enjeu sur la mobilité et la consommation d'espace ; il faut donc au préalable comprendre les logiques qui président au transport de marchandises dans le cadre d'un enjeu de sobriété énergétique et foncière. C'est l'objet de ce séminaire et de cette première démarche de concertation InterSCoT,*

*Il faut raisonner comme s'il n'y avait pas de limite entre les territoires, à travers des thématiques transversales, pour faciliter la mise en cohérence des deux SCoT. »*



- **Denis VALLANCE, Président de la Multipole Sud Lorraine**

*« Le fret est essentiel pour la vie économique des territoires et pour les entreprises ; il y a peu, nous nous sommes retrouvés pour saluer un premier trajet de fret sur le canal des Vosges, entre Neuves-Maisons et Epinal.*

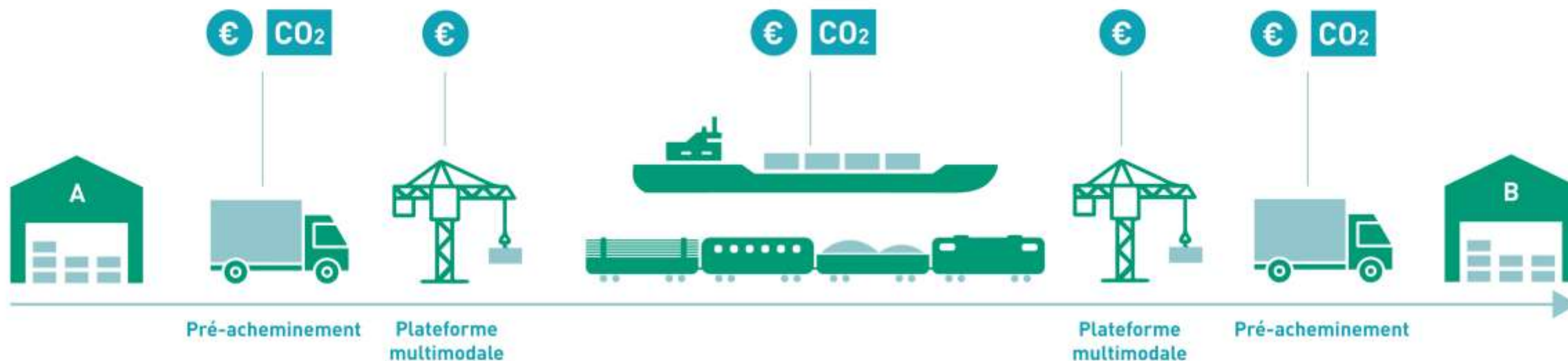
*A nous de faciliter cette renaissance en profitant peut-être des techniques de pointe. Les réseaux fluviaux et ferrés sont les artères des territoires ; l'intermodalité est essentielle afin de délester les axes routiers. »*



# Diagnostic territorial de l'intermodalité du fret

## Le transfert modal, c'est quoi, comment ?

*Damien VARGENAU, SCALEN*





## Le transfert modal, comment ça marche ?

« Le transport multimodal consiste à utiliser **successivement plusieurs modes de transport** pour assurer le déplacement de marchandises d'un endroit A à un endroit B. Il permet ainsi de combiner les atouts spécifiques à chaque mode.

La **partie principale** du trajet est, quant à elle, assurée sur des volumes massifiés généralement sur de longues distances, par le ferroviaire, le fluvial, le maritime, ou une combinaison de plusieurs modes.

Le transport multimodal implique des **ruptures de charge** pour transférer les marchandises depuis un mode de transport vers un autre.

Les **plateformes multimodales** sont des infrastructures dédiées permettant la consolidation des flux et l'interface entre, au moins, 2 modes de transport (transbordement, manutention, stockage, organisation des flux, etc.).

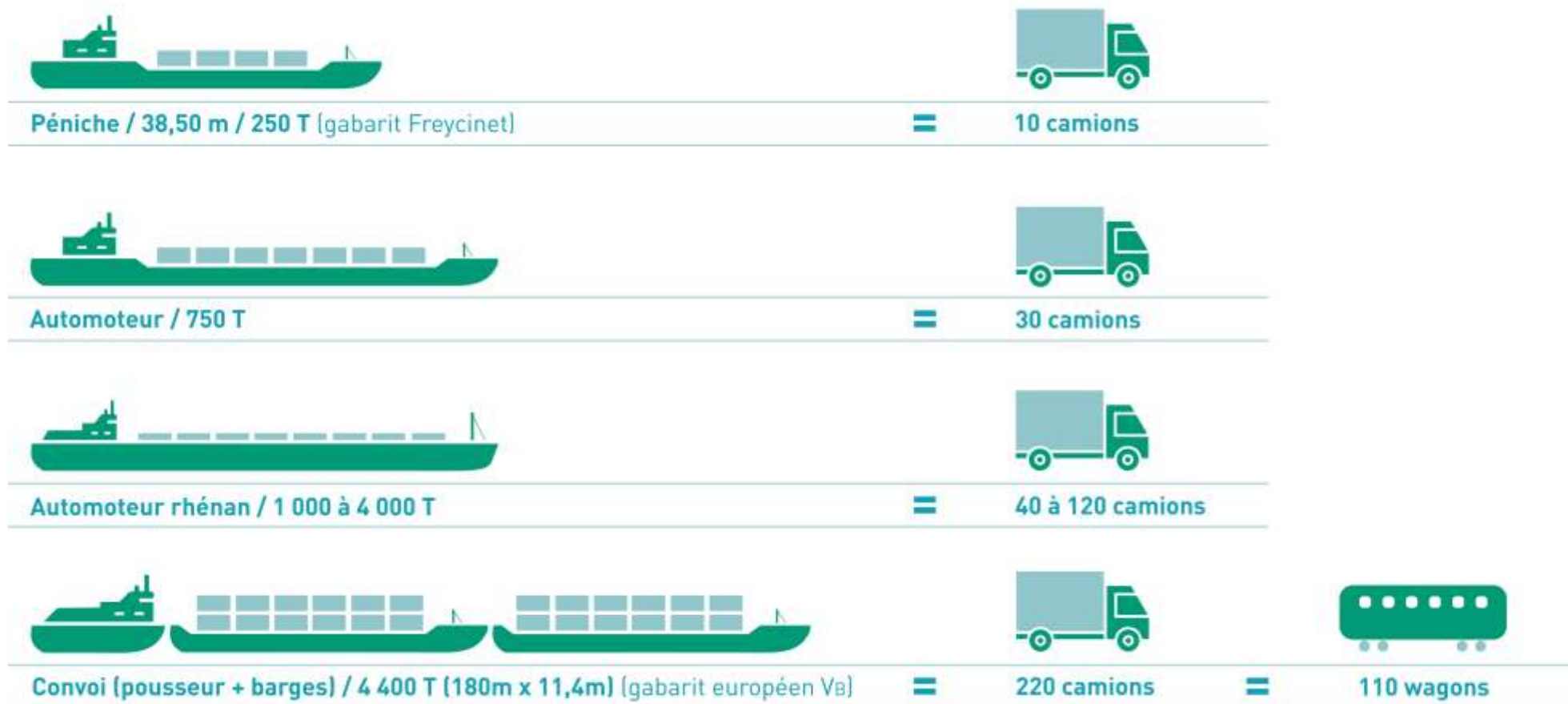
Economiquement, plus les tonnages sont élevés, plus les modes massifiés sont compétitifs face à la route.

Les pondéreux massifiés voyagent bien par le train et le fleuve pour des trafics réguliers, à destination des entreprises de production (industries, construction).

Le Grand Est présente la particularité que ses principales plateformes multimodales, hors aéroports, sont quasiment toutes des ports fluviaux.

Le Sud Lorraine accueille 4 de ces 24 infrastructures référencées dans l'atlas de l'ORT Grand Est (17 %). »

## Le fluvial et le ferroviaire sont très intéressants sur longues distances et trafics pondéreux

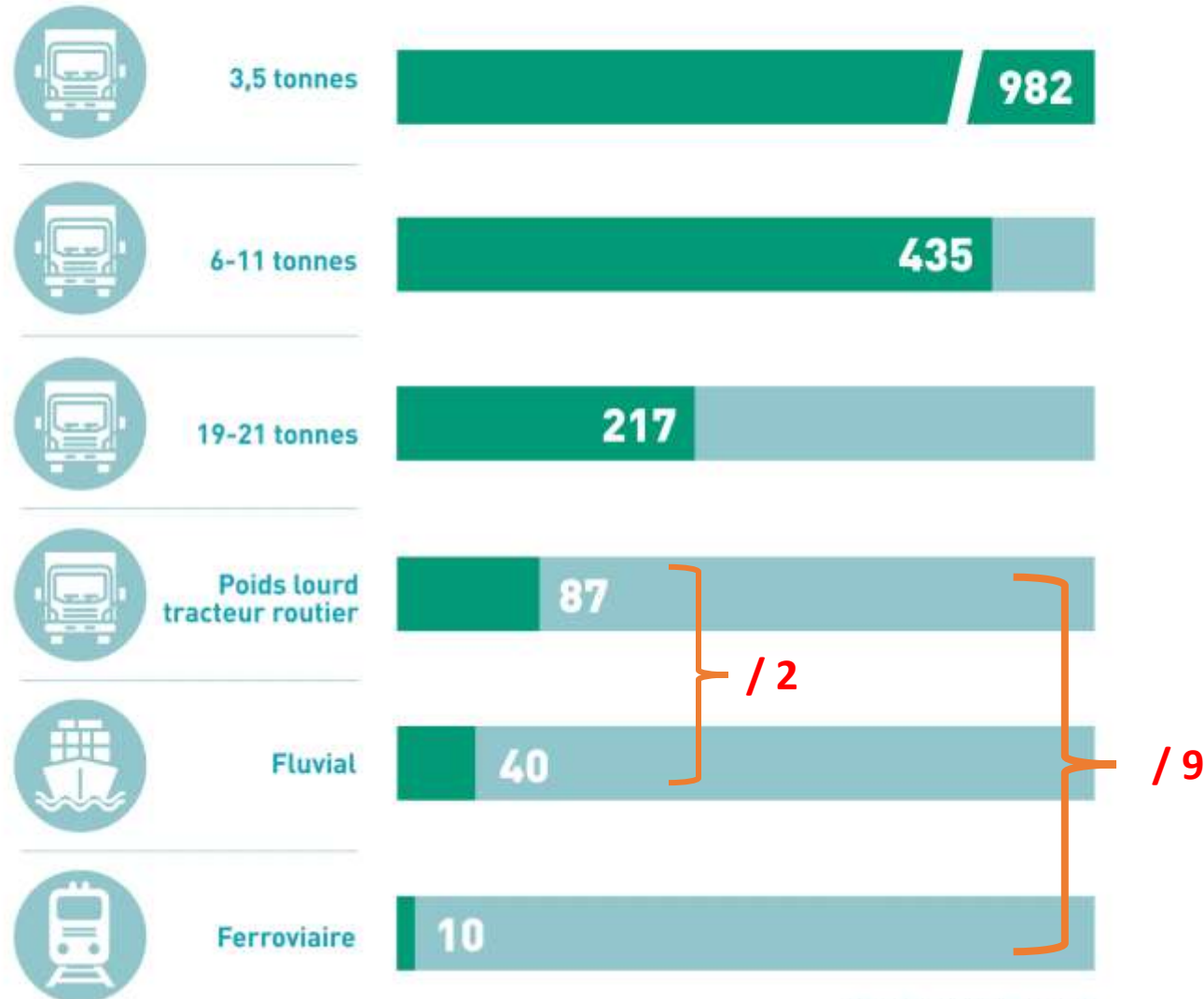




## Le fret ferré second mode massifié, le fret routier plus souple



## Émissions de GES en gCO2/tkm, selon les véhicules



SOURCE | FRANCE LOGISTIQUE

90 % du fret en France est assuré par les énergies fossiles - diesel

Le rail et le fleuve, une efficacité énergie-climat bien meilleure que le routier

*« En raison du peu de frottements générés par le contact fer contre fer, le rail nécessite six fois moins d'énergie pour véhiculer un même chargement que la route. »*

Au cœur des corridors européens, des flux de transit

Des flux principalement orientés Nord/Sud

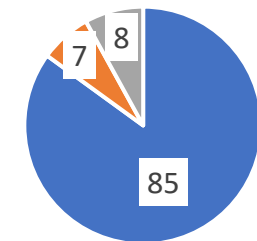
Un réseau avec des nœuds structurants saturés et un réseau capillaire dégradé



Un Sud Lorraine industriel

Un maillage historique plus dense en voies ferrées et voies fluviales

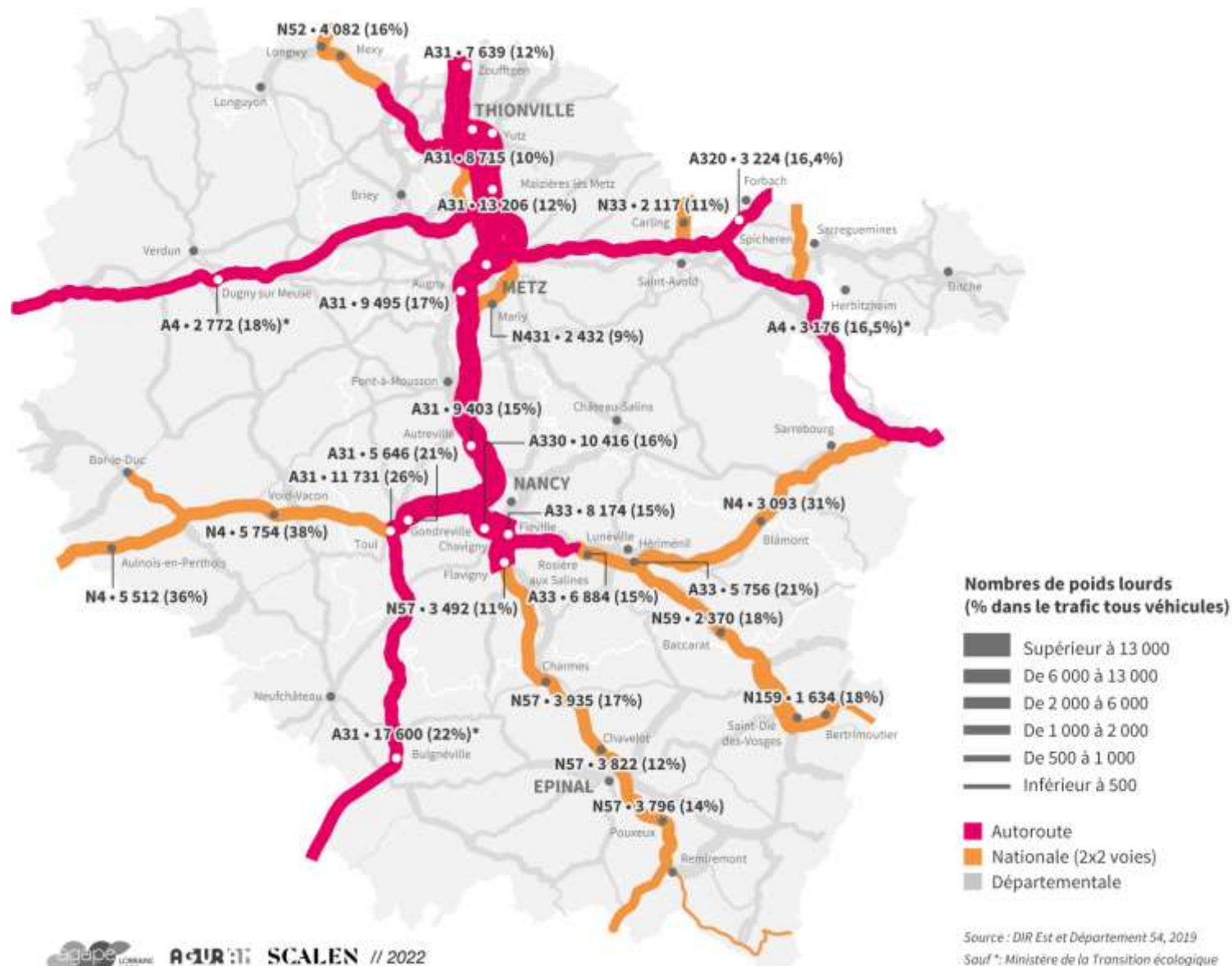
La route moins dominante dans les tonnages transportés %



■ Route ■ Fleuve ■ Rail

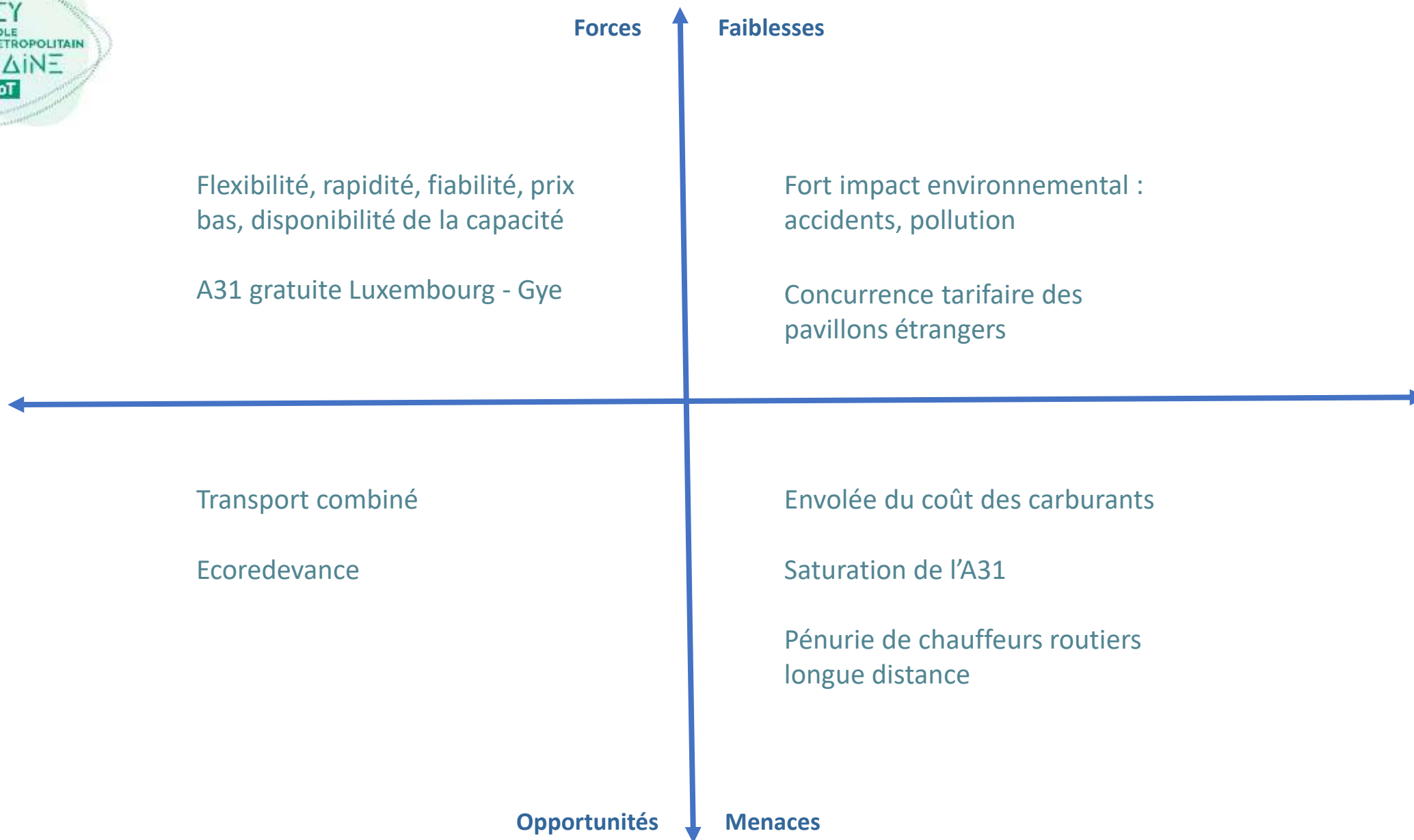


## Fret routier : la croix Sud Lorraine



Source : DIR Est et Département 54, 2019

Sauf \*: Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2015

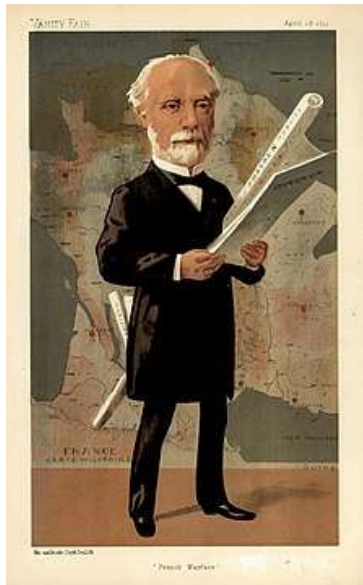






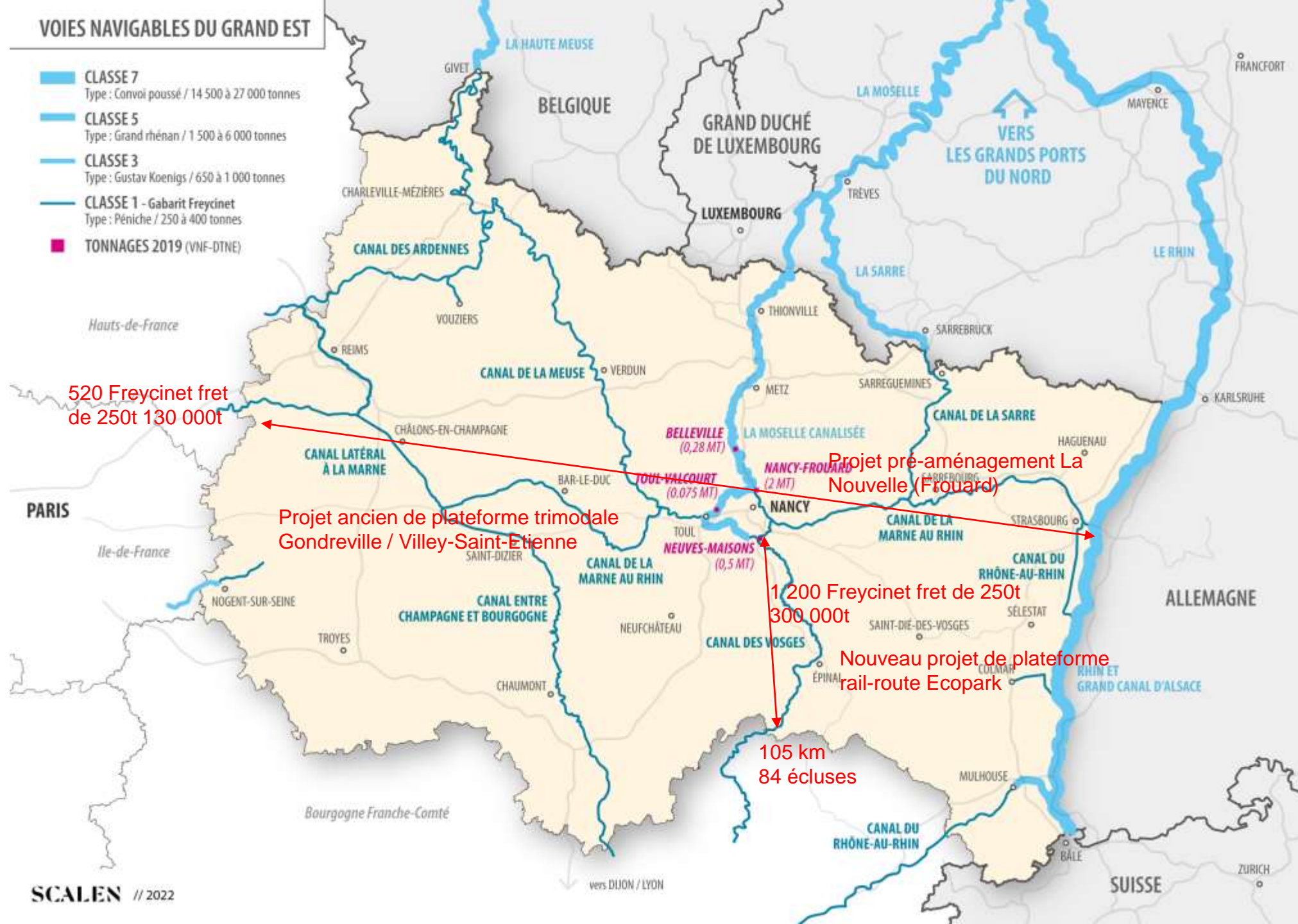
**Gabarit européen :**  
pondéreux - fret route-fluvial

**Gabarit Freycinet marginal en volumes :** tourisme fluvial, activités ludiques, trafic local de matériaux de construction



## VOIES NAVIGABLES DU GRAND EST

- **CLASSE 7**  
Type : Convoi poussé / 14 500 à 27 000 tonnes
- **CLASSE 5**  
Type : Grand rhénan / 1 500 à 6 000 tonnes
- **CLASSE 3**  
Type : Gustav Koenigs / 650 à 1 000 tonnes
- **CLASSE 1 - Gabarit Freycinet**  
Type : Péniche / 250 à 400 tonnes
- **TONNAGES 2019 (VNF-DTNE)**



520 Freycinet fret de 250t 130 000t

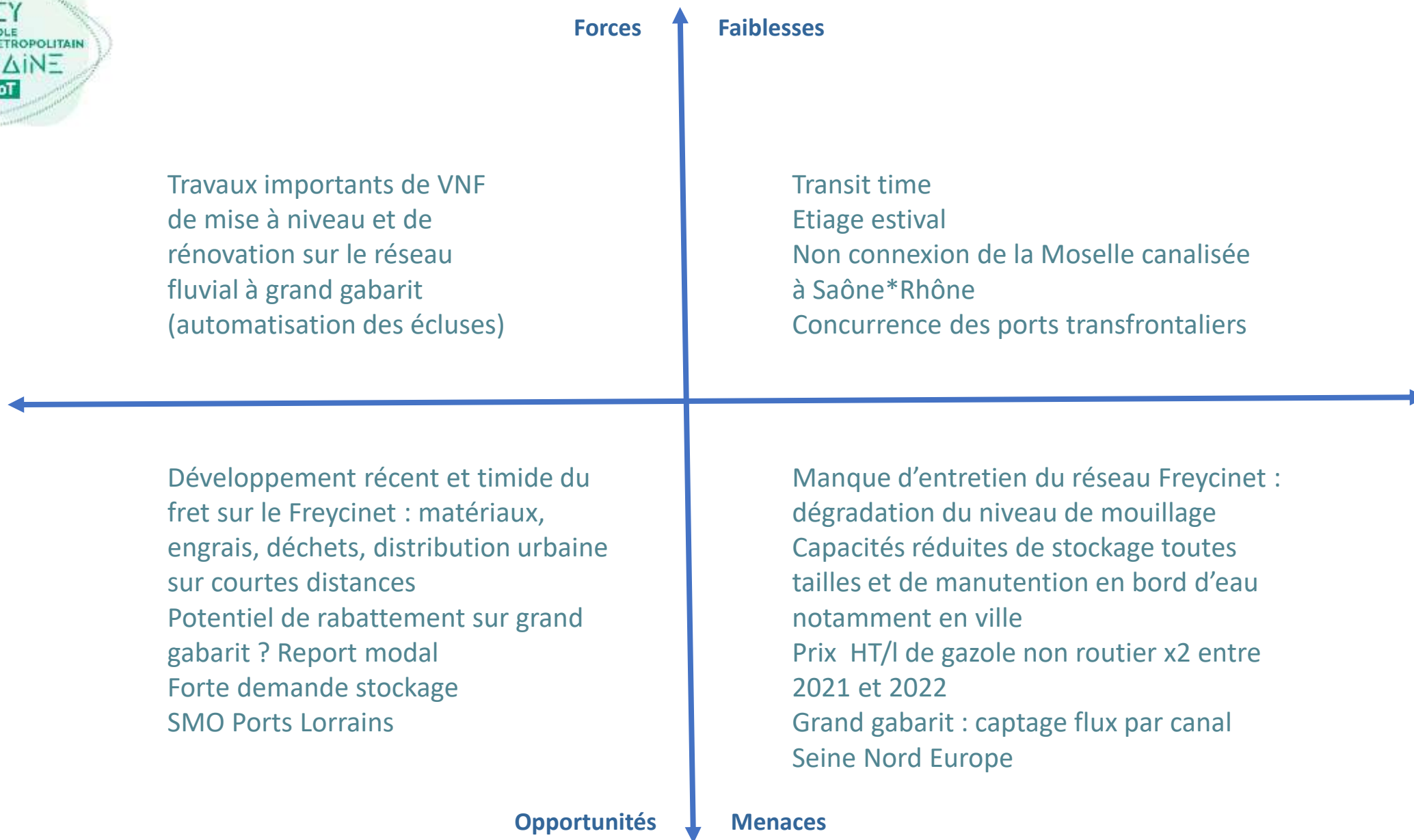
Projet ancien de plateforme trimodale Gondreville / Villey-Saint-Etienne

Projet pré-aménagement La Nouvelle (Frouard)

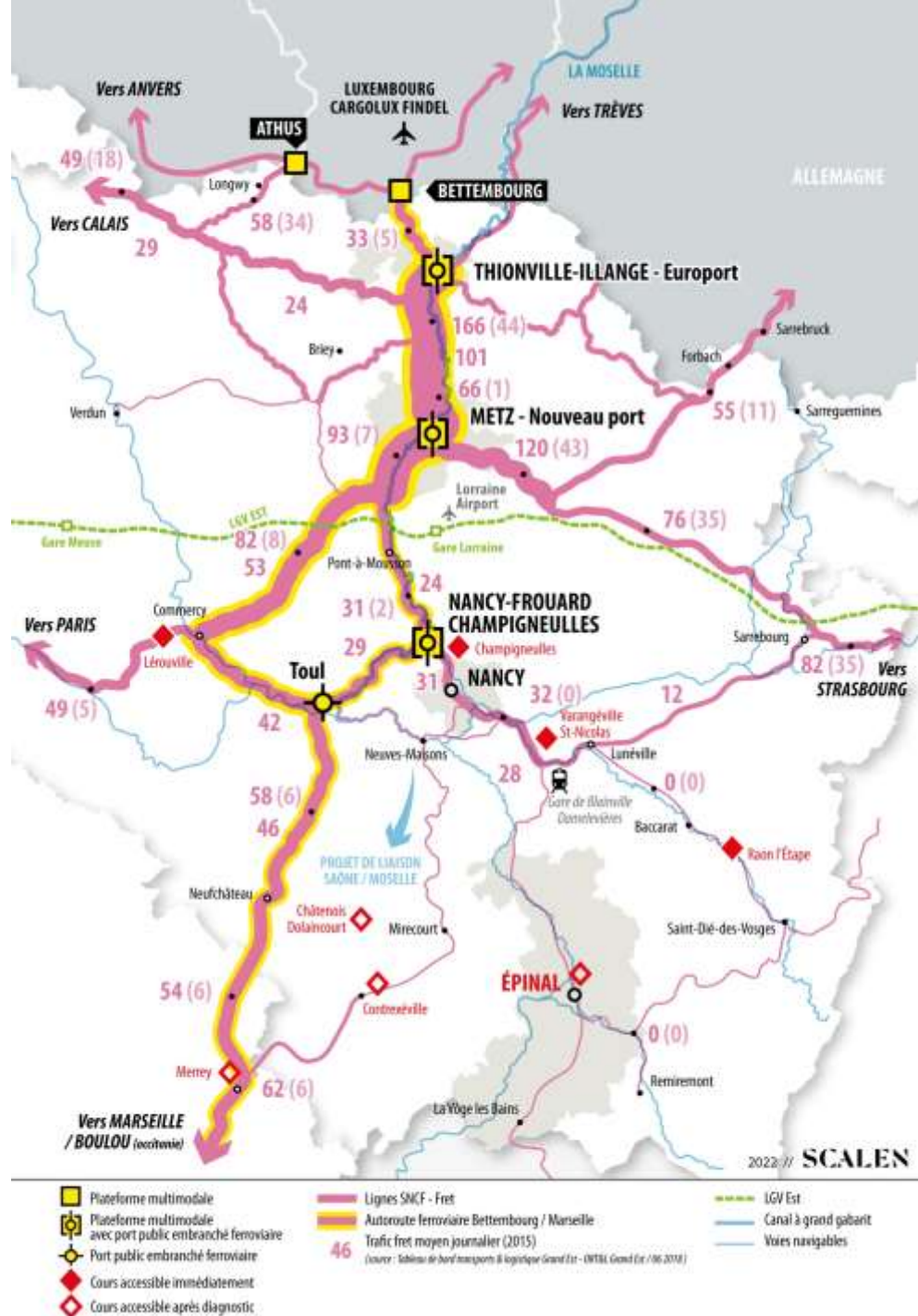
1 200 Freycinet fret de 250t 300 000t

Nouveau projet de plateforme rail-route Ecopark

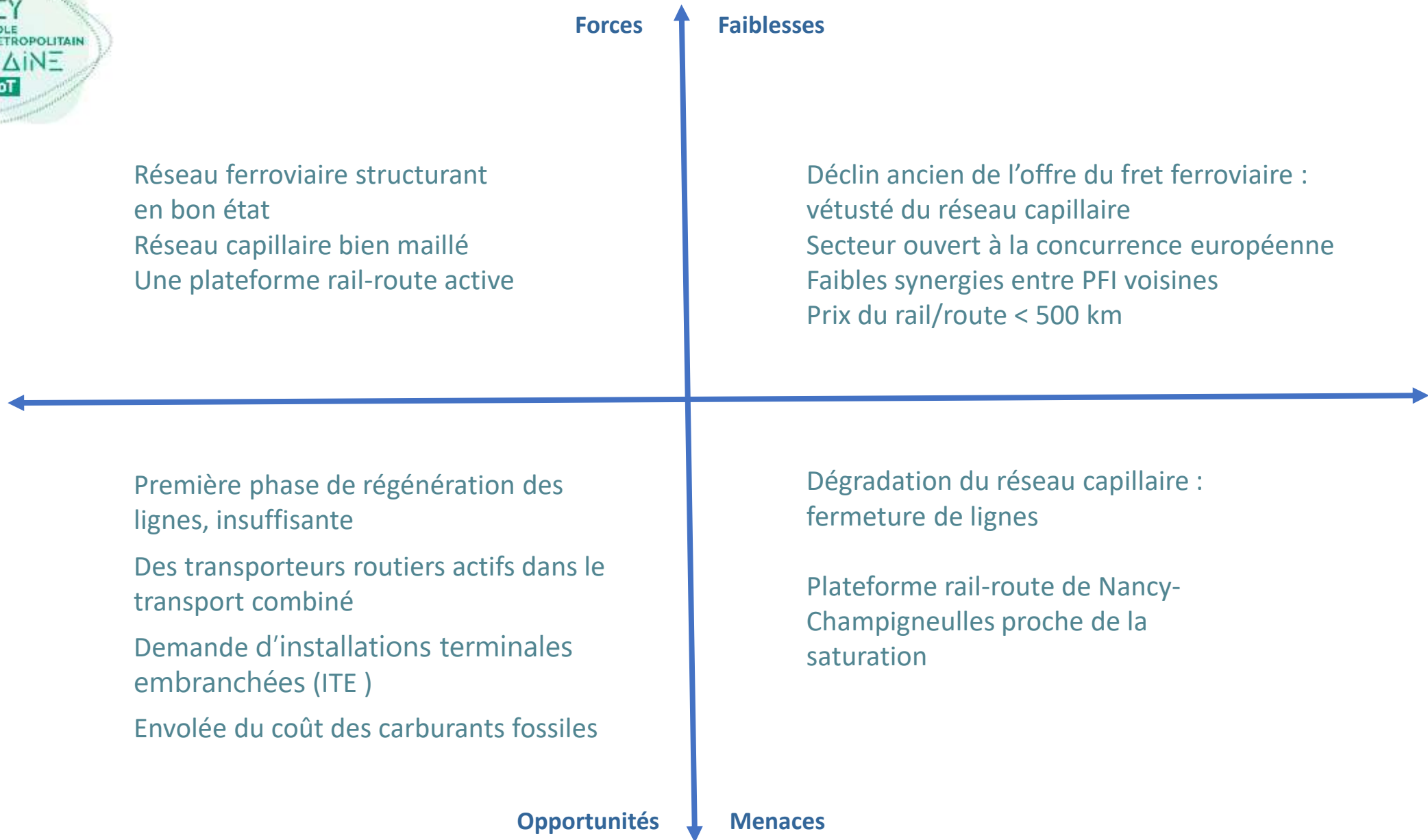
105 km 84 écluses



Distorsion de concurrence







# L'expertise d'usage du transport du fret

- **Joël VIGNERON, Président des Transports Vigneron**

- comment les chargeurs lorrains pratiquent-ils le Sud Lorraine ?

- quelles sont les difficultés auxquelles sont confrontés les chargeurs qui voudraient davantage utiliser la voie d'eau ou la voie ferrée ?

- comment les chargeurs lorrains s'organisent-ils pour trouver des solutions alternatives à la route ?





*« Le groupe Vigneron, transporteur routier, s'est investi dans le multimodal depuis une dizaine d'années.*

*Sur le terminal de Champigneulle géré par la CCI, nous affrètons un train 3 fois par semaine de Nancy à Zeebrugge et Anvers, cela permet le transfert de 12 000 camions par an sur le ferroviaire via Champigneulle.*

*Une autre ligne régulière relie Fos (soit 6000 camions par an).*

*Nous collaborons également avec NancyPort sur des activités via le port de Frouard (papier, pâte à papier, charbon, anthracite) : à peu près 8 000 camions passent désormais par le port de Frouard, depuis Anvers par exemple et vers les clients divers. »*

*Cela coûte cher car le train, rempli ou non, doit être payé en totalité ; il faudra un jour que ces trains soient complets pour que cette activité multimodale commence à être rentable. »*

*« On n'est pas suffisamment aidé dans les coûts, toujours plus élevés que la route aujourd'hui. Il faut savoir que Athus est subventionné par le gouvernement belge.*

*Aujourd'hui, le groupe est déficitaire sur cette activité multimodale, mais je souhaite poursuivre cette orientation stratégique. Néanmoins, tout autant que les aides financières existantes, j'ai avant tout besoin d'accompagnement pour massifier les flux, du soutien des élus mais aussi des collègues qui préfèrent encore le camion.*

*L'activité multimodale se fait par région, c'est plus compliqué à organiser au niveau national. »*

*« Ce qui est important à l'avenir, c'est de créer une plate-forme pour stocker des conteneurs maritimes vides. En effet, beaucoup de fret part de la région mais il n'y a pas toujours de conteneurs disponibles (il faut les faire venir d'Anvers à vide pour les faire repartir). Cela permettrait de remplir les trains, d'augmenter les rotations hebdomadaires, de diminuer le nombre de camions sur la route.*

*Attention au pont trop bas entre Nancy et Metz qui ne permet pas de mettre 3 hauteurs de conteneurs, mais 2 couches seulement. »*

*« Le facteur temps (acheminement, transfert) réduit l'éventail des marchandises transportées.*

*Le train, entre Nancy et Fos, Zeebrugge et Anvers, n'a pas d'incidence sur le temps de transit : une caisse mobile sera sur place le lendemain. Avec jusqu'à 40 caisses en électrique par train.*

*Pour le fluvial, on transporte davantage de pondéreux, donc il y a une période de latence par rapport au délai, ce n'est jamais du jour pour le lendemain, mais les clients fonctionnent par stock. Le temps n'est pas pénalisant. Au port de Frouard, les wagons arrivent et sont immédiatement déchargés, c'est efficace.*

*L'électrification des camions n'est pas la solution à court terme car on ne pourrait pas recharger tous les camions s'ils étaient électriques, faute de puissance et d'énergie électrique disponible ».*

*« Je salue cette entreprise qui n'a pas hésité à faire de l'intermodalité malgré les coûts d'exploitation.*

*La problématique à poser c'est le courage politique du "qui paie quoi", mais pas seulement (incitation, accompagnement), à toutes les échelles du local à l'Europe.*

*La politique d'abandon du wagon isolé par la SNCF a remis des camions sur la route. La politique allemande du wagon isolé ne conduit pas les industriels à passer par un train de 40 wagons.*

*À partir de 400-500 km, on devrait fortement inciter au report modal vers le fluvial et le ferroviaire. » (Jean-Pierre Couteau, CC des Terres Toulouses)*

# Perspectives d'évolution du fret fluvial et ferroviaire





## Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire



Damien VARGENAU, SCALEN

Alliance 4 F

Plan Fret : 170 M€ d'aides de 2021 à 2024

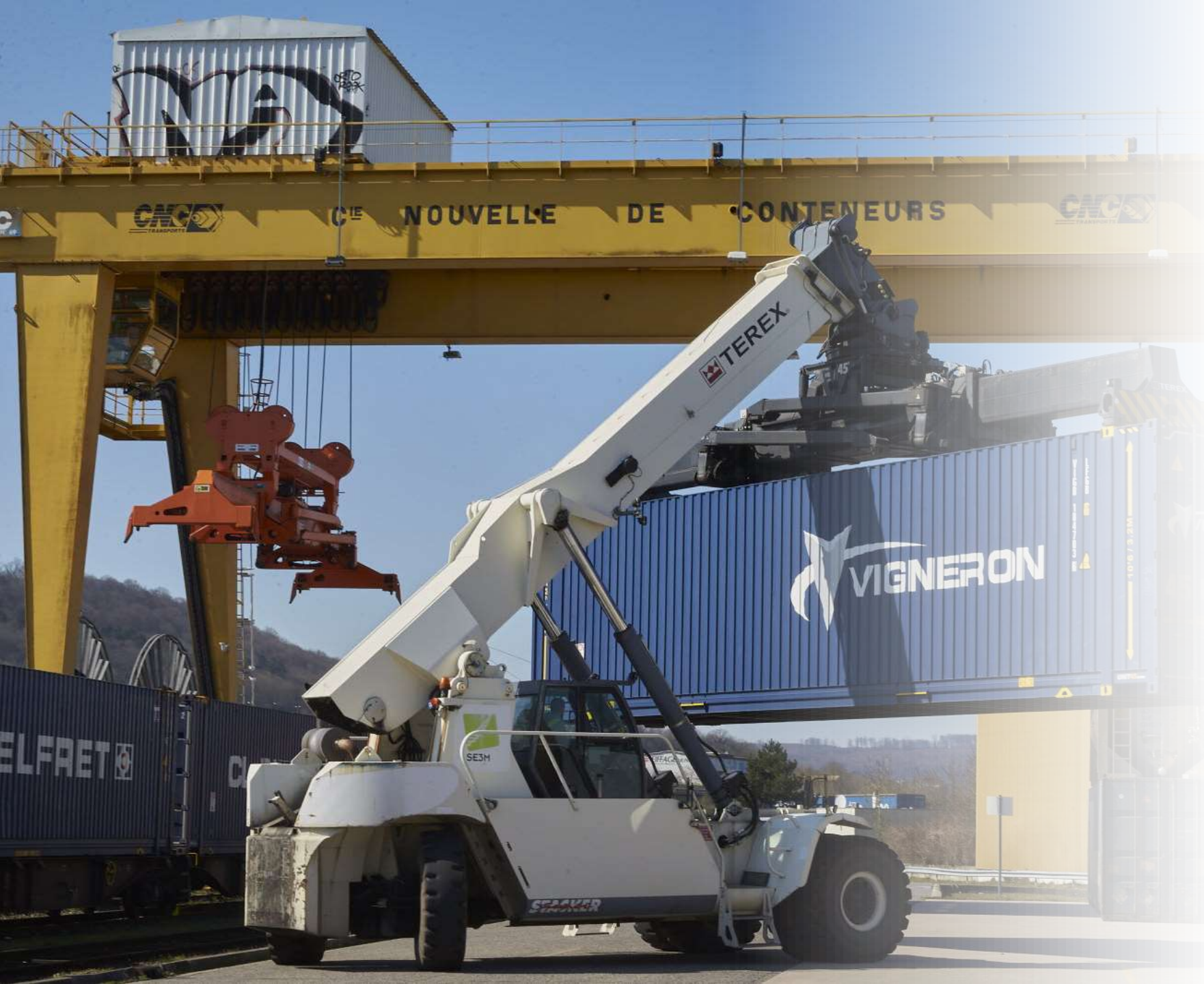
- **études** : création / extension de terminaux
- **aides** : ex : « aide à la pince », réduction du coût des sillons, 800 euros par unité à l'activité de « wagon isolé »
- nouveaux programmes de CEE, dont **Report Modal** et **Verdissement – Remove** - de la route vers le fluvial et le ferroviaire

Ambition 2020 → 2030

Rail : x 2

Combiné rail-route x 3





### Soutien financier de l'Etat au transport combiné depuis 2003

- augmenter les capacités ferroviaires en > 70 %, (service annuel 2022)
- créer de nouveaux terminaux, moderniser ceux existants
- développer les liaisons transversales grâce notamment à des nouvelles infrastructures
- garantir la **qualité / fiabilité des services** au niveau de celle offerte par la route
- mettre en œuvre un nombre accru de trains longs : 850 m et lourds
- mettre à disposition des caisses pour test
- harmoniser la réglementation européenne



**Soutien financier des projets de développement du fret fluvial : PAMI + Plan d'aide au report modal + REMOVE**

Déclinaison en Grand Est de la **convention SNCF-VNF 2021** de promotion de **l'intermodalité**

**Contrat de territoire** du canal des Vosges **VNF-Région Grand Est 2022**

# Stratégies de développement de l'intermodalité du fret

- **Table-ronde**

**Sophie-Charlotte VALENTIN, Directrice territoriale VNF NE**

**Jean-Marc THOMAS, Directeur Nancy Port**

**Vincent PICHOU, Direction commerciale et marketing Fret SNCF**

- quelle stratégie de votre établissement pour développer le fret ?
- quelle part du report modal dans cette stratégie, y a t-il un mode ou des trafics privilégiés ?
- place des intercommunalités ?



*« VNF déploie deux programmes phares : PAMI (moderniser la flotte, verdissement, 16M€ investis entre 2018 et 2022) et un plan d'aide au report modal pour les entreprises du secteur. Ces deux plans servent à aider les entreprises à étudier de nouvelles solutions logistiques (études /investissement) pour réaliser le report modal. VNF accompagne le plus possible les acteurs économiques à mettre en œuvre réellement ce report vers le fluvial.*

*Comme exploitant réseau, VNF investit surtout dans la régénération du réseau vers le grand gabarit, donc la Moselle canalisée. C'est un itinéraire structurant européen pour lequel a été créé un dossier de demande de crédits européens. Le programme de travaux de régénération est en train d'être établi à horizon de 10 ans, en espérant un soutien de l'Europe. »*





*« Pour le petit gabarit, la Lorraine dispose du canal de la Marne au Rhin (qui va fêter ses 170 ans en 2023), ainsi que d'axes de transit Nord-Sud : là, en tant qu'exploitant, l'État a accordé des moyens à VNF, moyens proportionnels au trafic existant, ce qui ne prend donc pas en compte le potentiel de développement.*

*VNF a contractualisé avec certains territoires (CAE et les 4 intercommunalités traversées par le canal des Vosges) pour travailler à un programme de développement au bénéfice des activités dédiées au fluvial sur ce canal : tourisme, loisir et fret. Comment redynamiser le fret fluvial sur cet axe ? Le Syndicat Mixte Ouvert (SMO) des Ports lorrains composé de VNF et de la région Grand Est, a lancé une étude pour objectiver la question.*

*VNF ne se désintéresse pas des ports, naturellement. Le SMO œuvre en partenariat avec les collectivités territoriales dans lesquelles sont présentes des infrastructures portuaires. Sur la gestion des ports et l'étude de leur développement potentiel, il faut continuer de travailler dans une logique d'axe, concentrer les efforts d'investissement (7 M€ initiés au bénéfice de l'amélioration de l'infrastructure portuaire elle-même). »*

*« En partenariat avec les collectivités territoriales, l'ambition nationale est l'augmentation du trafic fluvial d'ici 10 ans.*

*L'ambition est grande : sur la Moselle à grand gabarit, cela veut dire revenir à l'âge d'or du transport fluvial pendant la sidérurgie ; toutefois, avec cet objectif, on sera loin d'avoir saturé l'infrastructure (à moitié à peine). Le programme de modernisation se fera quel que soit l'augmentation des trafics. C'est le pari de VNF.*

*Sur le petit gabarit, le niveau de l'infrastructure n'est pas acceptable partout (sur la Meuse amont notamment).*

*Il est donc important de ne pas saupoudrer les investissements mais de les concentrer là où on a un effet levier. Il faut donc une stratégie territoriale partagée. »*

*« Nous avons 3 grands sujets de promotion du fret fluvial : la modernisation des infrastructures, je viens d'en parler, mais aussi la supervision de la gestion hydraulique et le foncier d'activité,*

*Concernant l'étiage et la gestion hydraulique, même s'il n'y a pas de problème sur la Moselle concernant le mouillage, il faudra néanmoins trouver une gestion innovante de la ressource en eau.*

*Concernant l'hinterland, c'est un sujet éminemment précis et urgent : quel foncier encore mobilisable au droit des infrastructures portuaires ou multimodales ?*

*À proximité des ports publics lorrains, il existe très peu de foncier libre qui peut être mobilisé pour le développement portuaire. Les collectivités territoriales font des choix à 10-15 ans pour mobiliser ce foncier et chaque choix sera stratégique car il y a peu de disponibilités.*

*J'invite à travailler en étroite collaboration avec le SMO des Ports Lorrains sur ce sujet du foncier. »*

*Denis Vallance : « Quelles compensations et quelle répartition des crédits au niveau régional ? Il y a des effets de seuil pour les infrastructures, y a-t-il besoin de davantage de crédits nationaux ? »*

*Sophie-Charlotte Valentin : « Les opérations de développement sur la Moselle ne sont pas très nombreuses, mais elles permettraient d'accueillir des bateaux plus gros.*

*Sur les infrastructures portuaires, avec les crédits disponibles aujourd'hui, on améliore le trimodal (l'accès ferroviaire), c'est très coûteux et c'est peut-être sous-évalué. VNF envisage plutôt une demande de rallonge européenne.*

*Sur le petit gabarit, on est en dessous de ce qu'il faudrait : il y a certainement un problème d'ingénierie. Des difficultés pourraient donc survenir à terme.*

*Le lac réservoir de Bouzey va retrouver sa capacité nominale grâce à des travaux mais il faudrait le faire ailleurs : c'est sur le petit gabarit que VNF a besoin de davantage de crédits, et donc a besoin en amont de projets locaux de développement. L'entrée n'est pas l'infrastructure mais le projet de territoire dont l'infrastructure fait partie, et donc VNF est un partenaire parmi d'autres. »*

*Michel Heinrich : « On voit la complexité de ce qui nous attend, on veut un territoire zéro carbone mais aussi ZAN en 2050 ; or, la question du foncier autour des ports est un enjeu majeur pour développer le fluvial et donc pour réduire les émissions de GES ; Il peut y avoir un paradoxe car il faut concilier zéro émission et ZAN.*

*Quant aux investissements, nous avons besoin de la solidarité nationale. Mais ne nous leurrions pas : les collectivités territoriales n'échapperont pas à mettre la main au portefeuille pour que les choses avancent. »*



# NANCYPORT SAS

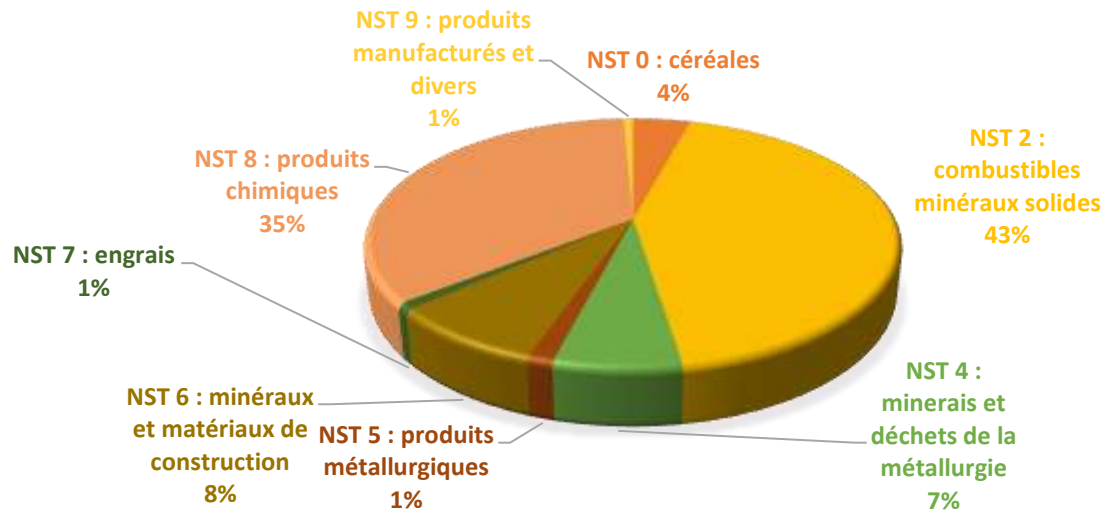
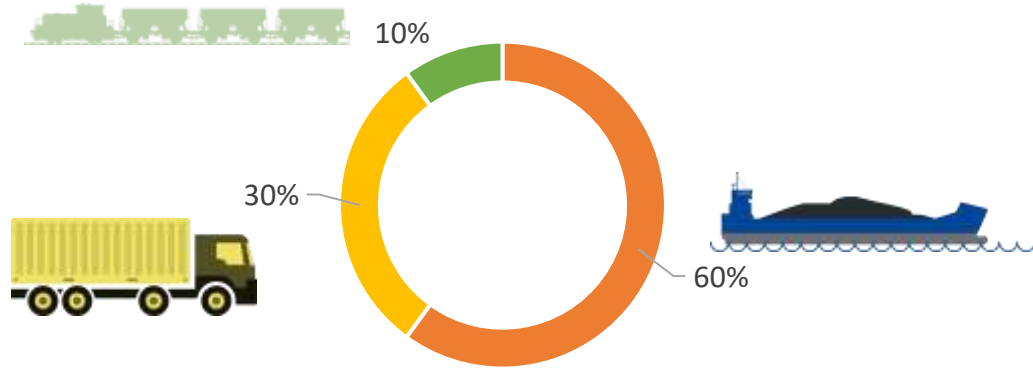
- Un **acteur local** et historique du Port (depuis 1973)
- Exploitant de 2 terminaux portuaires sur la Moselle Canalisée:
  - **Nancy-Frouard** – sous délégataire de CFNR Concession des Ports Lorrains
  - **Toul** - COT SMO des Ports Lorrains
- **Terminaux généralistes, multiproduits**
- Nancy-Frouard **Terminal Tri-modal**
- **15 collaborateurs** expérimentés et polyvalents
- **1 Portique Colis Lourds 320 To**  
(seul équipement de ce type sur la Moselle)



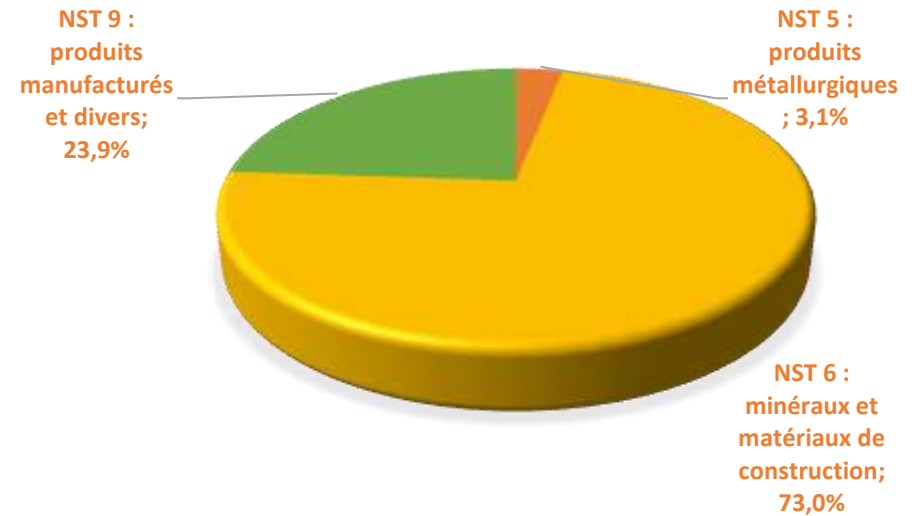
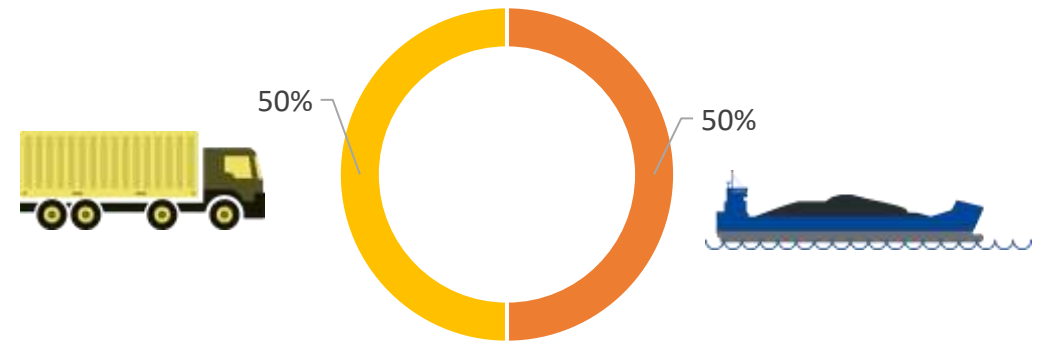


# TRAFICS

- Nancy-Frouard : 1 Million de Tonnes / an



- Toul : 200 000 Tonnes/an



*« CNFR est titulaire de la concession temporaire des ports lorrains, géré et confié par le SMO. NancyPort Sas est le sous délégué du concessionnaire de Nancy-Frouard pour cette période transitoire de 36 mois.*

*Mission première : créer une harmonisation administrative de la gestion des ports de Thionville à Toul.*

*J'ai bon espoir que cela soit concrétisé pour fin 2022, pour cibler les priorités en matière d'investissements, d'arbitrage par rapport aux occupants, etc.*

*La particularité du Sud Lorrain est qu'on est multiproduit, multi-client ; il n'y a pas de caractère spécifique de l'installation (comme Metz où la part des céréales écrase le reste). »*



*« Nous travaillons pour 40 clients sur de nombreux produits différents.  
On refait du charbon qui arrive par bateau et qui repart en train directement à l'usine de Solvay, à Dombasle  
La zone de chalandise du port, c'est 50 à 60 km en général, notamment dans le Grand Est.*

*Le port de Nancy-Frouard est trimodal : le terminal rail-route de Nancy-Champigneulles est très proche, ce qui n'est pas anodin car 10 % de l'activité se fait en ferroviaire.*

*Le trafic progresse à nouveau après une période de diminution cette dernière décennie. Il a fallu déjà encaisser un choc de désindustrialisation avec l'arrêt des charbonnages (Blénod-lès-PAM etc.), et donc compenser la baisse d'activité en allant chercher des clients de plus en plus loin, par exemple en Scandinavie.*

*Il faut néanmoins tenir compte du fait qu'en Lorraine, il n'est possible de charger que 2 couches de conteneur à cause des ponts ; en aval sur le Rhin, c'est 4 à 5 couches donc c'est plus rentable. »*

*« Il est important de regarder les origines des produits pour persuader les gens de s'intéresser au fluvial. Il faut discuter avec les négociants et les convaincre de la pertinence de l'offre fluviale. Les grands donneurs d'ordre n'ont que faire des « guéguerres » internes à la Lorraine. Il faut pouvoir proposer des services d'approche avant d'arriver sur la partie terminale.*

*Un bateau qui va décharger dans un port public peut charger dans un port privé et inversement, les chargeurs ne regardent pas cela. L'intérêt pour l'industriel est le coût de mise à disposition pour l'aller-retour qui devient intéressant. Il n'y a pas d'opposition entre public et privé.*

*Les artisans-bateliers sont à 95 % Belges et Néerlandais. Ce sont des interlocuteurs aguerris et c'est à nous de les convaincre de charger dans nos ports.*

*Les industriels de la région sont plus faciles à démarcher. Un exploitant, il ne peut pas s'écarter de la préoccupation du coût d'approche de sa propre installation : si on est trop cher, les camions passent devant nous. Il faut avoir conscience des coûts de la chaîne globale. »*

*« Le port est posé là où il est et n'ira pas plus loin. Il faut être attentif à l'ensemble des variables : énergie, coût d'approche, étiage du Rhin.*

*Dans le fluvial, on n'est pas dans le « just in time » donc la qualité et la fiabilité des services est primordiale. Les ports doivent mieux communiquer et s'adapter aux demandes changeantes des industriels.*

*Le prix de l'énergie qui augmente a tendance à opérer une concentration des transporteurs en faveur des plus solides qui disposent d'une trésorerie conséquente (le paiement des marchandises qui seront transportées se fait en effet à l'avance). Avec le camion, on paie 30 t. par 30 t ; un bateau, c'est tout de suite 2000 t. à payer d'avance.*

*Aujourd'hui, la plupart des industriels ont des contraintes CO<sub>2</sub> appliquées qui sont sérieuses. Aussi, les industriels deviennent proactifs en la matière et s'intéressent au fluvial. La prise de conscience est récente. Le fluvial a tout à apprendre sur les évolutions techniques des moteurs de camion afin de réduire les émissions des péniches.*

*Il n'existe pas de fonctionnement parfait. Il faut chercher la meilleure complémentarité entre les modes.*

« Retrouvez le témoignage de Vincent Pichoud  
(Fret SNCF) par vidéo, sur le site Internet de  
l'Agence SCALEN, en cliquant [sur ce lien](#) »





# Faisabilité d'un report modal plus actif





**REX de report modal réalisées et leurs conditions de réussite**  
**Mathieu GLEIZES, Délégué général Medlinks**

**Echanges avec la salle**

**Les leviers d'actions d'une intercommunalité pour développer les équipements**  
**Filipe PINHO, Président CC Moselle et Madon**

**Echanges avec la salle**

## Retour d'expériences de Medlinks, Mathieu GLEIZES, Délégué général

« Medlinks regroupe sous forme associative, les ports fluviaux et maritimes de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ; trois gestionnaires les accompagnent (VNF, SNCF, Compagnie Nationale du Rhône).

Medlinks offre de multiples services business :

- du conseil logistique gratuit aux chargeurs : neutralité et pédagogie
  - une labellisation aux chargeurs : visibilité et avantages économiques
  - des ateliers thématiques par filières : bois, colis lourds, marchandises dangereuses conteneurisées, déchets BTP, terres polluées...
  - une promotion : salons professionnels et internationaux, newsletters, site internet ... à ce titre, nous avons coproduit un rapport de mission en 2021.»



- 9 ports intérieurs
- 3 ports maritimes
- 3 gestionnaires d'infrastructures
- 55 membres au total



## Notre objectif :

→ Développer le transport multimodal  
| transport fluvial – ferroviaire | axe  
MeRS

➤ **MEDLINK Business**

➤ **MEDLINK +**

➤ **MEDLINK SAFE**

**SERVICES**

## Nos valeurs :

- Coopération & Solidarité
- Efficacité & Opérationnalité
- Fiers de notre identité



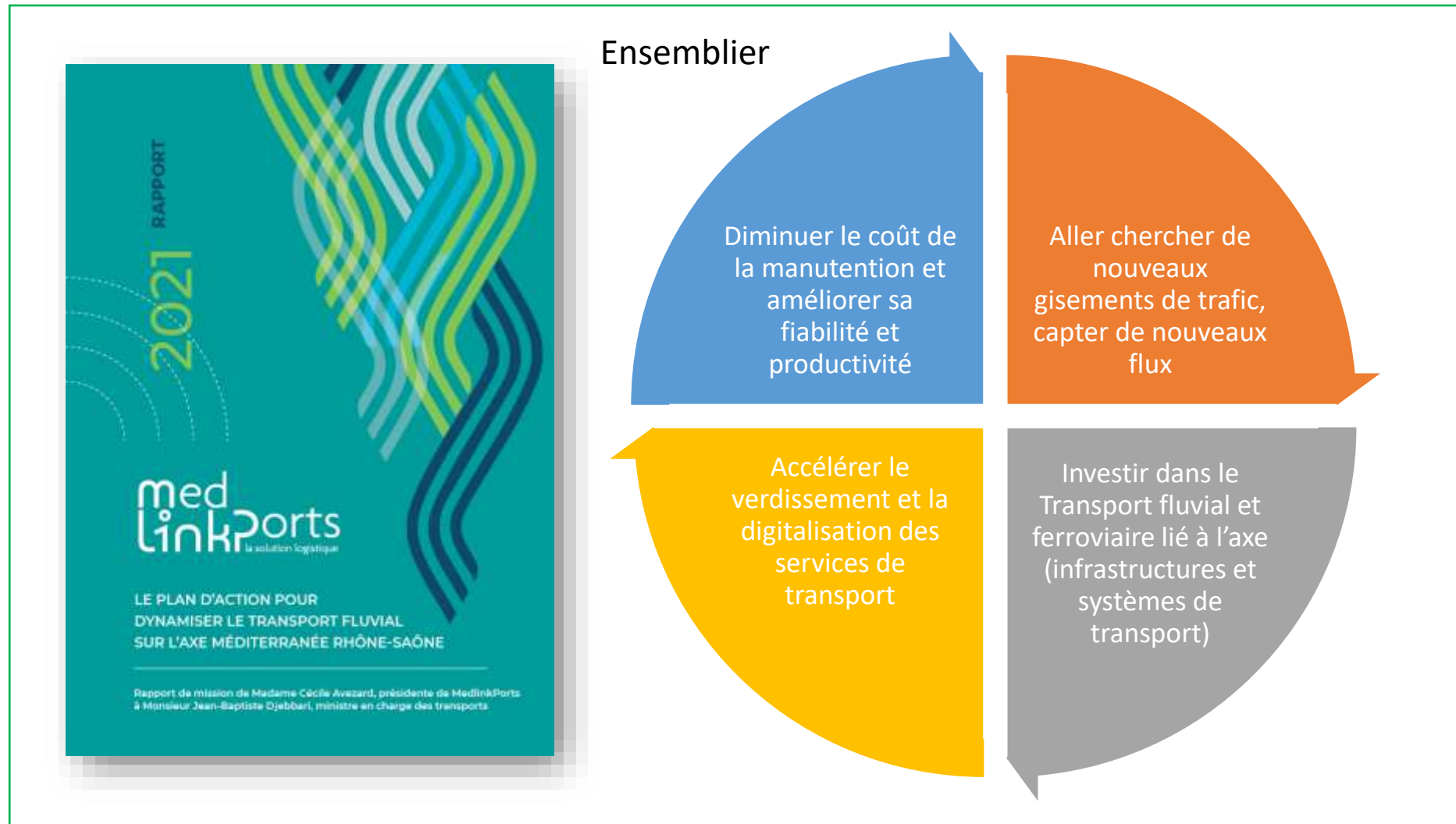
## Nos cibles :

- Tous segments de trafic
- Approche métiers : chargeurs, opérateurs, lignes maritimes, entreprises ferroviaires, transitaires...

→ Créé en 2008 | Convention de partenariat

→ Janvier 2015 | Asso loi 1901 : fusion avec Comité des Ports du bassin Rhône Saône

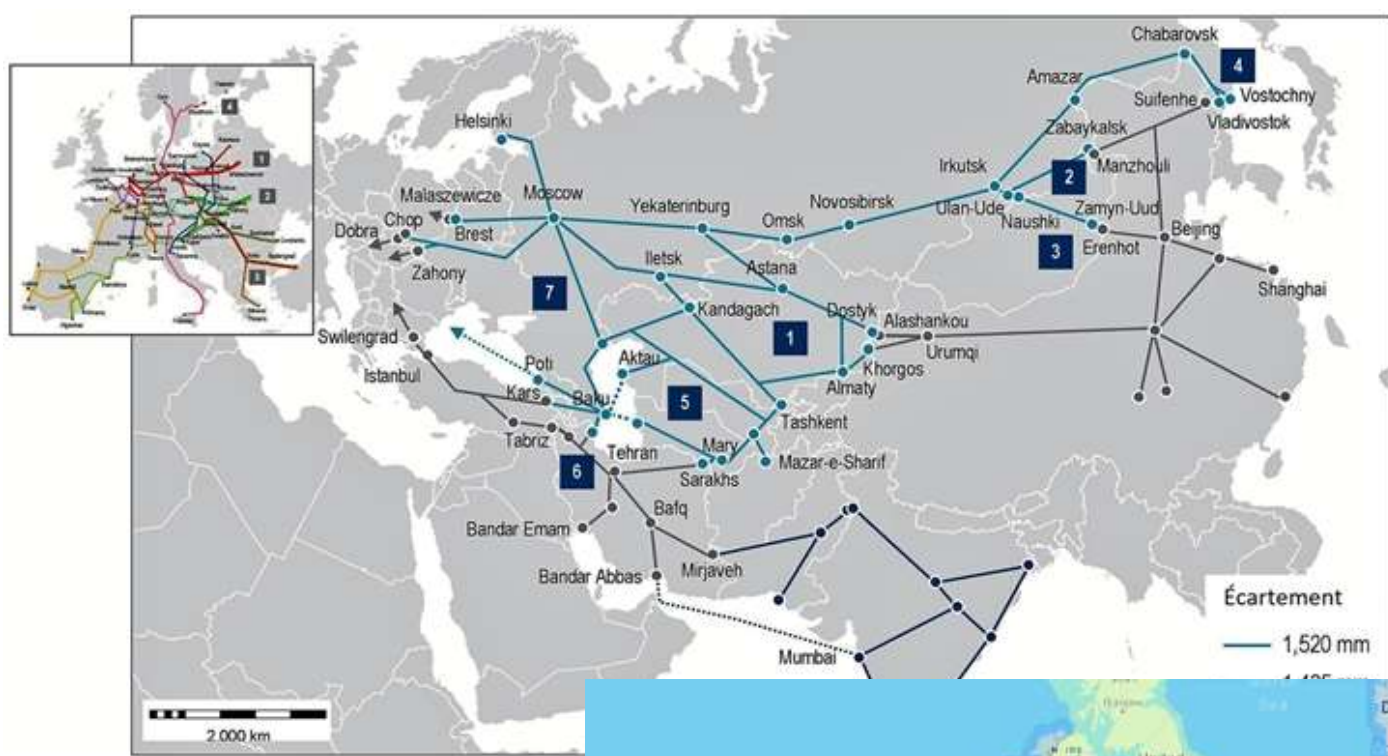
# Rapport ministériel : quatre axes prioritaires



*« Il existe aussi sur notre grand hinterland une concurrence vive entre les différents opérateurs de fret fluvial ; cependant, face notamment à la stratégie chinoise de maîtrise des infrastructures portuaires, et donc de l'organisation des flux, tous nos membres ont compris qu'ils avaient des objectifs communs :*

- Le report modal des flux routiers longue distance*
- Le rapatriement des flux range Nord → range Sud*
- Une offre fluviale/ferroviaire plus adaptée*
- Des expérimentations ou innovations à mener sur notre bassin*
- Une plateforme et des services numériques pour les chargeurs, opérateurs, transporteurs qui valorisent les territoires*
- L'intégration des territoires : communes, agglomérations, Métropoles, Régions,...*
- L'intégration du monde maritime »*





**Comment travailler avec la Chine face à sa stratégie ?**



# MEDLINK PORTS

## quels objectifs et quels défis ?

1. La concurrence internationale sur les autres ports de la Méditerranée et Range Nord.

➡ Rayonnement international + fort

2. Relance industrielle des pays de l'Est, Balkans et pays Baltes.

➡ Aller chercher les flux dans l'Europe

3. Augmentation de l'industrie turque.



➡ Chasser en meute

4. Le retour des industries régionales.

➡ Accompagner le développement industriel



*« Nous souhaitons également échanger nos expériences avec d'autres hinterland, développer des liens de coopération.*

*Le Port Autonome de Strasbourg vient par exemple d'adhérer à Medlink Ports.*

*Nous avons également établi des contacts étroits avec le réseau Nordlinks.*

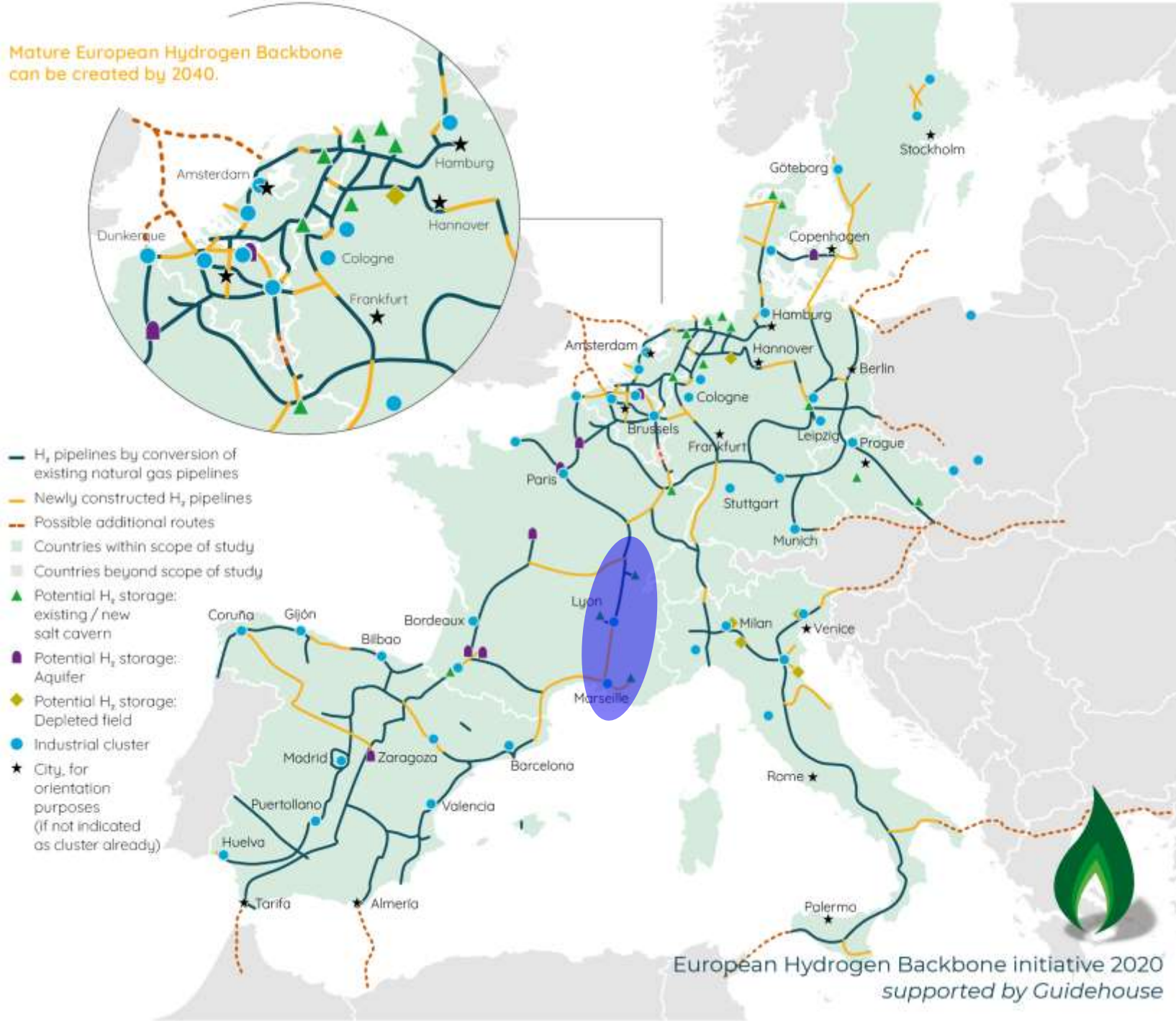
*Le business du fret se joue à l'échelle internationale : vu d'Asie ou des Amériques, il n'y a pas de différence entre la Moselle et le Rhin. En réalité, il n'y a qu'un seul hinterland français.*

*C'est pourquoi notre réseau est volontaire pour :*

- Développer une coopération intermodale avec Sud Lorraine ; nous sommes ouverts pour travailler et vous aider à fédérer en Lorraine, pour faire émerger le réseau Eastlinks !*
- Relever ensemble de nouveaux challenges avec les énergies nouvelles, comme l'hydrogène. »*



Mature European Hydrogen Backbone can be created by 2040.



## Les leviers d'actions d'une intercommunalité pour développer les équipements,

Filipe PINHO, Président CC Moselle et Madon

*« Sur le fluvial, les élus de Moselle-et-Madon ont longtemps laissé ces outils de côté qui sont pourtant sur leur territoire.*

*Le sujet du port, c'est comment la sphère publique se positionne sur le foncier portuaire.*

*Le port de Neuves-Maisons c'est 950 000 t. mais un potentiel de développement très important (x2), en récupérant des emprises de l'usine. Il y a aussi un enjeu de réindustrialisation du territoire.*

*Enfin, l'autre enjeu de ce port, qui est privé, c'est de capter les flux provenant des Vosges avant l'A31 pour sortir les camions de transit de l'autoroute. »*





*« Il faut trouver des jeux de complémentarité et non pas de concurrence entre les ports du Sud Lorraine, qu'ils soient privés ou publics.*

*Les SCoT doivent poser la question d'une planification plus fine : ici, à deux pas du port, la zone des cokeries (Moselle Rive Gauche) est d'intérêt général car elle peut permettre d'aider au développement de la Moselle amont.*

*Elle peut aussi aider à régler la problématique autoroutière de la Métropole.*

*Le prisme Range Nord ne doit pas être le prisme de réflexion obligatoire qui ne nous obligerait qu'à la réaction. Le Sud Lorraine doit avoir une vision anticipatrice et être plus offensif. »*

# Enseignements du séminaire et perspectives

## Quels défis, quels besoins futurs ?

- **Pascal TATON, Directeur général SCALEN**

« A l'issue de ce séminaire riche et dense (3 heures !), je vois 2 défis à relever pour transformer le fret :

- le premier est celui de la **transition énergétique** pour décarboner le fret d'ici 2050
- le second est qu'il faudra faire avec **l'incertitude** de l'évolution des besoins du transport de marchandises (t.km)

Le Sud Lorraine aura ensuite à **se fixer un cap** : prioriser le passage par le fer et le fleuve pour favoriser au maximum l'intermodalité du fret ; pour l'accélérer, il ne faut pas écarter des mesures comme une écoredevance, qui rééquilibrera la balance économique entre les différents modes.

Enfin, cette transition est conditionnée par une **meilleure coordination territoriale** pour concrétiser ces objectifs vertueux ; Mathieu Gleizes a suggéré un réseau Eastlinks. »

## Quelles perspectives pour les SCoT ?

- **Michel Heinrich, Président du SCoT des Vosges centrales**

*« Ce séminaire a permis d'acculturer les élus sur les notions de fret, de report modal et qui auront à traduire cela dans les prochaines années au sein des documents de planification.*

*Nous, élus, devons impérativement travailler ensemble. En quelques mois, on peut changer l'approche de ces problématiques. L'exemple du conflit en Ukraine le montre : on se met à imaginer des choses auxquelles on n'aurait même pas pensé auparavant. »*

- **Denis Vallance, Président de la Multipole Sud Lorraine**

*« On a souvent pâti de l'incapacité à gérer la mondialisation que l'on subissait. Pourtant, les élus ont une capacité d'agir, en s'unissant, en agissant en particulier sur le foncier local près des ports.*

*Merci à l'Agence pour avoir réuni cette qualité d'intervenants ; merci à tous et toutes d'avoir participé à ce séminaire ; nous allons continuer à développer ces sujets de réflexion en commun, si capitaux pour nos territoires. »*