

GRAND EST

UNE RÉGION RÉSOLUMENT MULTIMODALE

L'Observatoire régional du transport du Grand Est, présidé par Jean-Pierre Caillot, vient de publier son baromètre Transport et Logistique pour mieux illustrer les enjeux que représentent ces deux secteurs pour la Région.

Traversée par sept autoroutes, la Région à vocation internationale par excellence est bien reliée aux autres Régions et aux pays voisins (Allemagne, Belgique, Luxembourg et Suisse).

Comme ailleurs, la route est le mode dominant pour le transport de marchandises dans le Grand Est. Cependant, sa part est inférieure de 9 points par rapport à la moyenne nationale, souligne le document de l'Observatoire du transport de la Région Grand Est. En revanche, l'intensité de son utilisation dépasse de 30 % la moyenne nationale.

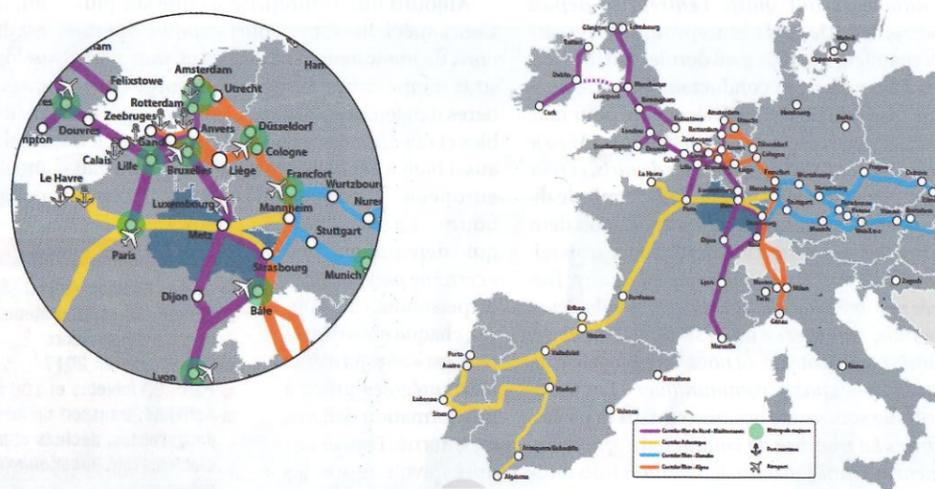
La Région n'a pas pour autant délaissé les autres modes de transport. Avec un réseau de 3 882 km, dont 2 161 électrifiés, le transport ferroviaire est deux à trois fois supérieur à la moyenne nationale et l'intensité d'utilisation deux fois plus importante. Le service et l'état des infrastructures demandent des améliorations, lit-on dans le rapport. Comme pour la route, les axes ferroviaires s'inscrivent dans des corridors européens : Atlantique-mer du Nord, Méditerranée et Rhin-Danube)

En ce qui concerne le mode fluvial, la Région compte deux axes à grand gabarit, la Moselle et le Rhin et un pôle majeur du trafic de marchandises dans le port de

Un positionnement au centre d'un espace riche

Territoire français inclus dans un grand espace industriel et démographique « Cœur de l'Europe », desservi par les sillons mosellan et rhénan et par un axe de rocade francilien
Traversé par des corridors européens routiers, ferroviaires et fluviaux et tangenté par d'autres

20% de la richesse européenne (PIB) à une demi-journée de transport routier



Strasbourg. Au total, le territoire bénéficie de 1 635 km de voies navigables dont 358 km pouvant accueillir des capacités supérieures à 1 000 tonnes. Ces éléments font de la Région la deuxième par importance en France pour le transport fluvial avec 87 % des volumes réalisés à l'international.

DES LIGNES CAPILLAIRES ESSENTIELLES

Grand enjeu de la réforme ferroviaire, les lignes capillaires revêtent une importance majeure, selon l'Observatoire. Maillon-clé du transport massifié, elles sont très utilisées quotidiennement par les industriels de l'agroalimentaire, du pondéreux, de la métallurgie, des produits bruts ou transformés.

« Ces infrastructures, faute d'entretien régulier, sont souvent en mauvais état et nécessitent des investissements conséquents pour les maintenir en activité », peut-on lire dans le document. D'où les initiatives prises de concert avec la Région et SNCF Réseau par des acteurs tels que des coopératives agricoles pour mettre en place une aide pour la remise en état. Ces actions ont permis notamment d'assurer la pérennité de certains flux, notamment dans la Marne. Pour 2018, huit des 27 lignes capillaires identifiées (où circulent entre 1 500 et 2 500 trains par an pour 6,5 Mt en moyenne) ont bénéficié du dispositif pour un total de 30 M€ répartis entre les crédits locaux et l'État. Le dispositif qui associe les

chargeurs a été prolongé pour cette année sous le nom de CAP-FRET.

COUP D'ACCÉLÉRATEUR SUR LE MULTIMODAL

En vue de l'entrée en service de son futur terminal de Lauterbourg, prévu l'été prochain, le port de Strasbourg a installé à un portique-conteneurs. Le terminal sera trimodal et 40 ha sont prêts à accueillir des installations industrielles et logistiques. Par ailleurs, sur le canal qui relie la Marne au Rhin, entre Dettwiller et le port de Strasbourg, l'opérateur Danser a été sélectionné pour organiser, mettre en œuvre et exploiter le service fluvial conteneurisé, y compris le préacheminement depuis



Jean-Pierre Caillot, président de l'Observatoire régional du Grand Est.

les sites des chargeurs jusqu'au terminal, préacheminé par la route. Danser aura pour mission également le financement et la construction des bateaux. À ce projet s'ajoute la navette ferroviaire lancée début 2017 par MMR qui relie les ports de Metz et d'Anvers. Sa fréquence a doublé depuis le

début de cette année alors qu'elle était hebdomadaire. De plus, Lahaye (35) et MGE (88) vont lancer une liaison de transport combiné rail-route entre Rennes et Strasbourg. Par ailleurs, c'est Saint-Gobain-Pam qui expérimente des wagons connectés entre Dieulouard et Pont-à-Mousson. ♦ S.L.G.

L'ESSENTIEL

- **ROUTIER** Environ 39 000 km de routes (dont 1 300 d'autoroutes et hors cantonales).
- **FERROVIAIRES** 650 km de lignes capillaires exploitées pour un total de 2,8 Mt traités par an, 202 installations terminales embranchées ; 98 cours de marchandises ; trois chantiers de transport combiné rail-route au Port autonome de Strasbourg, Nancy-Champigneulles, Nouveau Port de Metz.
- **LOGISTIQUE** 1 635 km de voies navigables.
- **FLUVIAL** 18 millions de m² d'entrepôts (9 % du total national) construits entre 1990 et 2015. Parmi les projets plus récents, une installation de FM Logistic à Ludres-Fléville (fin des travaux en 2019), un nouveau bâtiment de DB Schenker et un nouveau centre de distribution de pièces détachées pour BMW sur la zone du Port de Strasbourg.
- **EMPLOI** 40 800 emplois dans le transport et la logistique (126 000 emplois salariés en comptant le compte propre). Si la majorité des formations transport sont de niveau CAP conducteur routier, il est nécessaire de les faire monter en compétences pour s'adapter à la complexification de la chaîne logistique et notamment à ses évolutions technologiques. L'initiative Tremplin a identifié 1 891 emplois à pourvoir, tous métiers confondus. De nouvelles formations supérieures ont été mises en place dont le premier diplôme franco-allemand en transport et logistique, en partenariat entre l'Isteli et la Berufliche Schule de Kehl.

PACA

LE TRANSPORT, PRINCIPAL POURVOYEUR D'EMPLOIS EN LOGISTIQUE

Selon l'édition de juin du bulletin Insee *Analyses*, édité par l'antenne PACA de l'Institut, la logistique, au sens large, employait 70 200 salariés en 2015. Au-delà de l'activité liée au port de Marseille, c'est le volet terrestre qui est majoritaire et le TRM en particulier (40 % des emplois). Les principaux bassins d'emploi se situent près de Salons-de-Provence et de Cavaillon-Apt (8,7 % du total régional) suivis par Arles et Avignon. Avec Orange, c'est ici que se concentre surtout la logistique terrestre.

Les salariés des secteurs de la logistique terrestre, de l'affrètement et de l'organisation de transport sont essentiellement employés par des PME de moins de 10 salariés. En 2015, 65 % des 2 200 travailleurs indépendants transportaient du fret.

Avec 51 600 salariés employés dans le transport de marchandises, le TRM représente 43 %

des effectifs globaux de la logistique. Les conducteurs routiers en zone longue représentaient 21 000 effectifs.

43% DES MÉTIERS LOGISTIQUES APPARTIENNENT AU TRM

Les livreurs, bien plus jeunes que les conducteurs, étaient 17 200. Par ailleurs, entre 2009 et 2015, la hausse de 5 % enregistrée par les effectifs de la logistique est due essentiellement à l'augmentation des coursiers et des livreurs, indique le document de l'Insee. Cette donnée englobe à la fois l'essor du e-commerce et les facteurs, depuis que La Poste est devenue une SA à capitaux publics.

À noter que c'est l'Île-de-France, en tant que siège des sociétés logistiques qui contrôle 39 % des emplois en Région PACA. Ceci est particulièrement vrai pour les services postaux et de déménagement. La région PACA « a la main » sur 13 000 emplois, 3 000 de moins qu'Auvergne-Rhône-Alpes. ♦ S.L.G.

Répartition des effectifs du transport de marchandises

Transport de marchandises	51 600
Routiers et grands routiers	20 800
Livreurs et coursiers	17 200
Autres métiers du transport	13 600
Entreposage et manutention	35 700
Total	87 000

Source INSEE

→ LE CHIFFRE

231 Mt

transportées par route et voie d'eau