

Séminaire Fret inter-SCoT

Report modal dans le Sud Lorraine : enjeux et perspectives

14 juin 2022

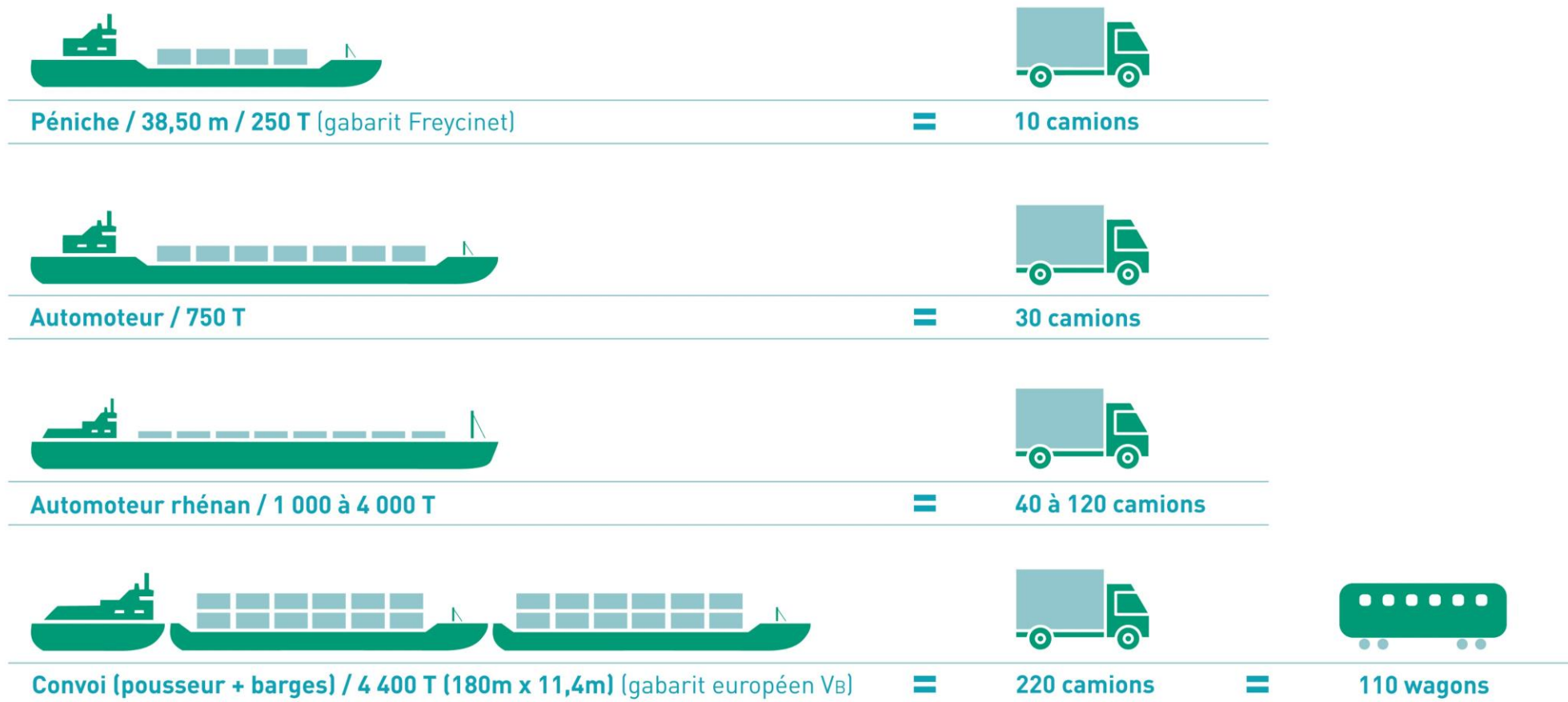




INTRODUCTION

- **Michel HEINRICH, Président du SCoT des Vosges centrales**
- **Denis VALLANCE, Président de la Multipole Sud Lorraine**

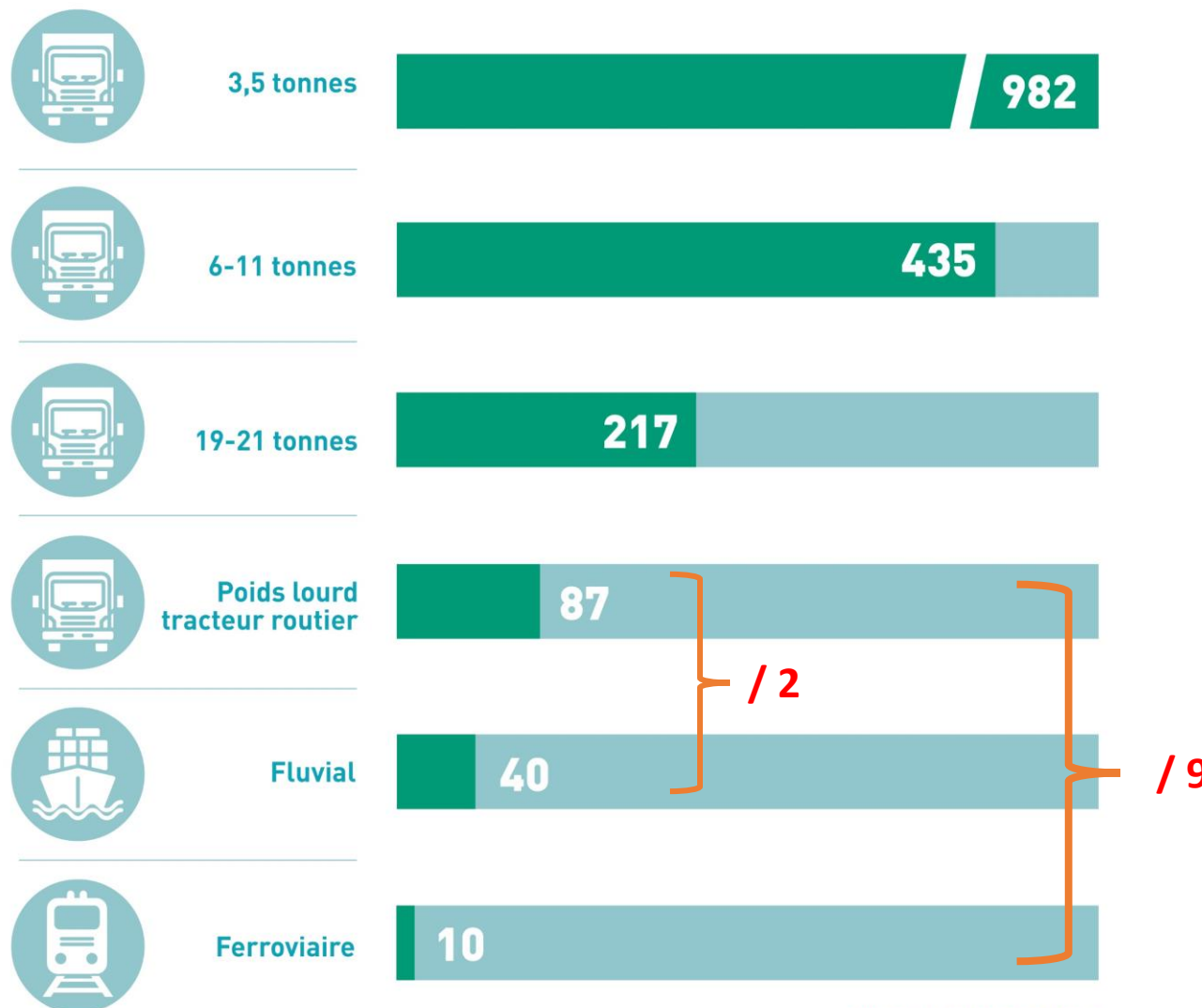
Le fluvial et le ferroviaire sont très intéressants sur longues distances et trafics pondéreux



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



Émissions de GES en gCO2/tkm, selon les véhicules



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

SOURCE | FRANCE LOGISTIQUE

Au cœur des corridors européens, des flux de transit

Des flux principalement orientés Nord/Sud

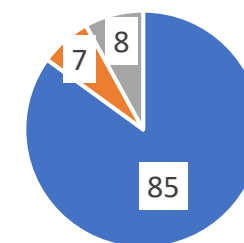
Un réseau avec des nœuds structurants saturés et un réseau capillaire dégradé



Un Sud Lorraine industriel

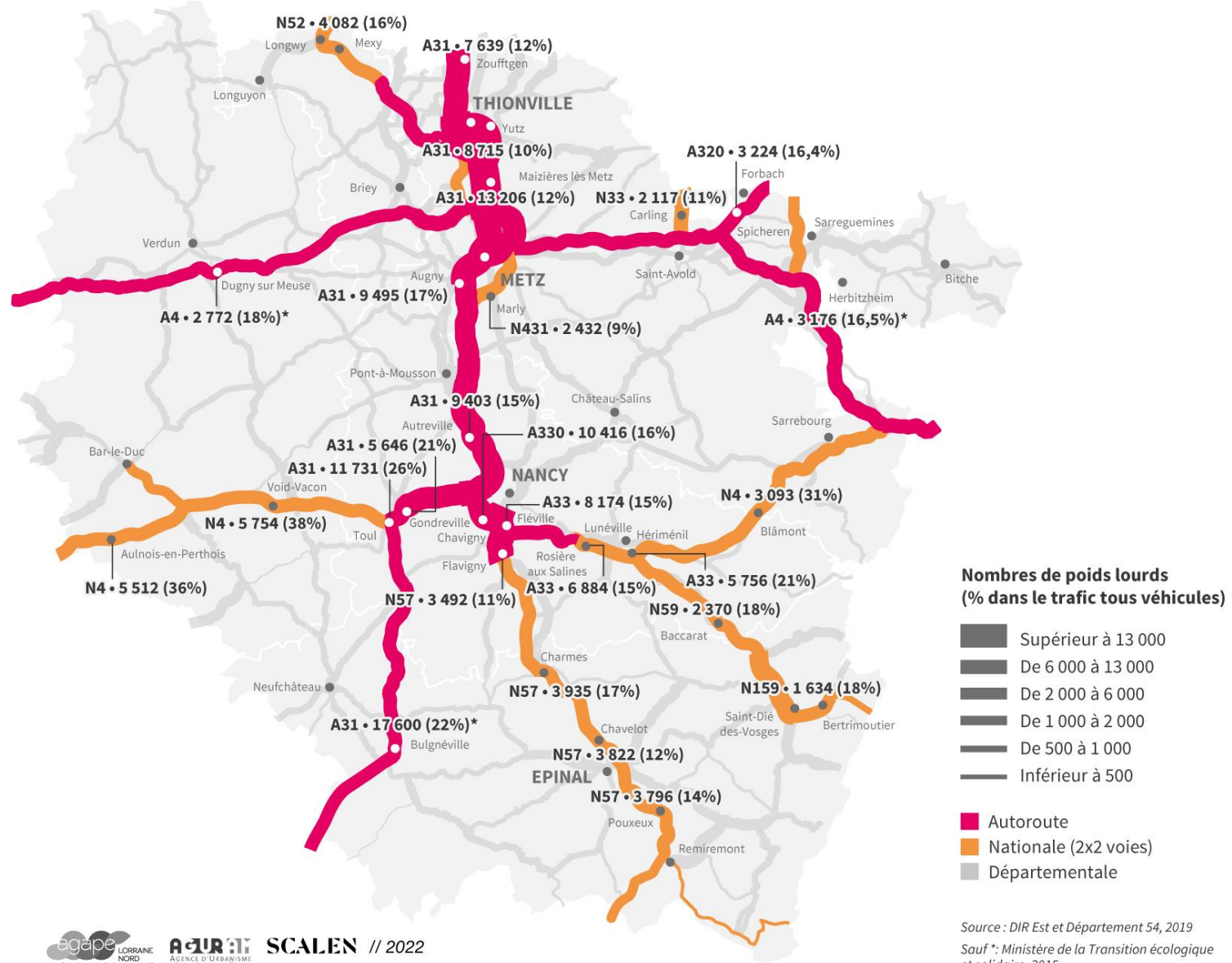
Un maillage historique plus dense en voies ferrées et voies fluviales

La route moins dominante dans les tonnages transportés %



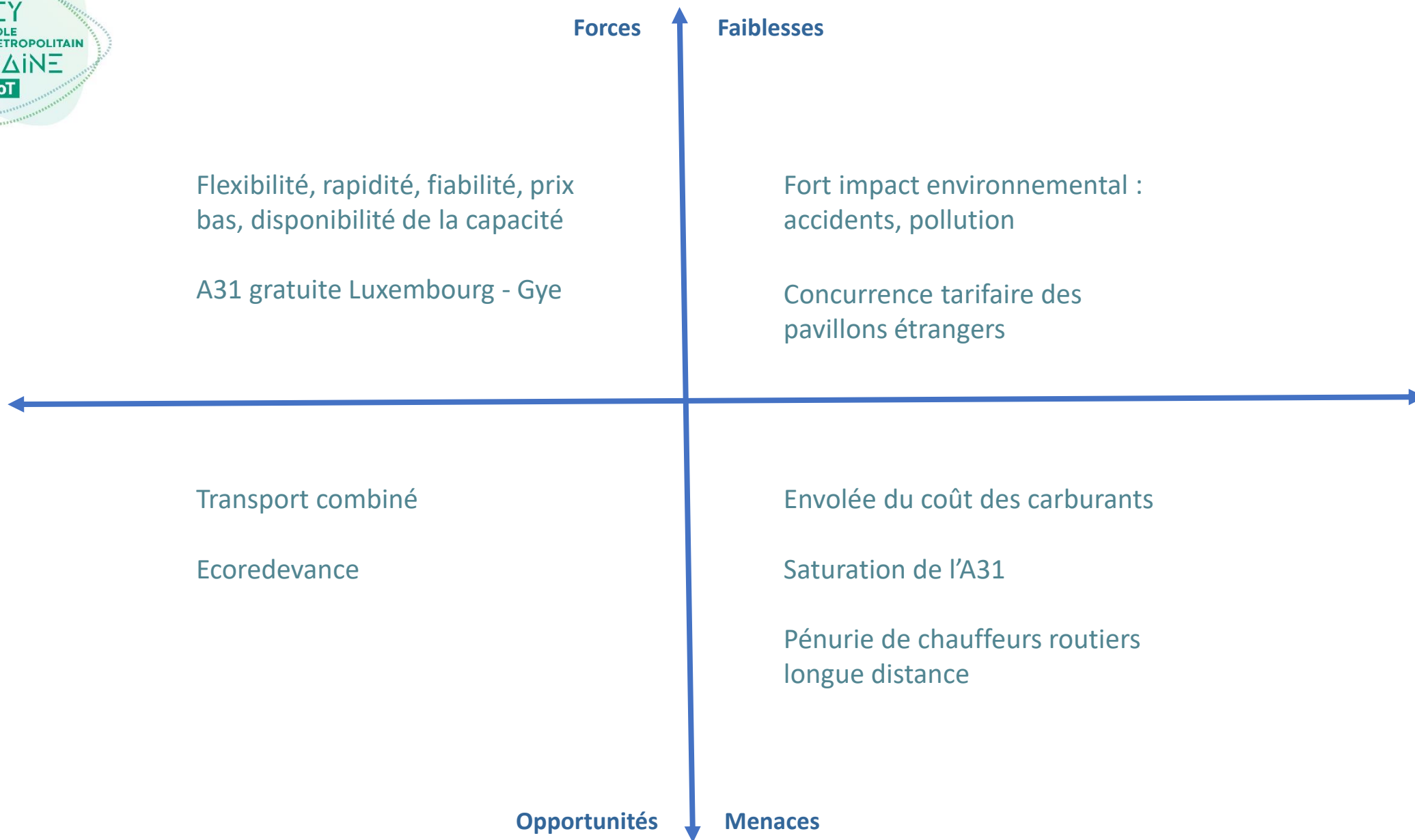
■ Route ■ Fleuve ■ Rail

Fret routier : la croix Sud Lorraine



Source : DIR Est et Département 54, 2019

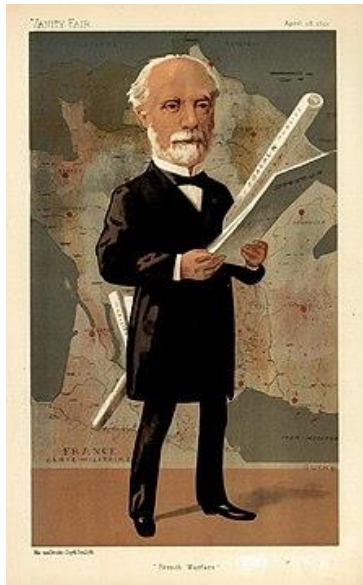
Sauf *: Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2015





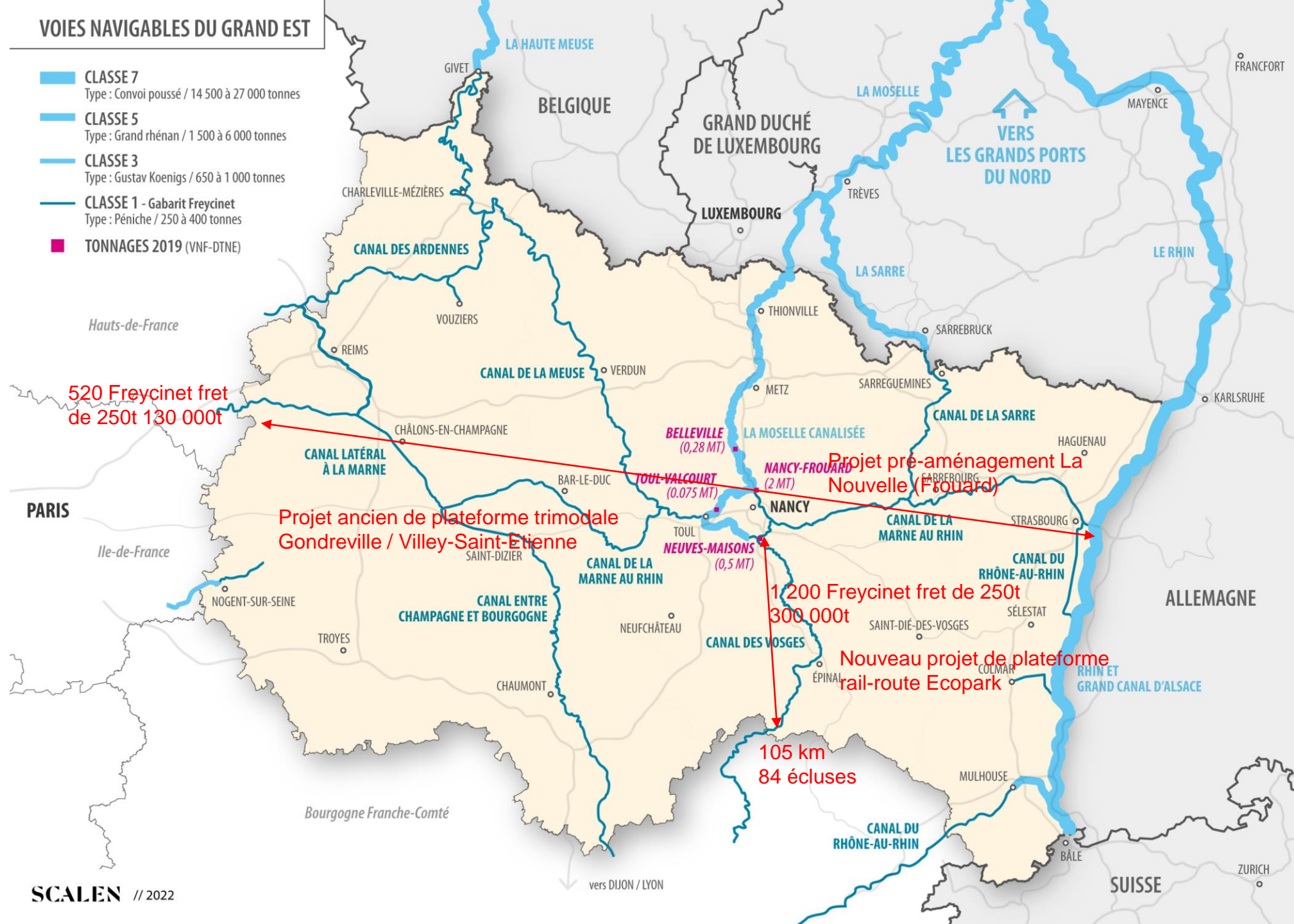
Gabarit européen :
pondéreux - fret route-fluvial

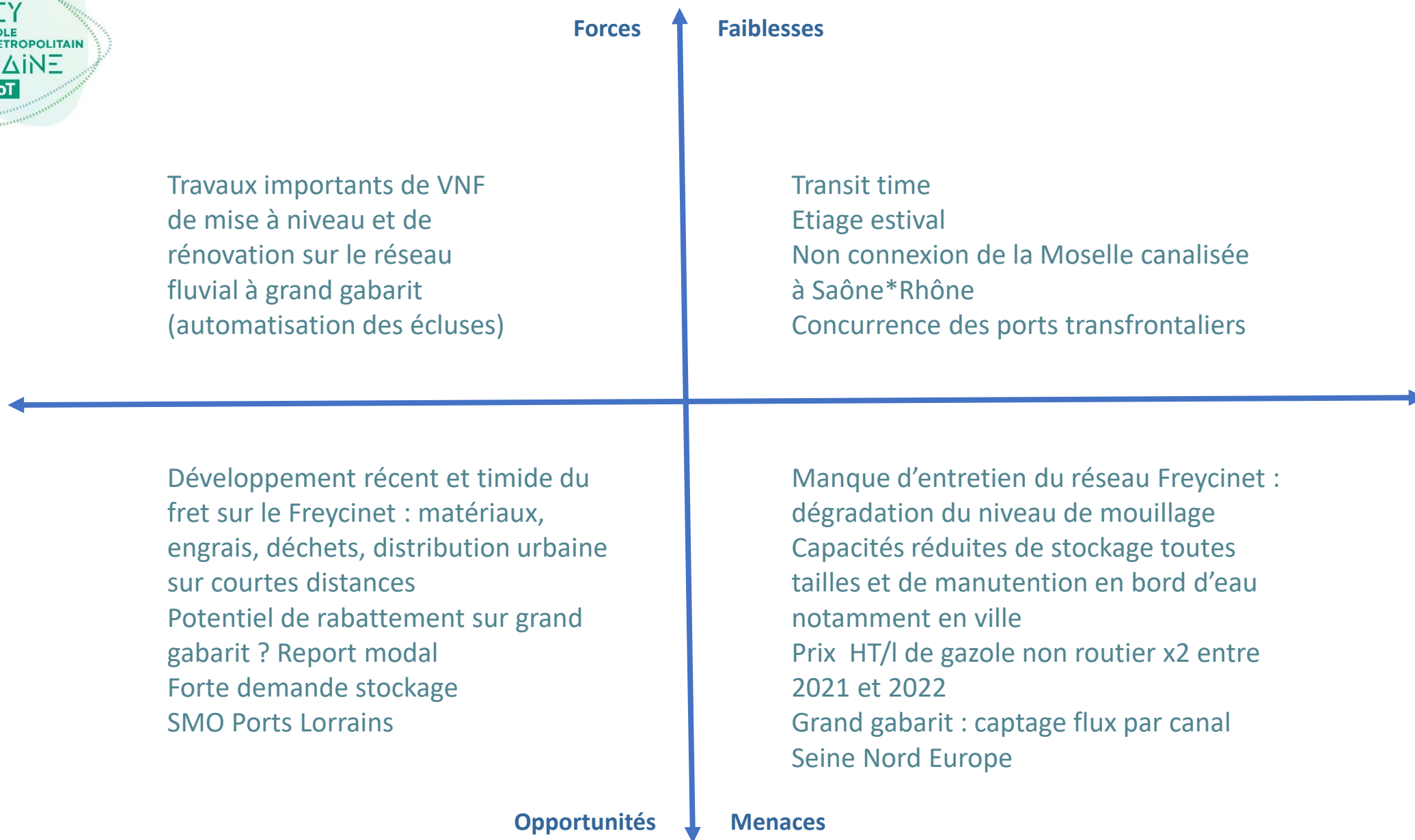
Gabarit Freycinet marginal en volumes : tourisme fluvestre, activités ludiques, trafic local de matériaux de construction



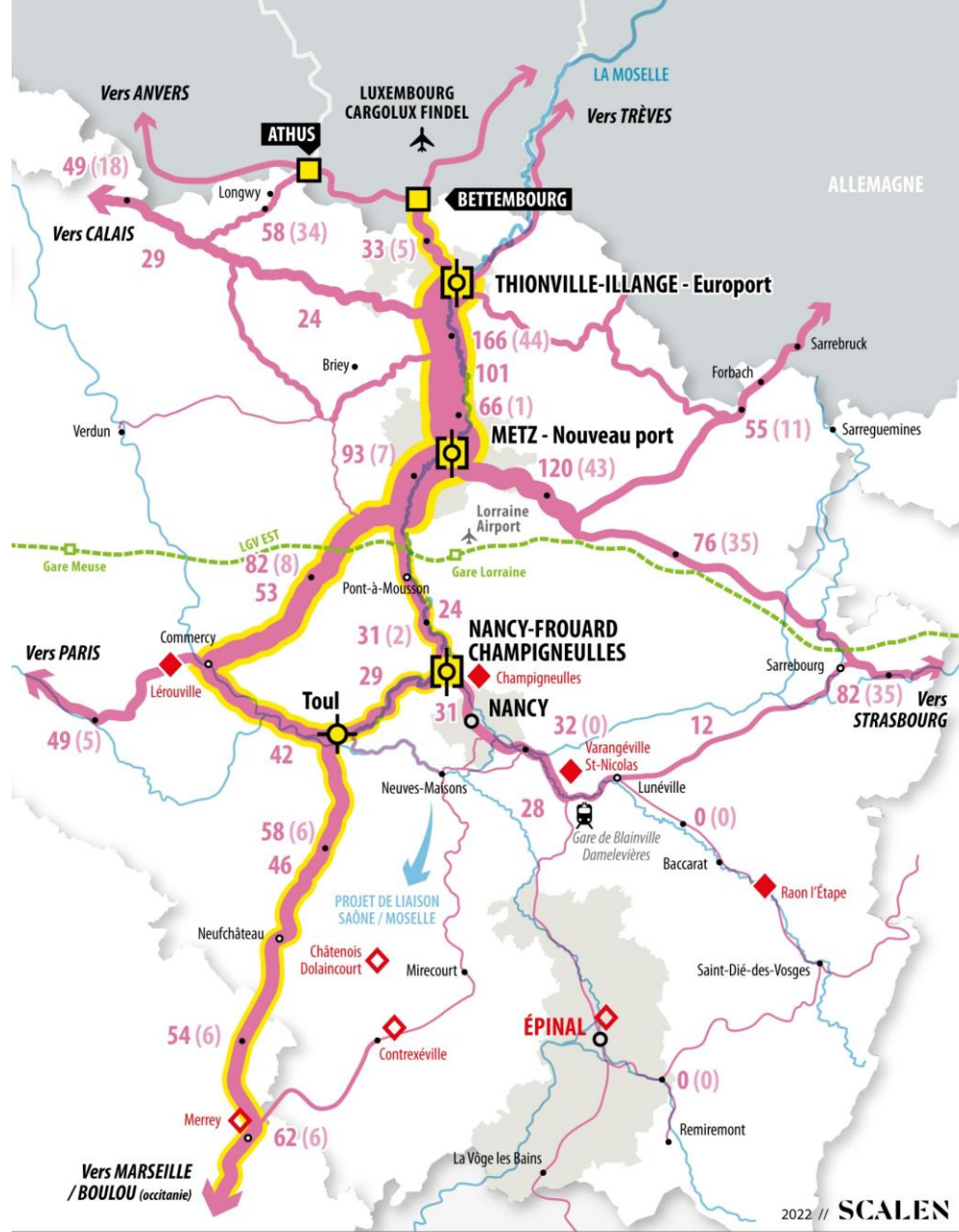
VOIES NAVIGABLES DU GRAND EST

- **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)**



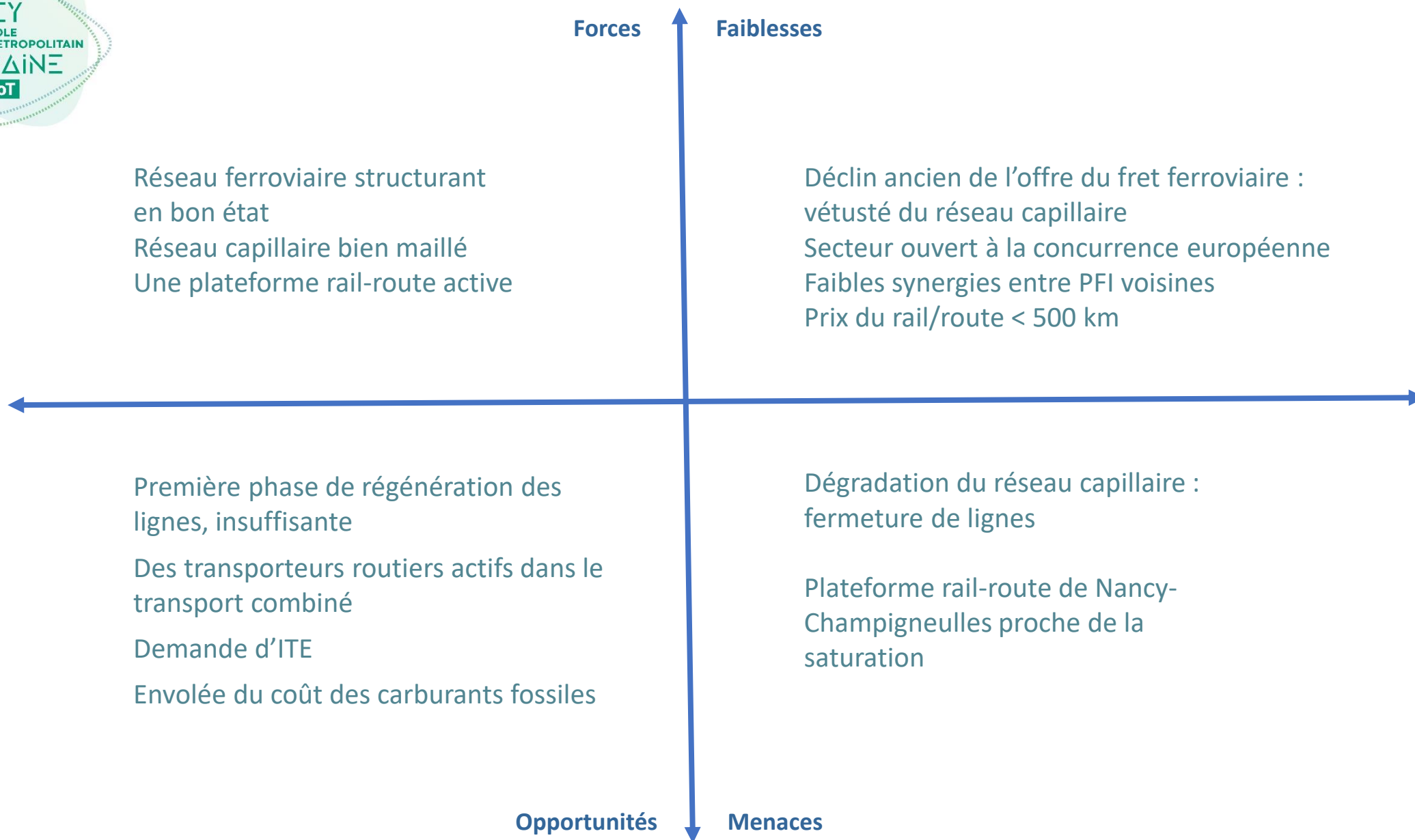


Distorsion de concurrence



- Plateforme multimodale
- Plateforme multimodale avec port public embranché ferroviaire
- Port public embranché ferroviaire
- ◆ Cours accessible immédiatement
- ◆ Cours accessible après diagnostic
- Lignes SNCF - Fret
- Autoroute ferroviaire Bettembourg / Marseille
- 46 Trafic fret moyen journalier (2015)
(Source : Tableau de bord transports & logistique Grand Est - ORT&L Grand Est / 06/2018)
- - - LGV Est
- Canal à grand gabarit
- Voies navigables

2022 // SCALEN



- **L'expertise d'usage du transport du fret**
Philippe NAGEL, GSM, Président de l'Union des Chargeurs de Lorraine
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 ?

Echanges avec la salle

Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire



Perspectives d'évolution du fret fluvial et
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 d'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**

- **Table-ronde**

Sophie-Charlotte VALENTIN, Directrice territoriale VNF NE

Christophe MENDES, Directeur Lorport

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 ?

Echanges avec la salle

- **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

- Enseignements

1. Quels défis, quels besoins futurs ?

Pascal TATON, Directeur général SCALEN

A. Deux défis à relever pour transformer le fret :

- La transition énergétique pour décarboner le fret d'ici 2050
- L'incertitude de l'évolution des besoins du transport de marchandises (t.km)

B. Un cap : prioriser le passage par le fer et le fleuve pour contribuer à la décarbonation quasi-totale du fret d'ici 2050

C. Une condition : mieux se coordonner territorialement pour concrétiser des objectifs vertueux

2. Perspectives post séminaire

- Denis Vallance, Président de la Multipole Sud Lorraine
- Michel Heinrich, Président du SCoT des Vosges centrales