



CHAMBRE DE COMMERCE,  
D'INDUSTRIE ET DE SERVICES  
DE LA MOSELLE

Le transport des personnes, des marchandises et des informations constitue un élément essentiel de la performance économique des régions et des entreprises. Où en est-on en Moselle, en Lorraine ? Tour d'horizon et positions.

Depuis plusieurs mois, la Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de la Moselle écoute les branches professionnelles, analyse les remontées des entrepreneurs des différents territoires mosellans. Les points de vue convergent. La Lorraine a longtemps bénéficié d'infrastructures remarquables, grâce à ses activités minières et sidérurgiques. Elles sont là, c'est une chance ; mais elles doivent continuer à être performantes. Le monde économique nourrit des inquiétudes car certains dossiers n'avancent pas et il semble primordial que des investissements soient faits. La CCI de la Moselle revient dans ce dossier sur les chantiers qu'elle considère comme importants et, surtout, urgents.

## LES TRANSPORTS FERRÉS

Grâce au TGV, Paris est accessible en 82 minutes depuis Metz. Une belle avancée pour l'attractivité du territoire, d'autant que l'on se situe dans la fourchette haute en termes d'estimation de fréquentation ; l'Est de la France a été sous-estimé ainsi que l'aspect transfrontalier. Il apparaît nécessaire d'accélérer la manoeuvre en développant le TGV vers Strasbourg et l'Allemagne. Sur le dossier de prolongement de la ligne à grande vitesse (LGV) de Baudrecourt à Manheim, la CCIM et son homologue de Rhénanie Palatinat travaillent main dans la main. En complément du développement du TGV, il est impératif que les collectivités locales assurent une politique de promotion de la Lorraine, des villes (Metz, Thionville, Forbach) et mettent à disposition des sites aménagés opérationnels susceptibles d'attirer les investisseurs.



### FAIRE PROSPÉRER LA GARE DE LOUVIGNY

Concernant les gares, il est plus judicieux de raisonner avec les infrastructures existantes, en les améliorant afin qu'elles soient opérationnelles. La solution passe par l'amélioration de la connexion entre la gare de Louvigny et les proches centres urbains. Il est important de faire prospérer la gare de Louvigny en misant sur le fret et les relations commerciales avec l'aéroport. Plus largement, les efforts de développement sont à porter sur ce noeud d'interconnexion formidable que constitue la gare de Louvigny, l'aéroport et l'A31. Une des préconisations de la CCI de la Moselle serait aussi d'avoir des TER plus rapides d'Épinal vers Thionville et Luxembourg. Plutôt que de créer une nouvelle gare, améliorer ces dessertes semble plus rationnel.

#### » LES CHIFFRES

La ligne TGV Est enregistre, depuis son lancement, entre 70% et 75% de taux de fréquentation. Cela représente plus de onze millions de voyageurs après un an de mise en service : **7,9 millions** entre Paris et la province, **1,8 million** sur les liaisons internationales en direction de l'Allemagne, la Suisse et le Luxembourg pour **1,8 million** entre les gares provinciales, sans passer par la capitale.

## Infrastructures de transport

## LE PORTUAIRE



La Lorraine et la Moselle ont la chance de bénéficier d'un fleuve à gabarit international, avec la Moselle. Il faut l'exploiter pleinement, en jouant la carte du développement durable et l'intermodalité. Les études engagées dans le cadre du contrat Plan État Région indiquent clairement que la localisation d'une plate-forme multimodale se situe dans le Nord lorrain. Gestionnaire des ports Illange-Thionville et Metz-Mazerolle, la CCI a d'ores et déjà opté pour une stratégie de développement de ces sites :

**1 - Développer la vocation industrielle du port Illange-Thionville**, en rendant la structure opérationnelle pour une activité multimodale. Ce qui passe par une révision des accès routiers et ferroviaires.  
**2 - À Metz**, les accès sont adéquats et une plate-forme container existe. 10 ha sont disponibles immédiatement pour amorcer un trafic en cohérence avec l'activité céréalière. Une question se pose : la cession des terrains bientôt vacants du 2<sup>ème</sup> génie, qui viendraient s'ajouter à l'espace disponible.

**3 - La perspective de s'associer aux ports d'Anvers et Rotterdam** conforte la cohérence des projets. Ces deux ports ont besoin de bases arrière dans l'arrière-pays pour absorber un surcroît de trafic et la Moselle peut être une solution, la création d'entités industrielles avec la voie fluviale comme outil de réception et d'envoi de marchandises, serait envisageable. C'est à la classe politique de réfléchir à tout un environnement entrepreneurial autour de ces sites et la CCI est là pour les aider à aménager des zones directes pour ces deux ports. La CCI propose que l'aménagement de la Moselle devienne un projet européen. Cela se justifie pleinement par le nombre de pays concernés, la région y trouvera certainement sa part.  
**4 - Ne pas se satisfaire de la seule manutention** : sur le port public de

Thionville-Illange, la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR) est un acteur majeur, avec des clients comme EDF, la cokerie de Carling ou Saint Gobain. Son activité principale, l'affrètement fluvial et routier de combustibles, représente les trois quarts de son CA sur le port mosellan. Il est impossible de se satisfaire de charger et décharger des bateaux ; les industriels veulent aller chercher les produits le plus loin possible pour les amener au plus près de leurs besoins. Le port doit être capable de le gérer. Mais le frein principal au développement du port est la mauvaise qualité de la desserte ferroviaire ; le jour où elle sera améliorée, avec des moyens de traction réels et disponibles, le trafic pourra augmenter de 300 000 à 400 000 tonnes par an.

#### » LES CHIFFRES

Trafic international total sur la Moselle canalisée en 2008 :  
- **9 610 300 tonnes** à l'écluse frontière d'Apach (progression de 3,7 % par rapport à 2007).  
Les produits exportés (+ 4,8 %) et importés (+ 2,9 %) affichent une progression commune.  
- En 2007, Thionville-Illange est le **5<sup>ème</sup> port français** avec un trafic annuel de **2 513 000 tonnes**.  
- Metz est le **7<sup>ème</sup> port français** avec un trafic annuel de **1 977 000 tonnes**.

## L'AÉROPORTUAIRE

La gestion de l'aéroport Metz-Nancy Lorraine ces dernières années a démontré les limites inhérentes à la structure actuelle, publique, et la nécessité d'inclure un opérateur privé pour le redéploiement du site, tant pour l'activité charter que pour le fret. Le contexte difficile traversé par le transport aérien nécessite un raisonnement dépassant les frontières du département. Des synergies sont à trouver avec les aéroports voisins de Luxembourg, Francfort-Hahn, Saarbrücken et Strasbourg. L'ensemble forme un réseau intéressant sur lequel les entreprises souhaiteraient s'appuyer. Il est possible de trouver une collaboration avec Luxembourg, qui est saturé. L'hypothèse serait d'utiliser l'aéroport Metz-Nancy Lorraine pour la maintenance d'avions et le fret, un bon moyen de diversifier l'activité.

Si la situation de l'aéroport est difficile suite à la mise en service du TGV Est, la CCI plaide aussi pour l'optimisation du lien entre les infrastructures existantes. La vraie source de développement à moyen-long terme, c'est le fret. Cela passerait par une synergie avec le TGV en fret express, avec l'arrivée de colis à l'aéroport, redirigés par train vers Paris ou Francfort.



## L'urgence d'agir !

## L'AUTOROUTIER



Le constat est évident : l'axe autoroutier traversant le sillon mosellan est régulièrement engorgé. Si la réalisation d'une nouvelle autoroute, l'A32, peut être une solution à long terme, les entreprises mosellanes sont confrontées à une réalité économique immédiate : impossible d'attendre ! L'amélioration de l'existant, avec la mise à 2 fois 3 voies de l'A31 sur toutes les portions où cela est réalisable, est plus pertinente en termes de coût et de délais. Cela impose de trouver une solution technique au contournement de Thionville, où le viaduc crée un goulot d'étranglement et ainsi proposer une solution pour mieux accéder au Luxembourg, qui est un secteur économique important pour le département. En complément du passage à 2 fois 3 voies entre Dieulouard et Luxembourg, la réalisation d'une liaison autoroutière entre Toul et Dieulouard fluidifierait quant à elle le trafic et offrirait un gain de temps indéniable.

#### » TÉMOIGNAGE

Jean-Paul Jung, patron d'Altrans et président de l'Union Régionale des Syndicats des Transporteurs Routiers de Lorraine (URL)\*.

« Pour moi, le problème est simple : un schéma a été arrêté pour l'A32, avec le contournement de Thionville et de l'Est messin, en passant près de l'aéroport et de la gare Lorraine TGV. C'est un bon projet auquel, selon moi, 80% des entreprises de transports adhèrent. Sauf que l'État ne prend pas de réelle décision et nous le déplorons. Car l'A31 est surchargée ! On le voit notamment quand il y a des accidents : ce sont rapidement une dizaine de véhicules qui sont impliqués car ils roulent très près les uns des autres. Et cela ne risque pas de s'arranger car le trafic va croissant et les autoroutes seront de plus en plus engorgées. En attendant l'A32, il faut faciliter le passage : élargir l'A31 est un moyen, mais entre le moment où la décision sera prise et la réalisation, cela doit aller vite ! »

\* Affiliée à la FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers) et la FNTV (Fédération Nationale des Transporteurs de Voyageurs).

#### » TÉMOIGNAGE

### MARMARA MAINTIENT LE CAP

Opérateur historique de vols charter sur l'aéroport Metz-Nancy Lorraine, Marmara prouve à lui seul que le potentiel de passagers vers les destinations ensoleillées est réel : plus de 50 000 clients en 2008 (en augmentation), soit pratiquement 65 % de part de marché sur son créneau, selon les chiffres fournis par la société. « Depuis 1991, chaque nouveauté Marmara est retranscrite à Metz-Nancy ; cela fait partie des plates-formes sur lesquelles on investit. L'objectif est d'y apporter la quasi-totalité des offres Marmara », indique Vincent Denizot, responsable des destinations en partance de Metz-Nancy. Le dédoublement de certaines fréquences comme Marrakech et l'ouverture de lignes vers Palma sont dans les cartons de l'opérateur low cost. « Aujourd'hui, le taux de remplissage des avions est bon ; il y a un bassin de population qui justifie des fréquences hebdomadaires. Metz-Nancy est rentable, l'équilibre de trafic nous satisfait », affirme Vincent Denizot, qui considère « la taille humaine, le côté simple et facile d'utilisation » de la structure comme des atouts. Et trouve que la concurrence avec les autres opérateurs sur site, comme avec les aéroports de la Grande Région forme « un équilibre » où chacun s'y retrouve.

#### » LES CHIFFRES

Evolution du trafic aérien	2007	2008
Total passagers commerciaux	344 913	291 006
Total fret (tonnes)	36	144
Mouvements commerciaux	8 441	6 511



#### » LES CHIFFRES

Chiffres de fréquentation sur l'A31  
Trafic moyen journalier annuel, tous véhicules, dans les sens Toul vers Luxembourg et Luxembourg vers Toul, sur l'A31, en 2007 :

Toul-Nancy	55 426
Nancy-Metz	57 042
Metz-Thionville	93 050
Thionville-Luxembourg	60 054