

P

ORTS ET PLATEFORMES MULTIMODALES

SILLON LORRAIN

Mars 2017

Enjeux logistiques à l'échelle européenne



AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

En partenariat avec :

**sillon
lorrain**
pôle métropolitain
européen

Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle / 3 rue Marconi / 57070 METZ / tél : 03 87 21 99 00 / contact@aguram.org / www.aguram.org /



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
LES CORRIDORS DU RTE-T : infrastructures et enjeux pour la logistique long cours lorraine.....	6
L'OUTIL LOGISTIQUE DU SILLON.....	7
PORTRAIT DES PLATEFORMES MULTIMODALES DU SILLON LORRAIN ET DE BETTEMBOURG.....	8

INTRODUCTION

L'enjeu de la logistique long court sur le Sillon lorrain

La preuve par l'exemple...

La carte du réseau trans-européen de transport (RTE-T) que la Commission Européenne souhaite voir mis en œuvre à l'horizon 2030 positionne le Sillon Lorrain sur deux de corridors de premier ordre. La logique multimodale qui prévaut pour le développement de ces corridors et leur articulation au cœur du Sillon font de cet espace un nœud logistique potentiel de premier ordre souvent mal connu, voire insuffisamment valorisé.

Récemment, plusieurs circonstances ont éclairé l'importance de ce secteur d'activité pour nos territoires :

Les projets A31bis et le travail de cadencement du TER Lorraine (devenu Grand-Est) a mis en exergue le poids du trafic fret en Lorraine et son impact sur la fluidité des infrastructures.

La fin prochaine (déc. 2018) des quatre concessions portuaires de Thionville-Illange, du Nouveau Port de Metz, de Metz-Mazerolle et de Nancy-Frouard, est l'occasion, pour VNF, de convier les collectivités à la nécessaire réflexion sur l'avenir de sites.

Le dynamisme du développement des plates-formes sises au Luxembourg (Bettembourg) et en Belgique (Athus), sur des sites contraints et sans voie d'eau, interroge : risque ou opportunité pour le Sillon ? Complémentarité ou concurrence ?

Le quasi abandon par la Commission Mobilité 21 de juin 2013 du projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône – Moselle / Saône-Rhin et des démarches d'études « Débouchés sud de la Lorraine » inquiète les élus conscients du risque d'étiollement de l'axe commercial traditionnel du Sillon vers le sud.

La visite, à Metz, des coordinateurs des deux corridors européens Mer du Nord – Méditerranée et Atlantique

...

Aussi, pour mieux saisir les enjeux, le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain (PMESL) a organisé pour ses élus, deux journées d'information et d'échange « sur site ».

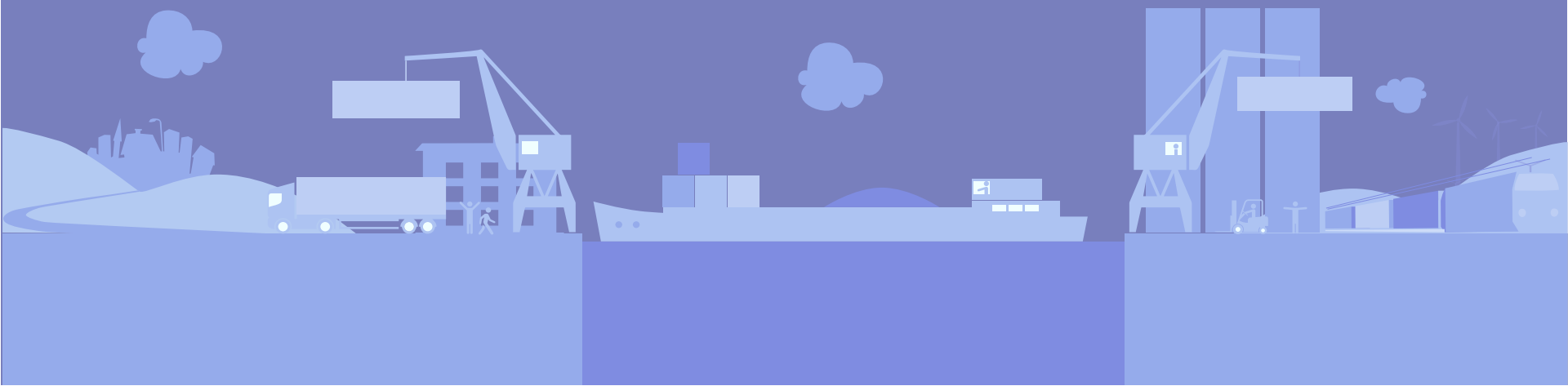
C'est ainsi qu'en juin et juillet 2016, les élus du PMESL ont visité les sites logistiques du Sillon : ports et plates-formes trimodales de Thionville-Illange, Nouveau Port de Metz et Nancy-Frouard / Champigneulle. De l'autre côté de nos frontières, les plates-formes bi-modales d'Athus (Belgique) et Bettembourg (Luxembourg), toutes proches, ont aussi été visitées.

...Chiffres à l'appui

À la demande du PMESL, et en collaboration avec l'ADUAN, l'AGURAM a apporté les éléments de connaissance pour animer ces journées : chiffres clé, dynamiques, enjeux, opportunités et risques... Le présent document synthétise cette information et permet ainsi un rapide tour d'horizon du sujet et de ses enjeux.

LES CORRIDORS DU RTE-T :

Infrastructures et enjeux pour la logistique
long cours lorraine



LA LORRAINE ET LES CORRIDORS EUROPÉENS

La Lorraine et le PMESL sont directement concernés par deux corridors du réseau _____

- Le corridor Mer du Nord- Méditerranée (coordonné par M. Balázs)
- Le corridor Atlantique (coordonné par M. Secchi)

Quelles infrastructures, supports de flux logistiques, sont-elles concernées ? _____



Les corridors du RTE-T / document de la Commission Européenne (extrait), 2013

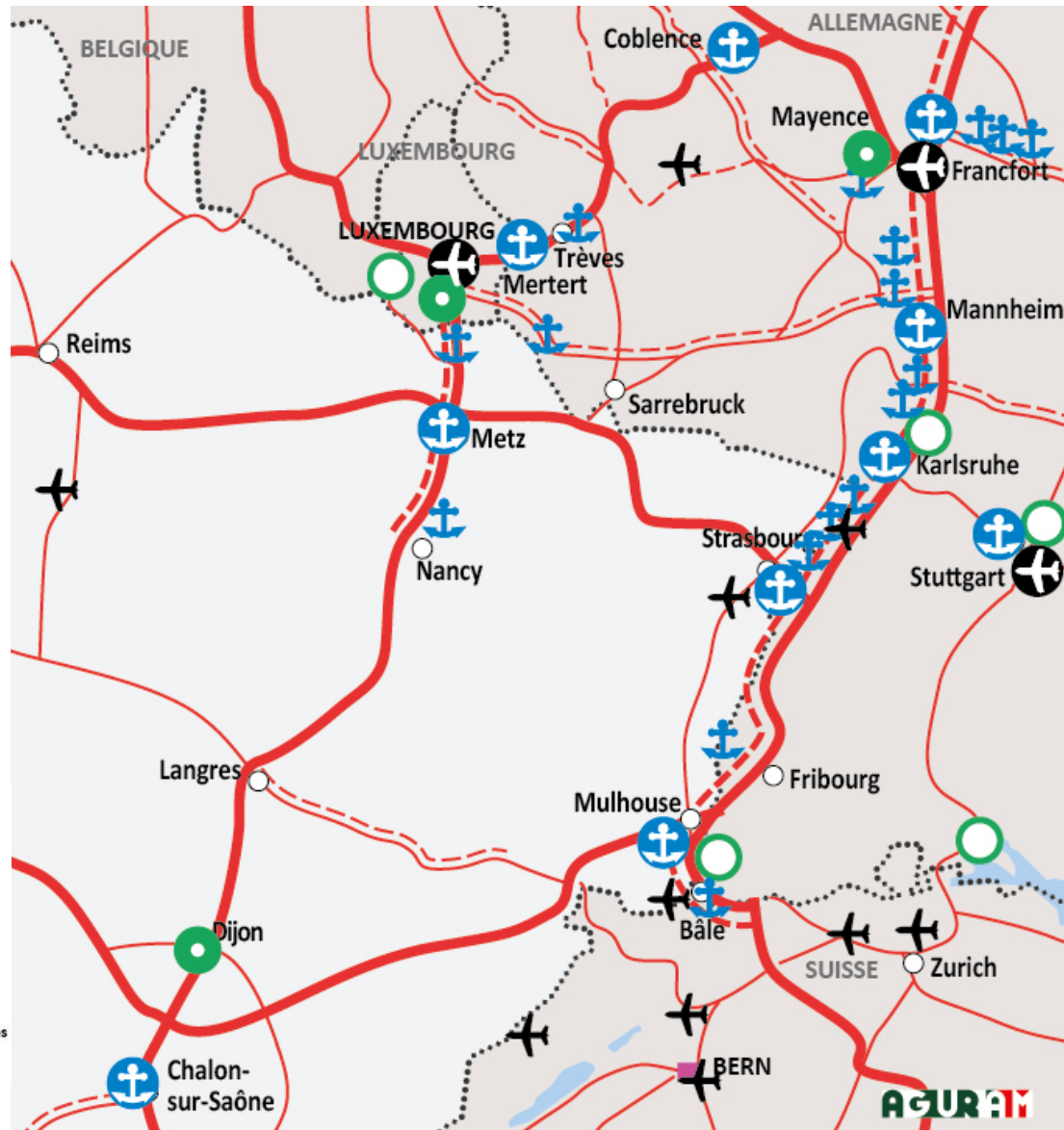
CORRIDORS ET INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES

Routes

- L'A4 et l'A31 sont identifiées et structurent l'accessibilité routière du Sillon.
- Pour la commission européenne, l'A31 doit faire l'objet d'une « mise à niveau ». Le projet A31bis tarde pourtant à se concrétiser.
- Les plates-formes rail-route de Bettembourg et d'Athus, qui ont un impact important sur les flux routiers et ferroviaires en Lorraine, sont bien identifiés.
- Leur développement et le projet A31bis sont cependant peu coordonnés par les États...

Les infrastructures routières et nodales du RTE-T/
source Commission Européenne, 2013

RÉSEAU CENTRAL	RÉSEAU COMPLEMENTAIRE	
		Infrastructures routières
		Plate-forme rail-route
		Ports (rail/route inclus)
		Aéroports
		Mise à niveau infrastructures
		Création d'infrastructures



Fluvial

- La Moselle canalisée est en impasse puisque seule sa section à grand gabarit est identifiée, de sa confluence avec le Rhin Neuves-Maisons.
- Le projet de liaison Saône – Moselle/Rhin est encore identifié par la Commission Européenne mais l'état français l'a repoussé à un « horizon lointain » (2050 et au-delà) à l'occasion de la commission Mobilité 21 (Rapport Duron).
- Qu'en sera-t-il après l'actualisation du plan de travail de la C.E. sur la mise en œuvre des corridors (fin 2016 / début 2017) ?

Les infrastructures fluviales et nodales du RTE-T /
source Commission Européenne, 2013

RÉSEAU CENTRAL	RÉSEAU COMPLEMENTAIRE	
		Infrastructures fluviales
		Plate-forme rail-route
		Ports (rail/route inclus)
		Aéroports
		Mise à niveau infrastructures
		Création d'infrastructures



Rail fret

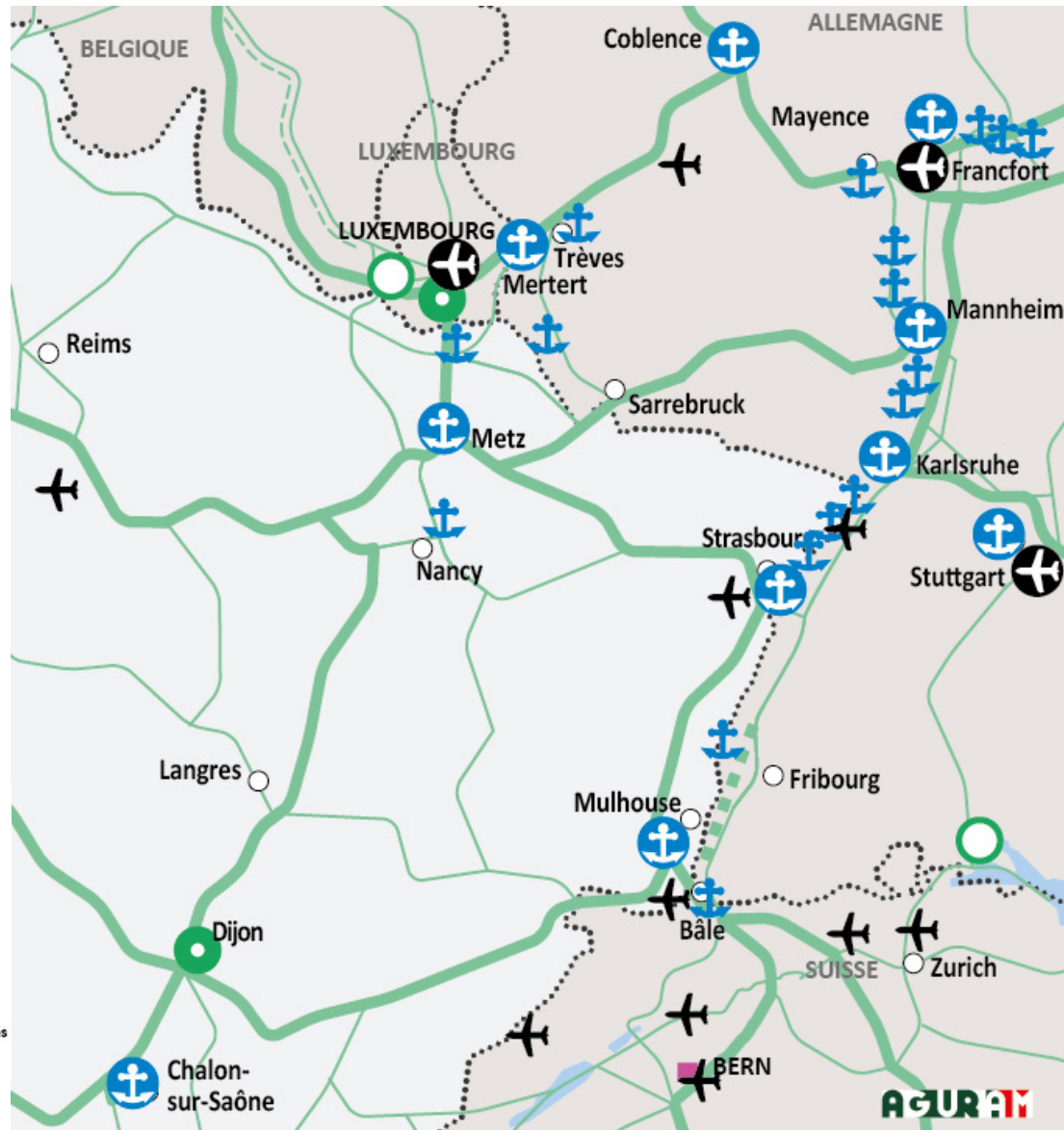
- Une sélection cohérente avec les flux fret observés...
- ...Qui interroge pourtant sur la compatibilité avec le développement souhaité de l'offre voyageurs directe entre le Sillon et la Vallée du Rhône.
- Metz apparaît comme seule plate-forme trimodale du réseau central sur le Sillon.

Aérien

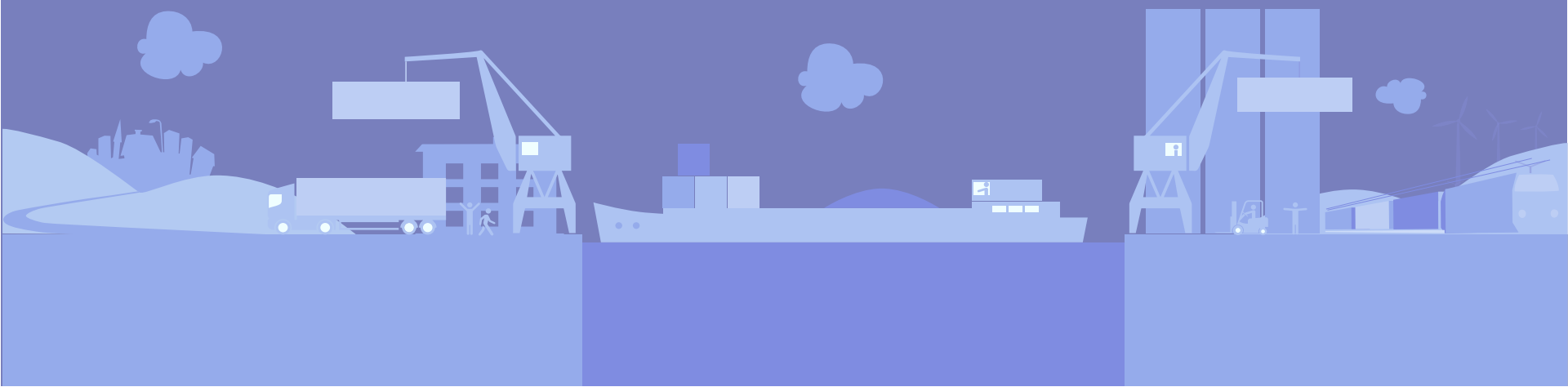
- L'effacement « fret » de Lorraine Airport est acté...
- ...Au profit de Luxembourg-Findel ?

Les infrastructures ferrovières et nodales du RTE-T/
source Commission Européenne, 2013

RÉSEAU CENTRAL	RÉSEAU COMPLEMENTAIRE	
		Infrastructures
		Plate-forme rail-route
		Ports (rail/route inclus)
		Aéroports
		Mise à niveau infrastructures
		Création d'infrastructures



L'OUTIL LOGISTIQUE DU SILLON



L'OUTIL LOGISTIQUE DU SILLON LORRAIN DANS SON CONTEXTE

À l'échelle européenne, un axe navigable à grand gabarit majeur qui relie le Sillon au *Range Nord*...

- Le sillon lorrain intègre le cercle restreint des territoires baignés par une artère navigable à grand gabarit.
- Celle-ci relie le territoire aux ports du Range Nord (de Calais/ Dunkerque à Amsterdam voire Hambourg), point d'échange fret structurant à l'échelle européenne et mondial.

...mais aujourd'hui en impasse vers le bassin rhodanien et le *Range Sud**

* Ports de Barcelone, Marseille-Fos, Gênes...

Infrastructures fluviales et portuaires - l'environnement du Sillon Lorrain



L'ouverture logistique vers la Saône et le Rhône, un projet repoussé à un «horizon lointain»* par la Commission Mobilité 21

Une voie navigable qui relie Nancy, Metz et Thionville au Rhin et aux ports de la mer du Nord (le Range Nord).

Un automoteur Grand Rhéna et un automoteur au gabarit Freycinet (ou spitz) sur le Rhin



Classée V sur l'échelle européenne de 0 à VII, la Moselle reçoit les chalands **Grands Rhénans** jusqu'à 3000t, ou 6000t en convois poussés.

Mais aujourd'hui en cul-de-sac : au-delà de Neuves-Maisons, seuls les **spits** au gabarit Freycinet (250t) peuvent naviguer.

*Un projet pourtant retenu par l'Union Européenne, en phase avec les principes du Grenelle de l'environnement, les objectifs de la COP21, et soutenu par de nombreux acteurs publics économiques***

Fatalité ou priorité commune à défendre ?

* Commission Mobilité 21, «Pour un schéma national de mobilité durable», juin 2013

** «De nouveaux axes pour une croissance durable du transport en France et en Europe, Seine-Moselle-Rhône, Seine-Nord-Europe», Provoideau

La Moselle au cœur d'un noeud ferroviaire et routier de premier ordre.

- Le sillon lorrain est au cœur d'un important noeud ferroviaire européen (près de 130 trains fret / jour entre Thionville et Novéant : un record en France*).
- C'est aussi un noeud autoroutier international structurant (A4, A31, A30, A320...).

* Sources : SNCF Réseau, 2015 (données 2013)

Un avantage concurrentiel trop peu exploité ?

Athus (port sec d'Anvers) et Bettembourg ont su se développer et occuper le marché sans de telles conditions physiques...

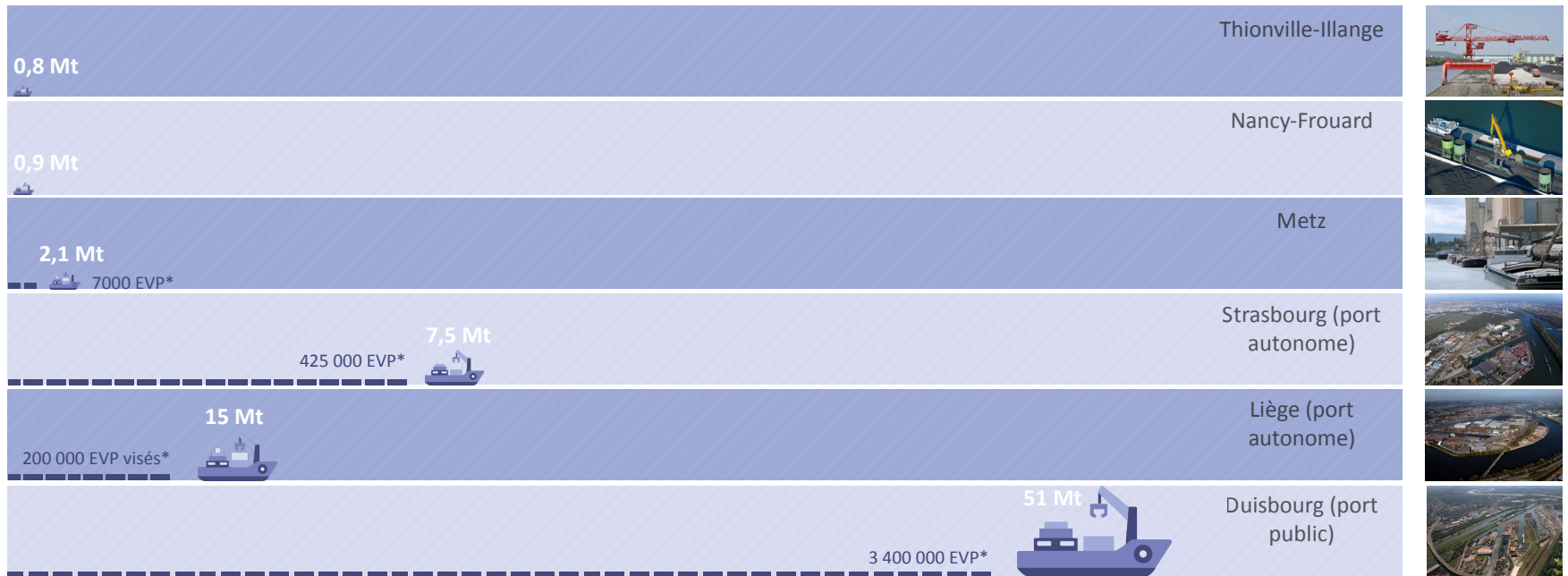
Infrastructures ferroviaires fret plate-formes multimodales - l'environnement du Sillon Lorrain



DES PORTS NOMBREUX, MAIS PETITS

La Moselle, hinterland parmi d'autres ports maritimes du *Range Nord*...

Trafic fluvial (Mt)



Comment «jouer dans la cour des grands» ? Pour quelles retombées économiques ?

Sources : VNF DTNE, Port autonome de Liège, DuisPort. 2015 pour tous

*EVP : équivalent vingt pieds - unité de calcul du trafic de conteneurs - 1 conteneur de 40 pieds = 2 EVP

Gouvernance : un outil portuaire «éclaté»

Un trafic partagé sur 24 sites...

- 4 sites publics gérés par 3 concessions VNF...
 - CAMIFEMO (CCI57 actionnaire majoritaire) : Thionville-Illange et Metz-Mazérolle.
 - Nouveau-Port-de-Metz (CCI57 à 98%)...
 - CCI54 : Nancy-Frouard.
- 20 ports privés.

...et déployé sur 60 km

Des rapprochements / coopérations à renforcer pour consolider et optimiser l'outil à l'échelle du Sillon Lorrain ? _____

Gouvernance : les trois concessions publiques se terminent fin 2018 - une réflexion en cours pour préparer l'après _____

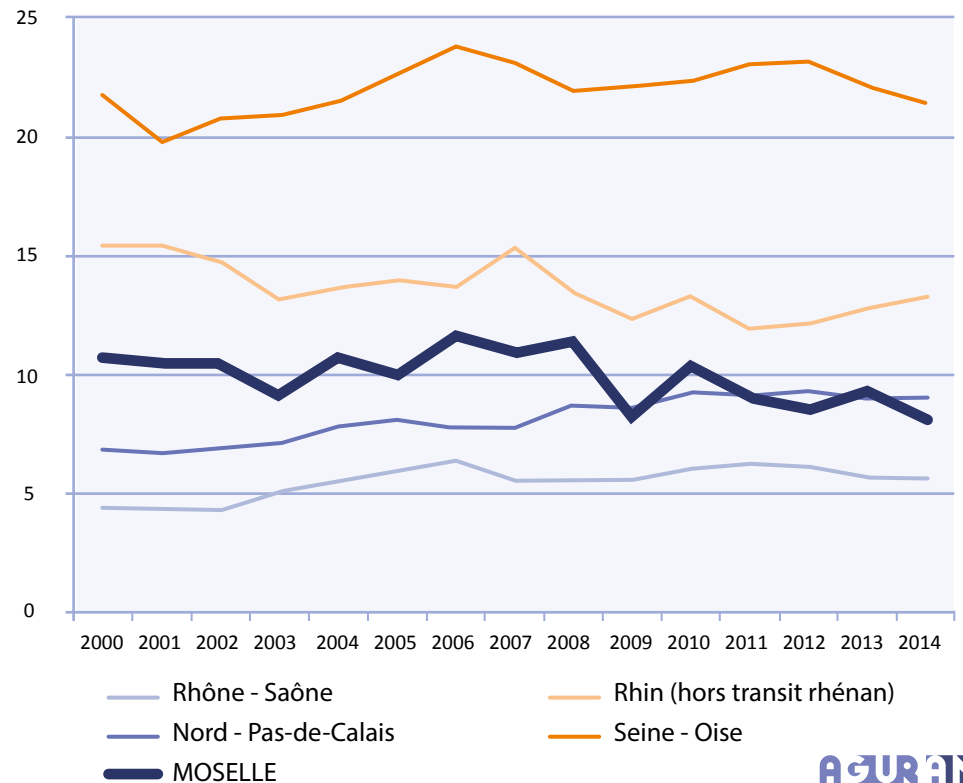


Couverture territoriale comparée d'Europoort (Rotterdam) et de la Moselle française aval

Un trafic qui se maintient difficilement

- Un trafic **d'env. 8Mt** en 2014 sur la Moselle française, ce qui équivaut à 60% du trafic des ports français du Rhin...
- ... Mais une évolution en dents de scie marquée, et une baisse tendancielle depuis 10 ans.
- **Ports privés = 50% du trafic...**
- ...une spécificité qui explique les fortes variations annuelles (monotrafics privés) et la baisse tendancielle (fermeture de centrales à charbon et des hauts fourneaux...)
- Un risque de déséquilibre ? Les flux permettaient un quasi-équilibre entre import (sidérurgie et énergie) et export (sidérurgie et céréales).

Évolution du trafic fluvial par bassin de navigation, en millions de tonnes. Source : VNF



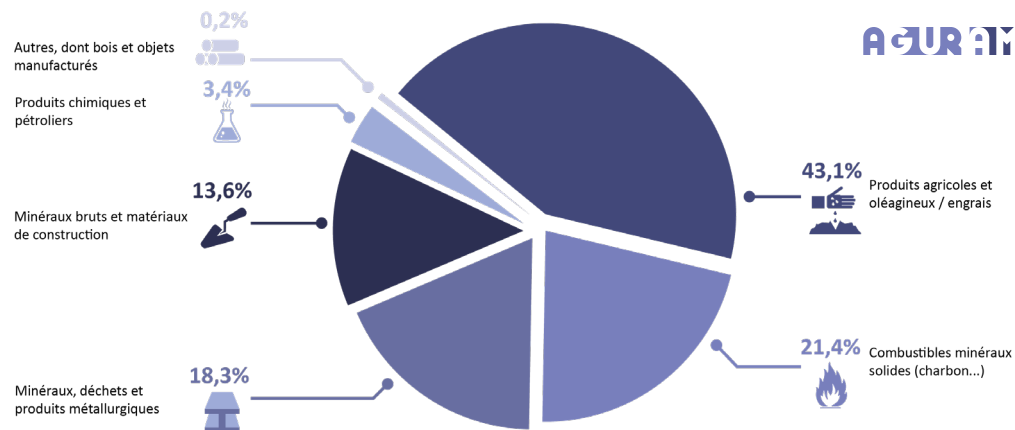
Un second souffle à trouver en lien avec l'économie lorraine...

Une logistique vrac et pondéreux liée à l'histoire industrielle de la Lorraine

Énergie, métallurgie et agriculture : des trafics massifiés dans une logique industrielle

- Des trafics vrac et pondéreux très dominants,
- Une gestion mono ou bi-modale pour des chargeurs uniques,
- Des trafics matures ou déclinant.

Évolution du trafic fluvial par bassin de navigation, en millions de tonnes. Source : VNF



Jusqu'en 2014, la Moselle, seul bassin français sans plate-forme trimodale conteneurs

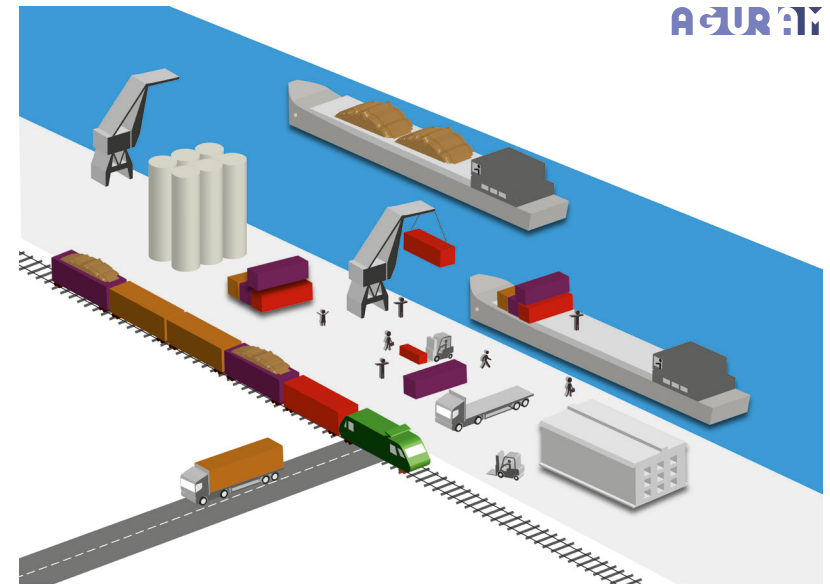
- Conteneurs et caisses-mobiles : outil de la mondialisation et du dynamisme des échanges commerciaux,
- Plate-forme trimodale : outil de captage de ces échanges complexes.

Jusqu'en 2014, la Moselle, seul bassin français sans plate-forme trimodale conteneurs

* UTI : unité de transport multimodale – unité de calcul du trafic de conteneurs, caisse-mobiles (...) par essence multimodal.

Une plate-forme trimodale : un site unique pour les trois principaux modes fret

- massifier des trafics multi clients, au services de l'ensemble des entreprises locales,
- opérer un transfert modal de la route vers le fer et le fluvial : développement durable et adaptation permanente aux besoins des chargeurs,
- traiter les Unités de transport multimodales (UTI) : conteneurs, caisses mobiles... ou tout autre objet,
- accroître les trafics, fluviaux ou autres.



Frouard / Champigneulles, Nouveau port de Metz et Thionville-Illange, bases d'un outil public lorrain...

...mais quelle compétitivité et quelle complémentarité ?

- Les unes envers les autres ?
- face aux sites transfrontaliers ?
- face à la route ou au fer de bout-en-bout : coût, *transit-time* ?

Massifier toujours plus pour optimiser l'investissement et baisser les prix

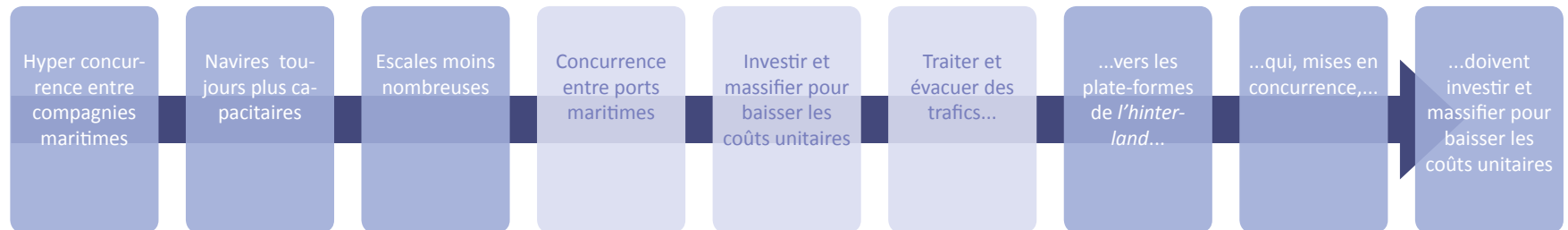
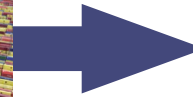
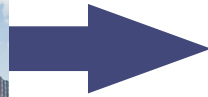


Plate-formes trimodales, solution d'avenir pour le sillon lorrain ?

L'équilibre financier de la plate-forme conteneur du nouveau port de Metz se situe vers 17 000 EVP*...

C'est à peine la capacité d'emport des portes-conteneurs maritimes les plus récents. Par exemple, Le Bougainville, lancé en 2015 par CMA CGM a une capacité de 18 000 EVP.

* EVP : équivalent vingt pieds – unité de calcul du trafic de conteneurs – 1 conteneurs de 40 pieds = 2 EVP, par exemple.

Deux plate-formes logistiques majeures à nos frontières

Les plates-formes d'Athus et Bettembourg sont très proches de la frontière. La Lorraine, constitue, leur *hinterland* naturel.

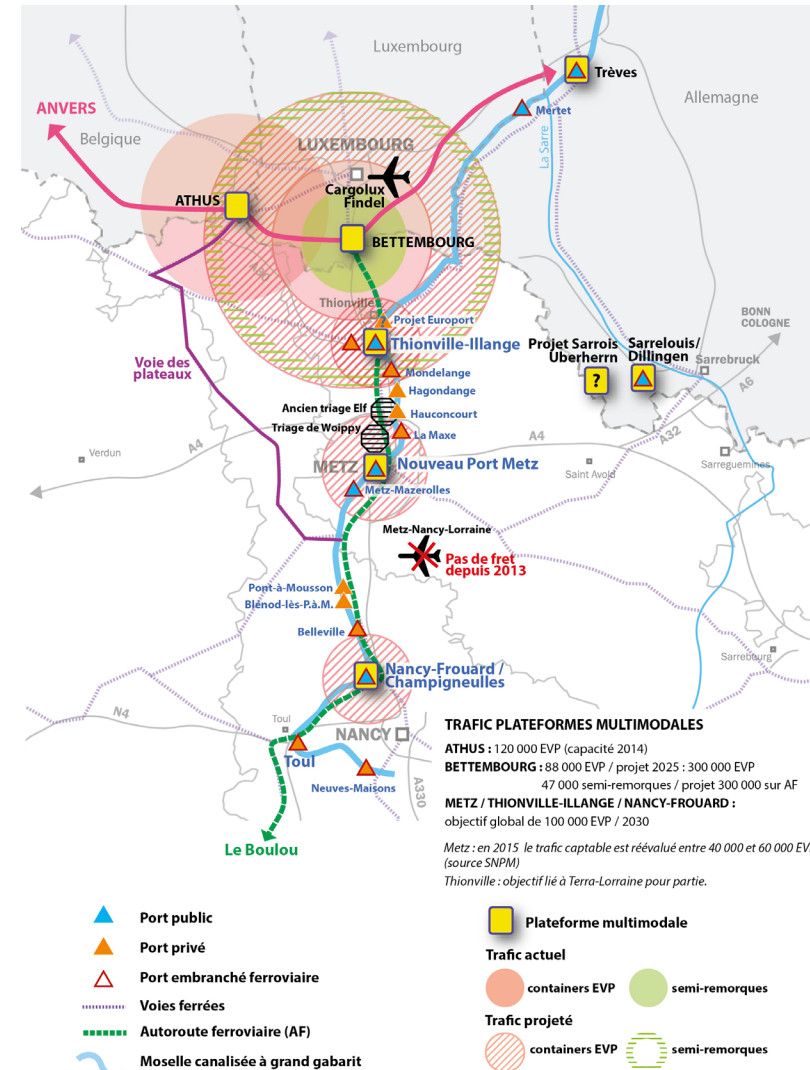
Les deux sites ont vu le jour en tant qu'alternative à l'industrie sidérurgique vacillante à la fin des années 1970 :

- En Belgique, **Athus** est l'arrière port d'Anvers, situé au tripoint avec la France et le Luxembourg dont il « commande » l'accès fret.
- Situé au Luxembourg à 3km de la frontière française, **Bettembourg** porte une ambition : faire du Luxembourg un acteur logistique incontournable en Europe.

Son développement participe d'une politique volontariste qui repose sur le dynamisme des CFL (opérateur ferroviaire national) et concerne aussi le site de l'aéroport de Findel (LuxAirport Findel : 5ème aéroport fret d'Europe¹, et CargoLux, 7ème compagnie fret aériens mondiale²). Les deux sites sont contraints par la disponibilité foncière et la capacité d'infrastructures routières et ferroviaires saturées. Une partie du problème et de sa solution est située en France, sur le Sillon lorrain.

¹ LuxAirport, 2014 – 7ème express compris

² Paperjam.lu, 23 mars 2016



720 000 UTI à Bettembourg et Athus : quel impact sur le Sillon ? _____

- Les plates-formes trimodales françaises visent un trafic de 100 000 conteneurs/an d'ici 15 ans...
- Bettembourg vise 600 000 UTI/an (conteneurs, semi-remorques...) et Athus 120 000, sans voie d'eau.
- Un impact fort sur les infrastructures lorraines
- saturation des axes routiers structurants : A31 / A30...
- sillons fret : forte croissance du transit au dépend de besoins locaux ?
- autoroute ferroviaire : des sillons de transit bloqués et priorités.

Un modèle multimodal transfrontalier pour mieux planifier ? _____

Un enjeu à préciser et prendre en main pour l'outil logistique lorrain _

- risque pour la pérennité des outils logistiques du Sillon, au premier rang desquelles les nouvelles plates-formes trimodales ?
- opportunité de développer des synergies avec Athus ou Bettembourg ?
- partenaire, ou prestataire de ces géants ?
- quelle coopération possible de tous les acteurs ? État, Région et collectivités, EPIC (VNF, SNCF Logistics et Réseau), ports, chargeurs et transporteurs, cluster Novaflux...

Vers quelle stratégie commune et partagée des acteurs du Sillon ? ____



«Chasser en meute» selon une logique d'axe : stratégie nationale ? _____

D'une logique régionale...

Depuis 2010, avec du retard sur les ports allemands, les ports maritimes français et leurs hinterlands se regroupent autour de logiques d'axe.

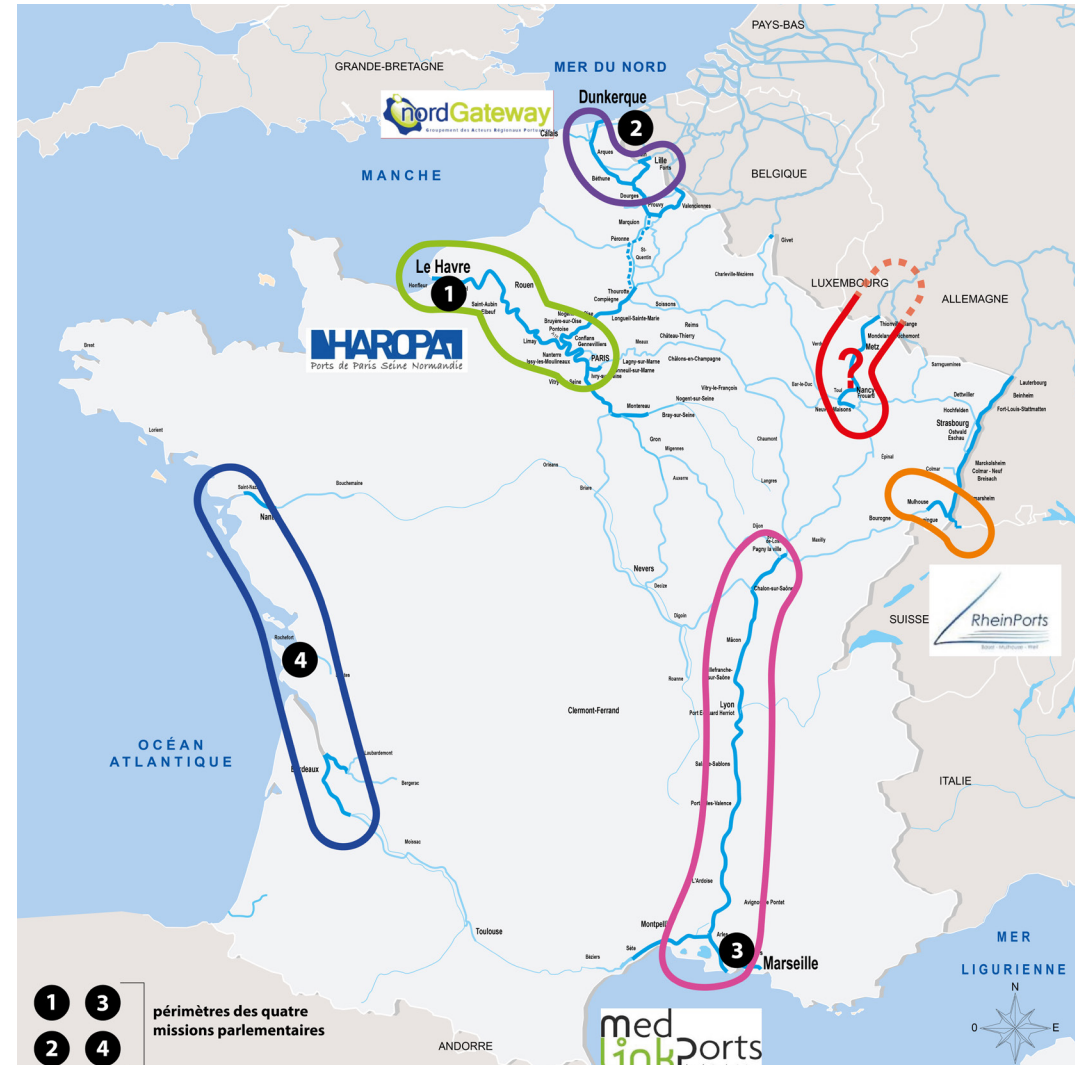
...à une stratégie nationale ?

2016 : quatre équipes parlementaires missionnées pour travailler sur l'attractivité des ports maritimes français avec l'appui de leur hinterland fluvial...

Et sur la Moselle, quelle stratégie des ports, des collectivités, de l'État et de VNF ? _____

Fin des concessions publiques en 2018.
Et après ? _____

Quatre regroupements portuaires, dont l'un de 100% fluvial (RheinPorts), et quatre équipes de travail parlementaires pour aller plus loin



La Moselle, hinterland français des ports belges et néerlandais...atout ou handicap ? _____

Quelle logique d'axe vers le Rhin et quelle coordination des investissements et de la gestion ?

- équipements et aménagements concertés, plate-forme informatique partagée, gestion des flux (quais, slots,...),
- bourse de fret, gestion des conteneurs vides, communication...

Quel positionnement intelligent face à la puissance des voisins transfrontaliers, et compte tenu du différentiel des finances mobilisables ?

Quelle coordination pour soutenir l'ouverture aux autres bassins fluviaux ?

- promotion des projets français et européens Saône-Moselle / Saône-Rhin ?
- concertation sur poursuivre les réflexions Seine-Est ?

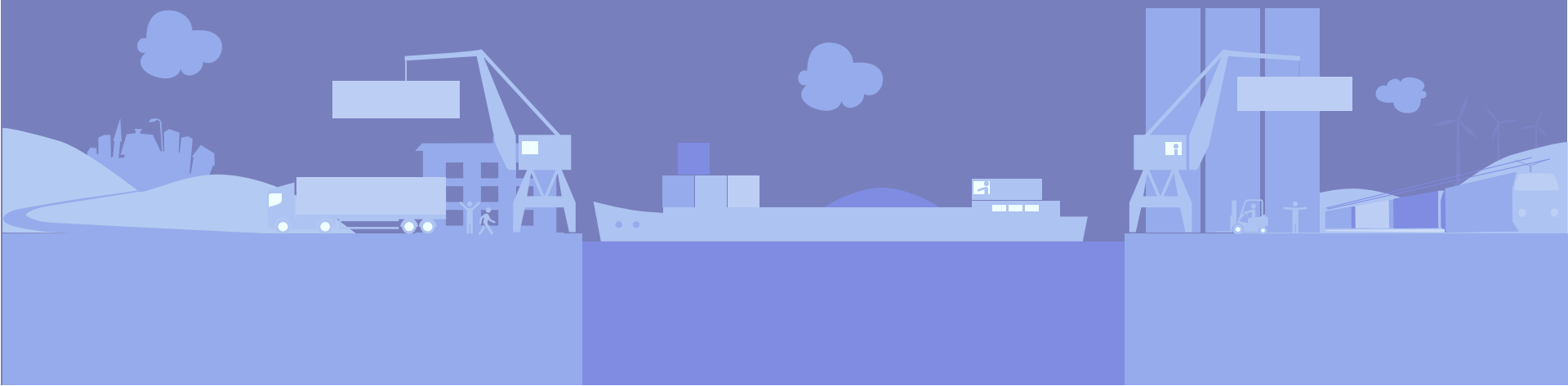
Se faire entendre...autour de quelle stratégie commune ? _____



RheinPorts : exemple de regroupement des ports fluviaux de Mulhouse, Bâle et Weil pour le développement d'une plate-forme unique et internationale.

PORTRAIT DES PLATEFORMES MULTIMODALES DU SILLON LORRAIN* ET DE BETTEMBOURG ET ATHUS

* Le port de Metz Mazerolle est volontairement écarté ici.
Son trafic 2014 était limité : 440 000 t, dont 190 000 par la voie d'eau.



THIONVILLE-ILLANGE

Un port spécialisé dans les pondéreux et les produits métallurgiques , en attendant les conteneurs ? _____



Port concédé à la société CAMIFEMO (CCI 57 majoritaire), et piloté par la Société des Ports de Moselle (filiale de la CCI 57)

Équipement principal :

- 69 ha de foncier dont env. 55ha aménagés,
- 1 750 m linéaires de quais,
- 1 embranchement ferroviaire privé de 11kms
- 45 000t de capacité de stockage cérélier en silo,
- Plate-forme conteneurs multimodale de 10 000m²

Aménagements récents 13M€ investissements :

- Plate-forme conteneurs (tarmac et équipement),
- Équipement multimodal : voies ferrées, reach stackers...,
- Nouveau bureaux,
- Centrale à béton,
- Silo (privé) en construction.

Trafics :

- 1,6Mt manutentionnées en 2015, port privé Gepor compris, dont 0,8Mt par la voie d'eau,
- 10ème port fluvial français,
- 1er port métallurgique français.

Perspectives et enjeux :

- Pérenniser la ligne conteneurs MMS et développer le trafic conteneurs tous modes,
- Diversifier les trafics,
- Renforcer l'accessibilité ferroviaire.

Sources : VNF DTNE, 2014 et 2015 ; Société des ports de Moselle

- 1 Future extension projet Europort (SEM) ?
- 2 Port privé Gepor
- 3 Sopcillage, future extension du projet Europort ?
- 4 Môle central, port public équipé de 2 darses
- 5 Port privé Gepor

NOUVEAU PORT DE METZ

Premier port de la Moselle grâce aux céréales et au nouveau trafic conteneur



Sources : VNF DTNE, 2014 et 2015 ; Société des ports de Moselle

- 1 T1 Silos et quai à dominante céréalière embranchée ferroviaire
- 2 Nouveaux bureaux du port
- 3 T2 Nouvelle plate-forme conteneurs embranchée eau/fer/route
- 4 Nouveau silo en construction d'une capacité de 25 000 t
- 5 Nouvelle centrale à béton

Port concédé à la société CAMIFEMO (CCI 57 majoritaire), et piloté par la Société des Ports de Moselle (filiale de la CCI 57)

Équipement principal :

- Env. 60ha concédés, dont 40ha aménagés ou en cours d'aménagement,
- 1 200m linéaires de quais,
- 1 voie ferrée embranchée de 1 000m, 2 de 750m,
- 550 000t de capacité de stockage céréalière en silo (privés),
- Plate-forme conteneurs multimodale de 30 000m² équipée (grue, reach stackers...)
- MMS, ligne fluviale de conteneurs régulière vers Bonn hub d'accès aux ports du Range Nord.

Trafics :

- 4,2 Mt manutentionnées en 2015, dont 2,1Mt par la voie d'eau, 173 000t par le fer et 2 Mt par la route,
- Env. 7 000 EVP traités en 2015
- 7ème port fluvial français (VNF, 2014)
- 1er port fluvial céréalière français (VNF)

Aménagements récents 13M€ investissements :

- Plate-forme conteneurs (tarmac et équipement),
- Équipement multimodal : voies ferrées, reach stackers...,
- Nouveau bureaux,
- Centrale à béton,
- Silo (privé) en construction.

Perspectives et enjeux :

- Pérenniser la ligne conteneurs MMS et développer le trafic conteneurs tous modes,
- Diversifier les trafics,
- Renforcer l'accessibilité ferroviaire.

NANCY-FROUARD - CHAMPIGNEULLES

Un port diversifié et couplé au terminal combiné de Champigneulles



Port concédé à la CCI 54, et exploité par Nancyport SAS (groupe Rhénus) et l'Union des Coopératives Agricoles

Équipement principal :

- 7 ha de terrain (23 000 m² d'espaces de stockage dont 13 000 m² d'entrepôts),
- 900 m de quai,
- 5 grues de 5 à 35t,
- 1 portique pour les colis lourds jusqu'à 320 t,
- 3 chargeuses, 3 colis élévateurs...

Autre :

- Le terminal ferré de Champigneulles (3 voies ferrées de 900m chacune) est connecté avec le port fluvial.

Trafics :

- 2,21 Mt de trafic eau-fer-route en 2014 (+7 % / 2013) , dont 0,9Mt par la voie d'eau,
- 2ème port fluvial céréalier français

Aménagements récents ou en cours :

- Réalisation d'une plate-forme de 10 000 m² (octobre 2015),
- Renforcement du quai et des voies ferrées
- Modernisation des accès, des systèmes de pesée et de contrôle du site

Perspectives et enjeux :

- Allongement de l'écluse de Clévant de 110 m à 135 m (CPER 2015-2020),
- Développement de l'activité de stockage et perspective de plateformage du site attenant de la Nouvelle (7 ha),
- Massification du fret du Sud lorrain et vers la région parisienne (renforcement de la ligne Champigneulles-Fos et ligne nouvelle vers Paris, perspective de raccordement avec le bassin rhodanien grâce à la liaison Saône-Moselle et Saône-Rhin).

- 1 Moselle et écluse de Clévent
- 2 A31
- 3 Canal de la Marne au Rhin
- 4 Ligne Nancy-Metz-Luxembourg
- 5 Silos UCA
- 6 Vers le terminal multimodal de Champigneulles (env. 1 km)

TERMINAL CONTAINERS ATHUS (TCA)

Un site dynamique et soutenu (État, port d'Anvers...), mais contraint



Un terminal historique visionnaire

TCA a été créé en **1979** par l'intercommunale IDELUX, entreprise publique d'investissement, pour soutenir l'économie locale laminée par la crise de la sidérurgie (fermeture de l'usine d'Athus dès 1977...)

Dès l'origine, TCA se positionne comme **l'arrière port d'Anvers**, mais aussi de Zeebrugge ou Rotterdam, sur le marché naissant du trafic conteneur (quelques millions d'EVP traités dans le monde dans les 70's, 180M d'EVP¹ en 2015²).

Équipement principal :

- Intermodalité fer/route uniquement (port sec),
- Plate-forme conteneurs de 16 ha et 18 000m² d'entrepôts,
- 3 groupes de 4 voies sous portique : traitement simultané de 6 trains (1/2 train par voie),
- Capacité de 120 000 EVP /an (5 000 en stockage simultané).

Perspectives et enjeux :

- Recréation du lien direct vers la France (déferrée en 1993...) : 7M€, à l'horizon 2017-2018)-> possibilité de devenir une plate-forme fer/fer,
- Développement de la logistique à forte valeur ajoutée : empotage-dépotage, réparation de conteneurs, dédouanement...
- Devenir un opérateur ferroviaire de proximité ?

Risques et limites :

- Longueur des voies limitées (env. 27 wagons, / env. 50 EVP),
- Accès routiers saturés,
- Exploitation ferroviaire complexe (changement de front en gare d'Athus),
- Concurrence de Bettembourg, située dans le prolongement de la ligne 165 d'Infrabel.

Quelques faits marquants...

- TCA, principal des 5 sites du système national Narcon pour le désengorgement du port d'Anvers,
- Anvers : membre du C.A.
- Subsidés au transport combiné de l'État fédéral : 2M€ d'aides indirectes³,
- Capte 60% à 75% du trafic conteneurs entre Anvers, Zeebrugge, Rotterdam et la Lorraine⁴.

¹ EVP : équivalent vingt pieds - unité de calcul du trafic de conteneurs - 1 EVP = 2 conteneurs de 40 pieds par exemple

² Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

³ Alain Rysman, DG du TCA sur TVLux

⁴ Dynamisme (revue éco. wallonne), août-sept. 2013

TERMINAL DE BETTEMBOURG / EUROHUB

Une grande ambition au coeur de la politique de diversification économique du GDL



Aménagements récents ou en cours

Le terminal intermodal a été créé en **1979** par les CFL. Il abrite deux activités complémentaires qui ont connu une croissance très forte :
terminal conteneurs fer / route : 8 500 UTI¹ en 1997 (après 18 ans d'activité), mais 100 000 en 2016 et 300 000 en 2025 (objectif),
autoroute ferroviaire (AF) : 850 UTI (semi-remorques) en 2007, 8 000 en 2016, 300 000 en 2025 (objectif)

Eurohub sud, parc logistique international en plein développement

Un nouvel équipement majeur pour valoriser les flux de la plate-forme :
230 000m² d'entrepôts sur 52 ha,
complément ferroviaire de l'Eurohub centre de Contern (proche de Findel), tourné vers l'aérien.
spécialisation dans la logistique à forte valeur ajoutée.

Quelques faits marquants...

Un outil logistique ouvert sur l'Europe et le monde (voir carte),
Des entreprises françaises impliquées :
VIAA / Lorry Rail (SNCF) : exploitation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou,
SOGARIS : investisseur et exploitant en joint venture avec l'État luxembourgeois de SOLEIL : 106 000m² d'entrepôts sur l'Eurohub.
SNCF Ingénierie : AMO du projet en cours d'extension du terminal.
Dudelange, siège de l'entreprise lorraine Transalliance.

¹ UTI : unité de transport multimodale - unité de calcul du trafic mélangé conteneurs, caisses-mobiles (...). Comparable, par facilité, aux EVP.

² L'Antenne, 10.06.2016 ; l'Essentiel, 04.09.2012

³ doc. S.O.L.E.I.L.

Perspectives et enjeux :

La logistique, pilier de la politique de diversification économique luxembourgeoise,
Un investissement massif de l'État et de ses partenaires (CFL, SOGARIS...)²
221M€ pour le terminal intermodal (CFL...),
50 à 70M€ pour l'Eurohub (SOGARIS, Transalliance...)
Un environnement fiscal et réglementaire présenté comme stable et favorable³.

Risques et limites :

« The sky is the limit », ou « les arbres ne montent pas au ciel » ? En tous les cas...
Un accroissement non-mesuré mais certain de la demande routière (camions) et ferroviaire (sillons...) sur des infrastructures lorraines saturées.
Concurrence ou complémentarité avec les développements et projets lorrains ?

Directeur de la publication : Patricia Gout

Rédaction : Fabien Soria

Conception graphique et cartographique : Françoise Mitzner, Sébastien Dieudonné, Jérémy Hoffmann

Juillet 2016 - avec l'appui de l'ADUAN

www.aguram.org

AGURAM
Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle /
3 rue Marconi / 57070 METZ / tél : 03 87 21 99 00 / contact@aguram.org / www.aguram.org /

En partenariat avec :

**sillon
lorrain**

pôle métropolitain
européen