



# D'un point à l'autre



La lettre semestrielle de l'Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

## Le mot du président

**S**uite à l'intérêt suscité par l'étude du Conseil Régional sur les besoins à moyen et long terme en plates-formes intermodales en Alsace, entamé dans le numéro 9 "D'un point à l'autre", nous vous livrons aujourd'hui sa deuxième partie. Elle précise quels équipements seront nécessaires aux horizons 2010 et 2020 afin de favoriser le développement du transport de marchandises par des modes terrestres alternatifs à la route.

L'étude de l'ORTAL sur la logistique en Alsace produit quant à elle ses premiers enseignements. Nous disposons maintenant d'un diagnostic précis des sites et de l'activité logistique sur le territoire. On constate que la logistique alsacienne est peu visible mais bel et bien présente, et nécessite une stratégie volontariste pour rester un outil performant au service des entreprises. Le diagnostic sera

le point de départ d'une journée d'échange entre le milieu économique et les pouvoirs publics afin de faire partager ce constat et de définir, ensemble, des pistes d'actions pour une meilleure organisation de la logistique en Alsace. Cette journée aura lieu à l'automne, et se poursuivra par des ateliers de travail thématiques. Bientôt plus d'informations sur la page web de l'ORTAL : [www.alsace.equipement.gouv.fr](http://www.alsace.equipement.gouv.fr).

Je vous donne donc rendez vous à cette occasion et vous souhaite une bonne lecture à toutes et à tous.

Pascal MANGIN  
Président de l'Ortal

## Besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace (partie 2)

L'étude sur les besoins à moyen et long terme en plates-formes intermodales en Alsace a été conçue et réalisée dans le but de disposer de projets d'ensembles cohérents de plates-formes d'échange intermodales<sup>(1)</sup> pour l'Alsace à l'horizon 2010 et 2020.

Ces investigations, désormais achevées, permettent de dégager des enseignements, à l'échelle du territoire alsacien, sur des actions qui convergent à favoriser le développement du transport de marchandises par des modes terrestres alternatifs à la route.

### Le contexte

Les enjeux de cette étude qui ont été présentés dans le semestriel de l'ORTAL de juin 2006, sont notamment étroitement liés à la réorganisation récente du transport combiné et à la libéralisation du fret ferroviaire. Cette étude vise ainsi à :

- évaluer l'opportunité d'encourager le développement de plates-formes d'échanges alliant des fonctions logistiques<sup>(2)</sup> et de transport intermodal,
- répondre aux besoins d'amélioration des interfaces entre les sites logistiques et

les sites intermodaux existants.

### Les caractéristiques intermodales et logistiques actuelles de l'Alsace

L'Alsace, grande région industrielle et urbaine, voisine des régions les plus riches d'Europe, possède des potentialités logistiques assez remarquables. L'activité logistique industrielle et commerciale y est puissante, elle est cependant peu visible et pâtit d'une image souvent négative qui ne favorise pas son développement. Les perspectives de la logistique alsacienne s'avèrent

prometteuses d'abord au niveau régional et européen (voire intercontinental grâce au Rhin), en dépit d'obstacles inhérents au territoire comme la densité urbaine et la pression environnementale.

En outre, l'Alsace possède de nombreux atouts dans le domaine de l'intermodalité. Son positionnement géographique sur les corridors d'échanges européens Nord-Sud et son raccordement à la Magistrale ferroviaire EcoFret<sup>(3)</sup> lui confèrent des potentialités pour l'avenir, renforcées par le caractère trimodal exceptionnel du territoire grâce à des offres rail-route et/

ou rail/eau portées par la dynamique portuaire.

Le transport combiné en Alsace n'a pas été épargné par la crise au niveau national. Néanmoins, malgré la fermeture des chantiers de Mulhouse Nord et de Cronenbourg, le maintien de la présence d'un opérateur sur la plate-forme du Port de Strasbourg atteste des potentialités de captation de ce type de trafic. Le prestataire de l'étude a confirmé un potentiel de transport combiné continental<sup>(4)</sup> significatif en Alsace qui est aujourd'hui largement sous-exploité. Insuffisant pour générer, à court terme, une offre dédiée par train entier et/ou

d'axe, ou créer un site ex-nihilo, sa captation passe dans l'immédiat par la mutualisation de trafics maritimes et continentaux.

### L'horizon 2010

Le développement intermodal n'apparaît donc pertinent qu'à partir des ports alsaciens de Strasbourg, Lauterbourg, Ottmarsheim et Neuf-Brisach, pour profiter de la dynamique « de conteneurs maritimes » en forte croissance et développer des synergies entre le combiné rail-route continental et maritime.

Ce système à 4 sites intermodaux dont 2 rail-route (PAS et Ottmarsheim) à dominante

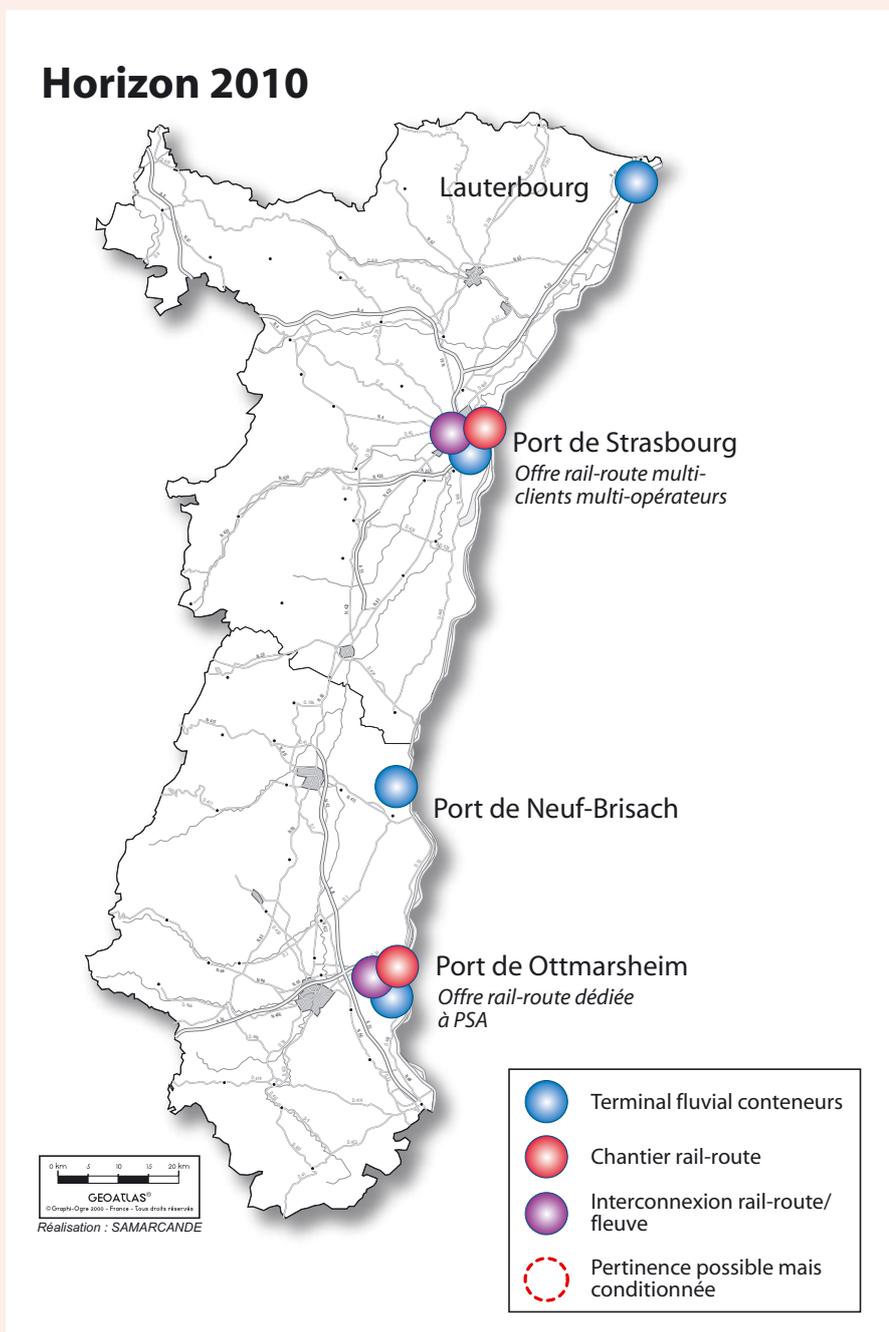
maritime permettrait de développer ou de maintenir les équipements multimodaux et de préserver le foncier embranchable et/ou mouillé. De plus, il est probable qu'à l'avenir les armateurs pénètrent de plus en plus le marché du transport terrestre et s'appuient sur les modes massifiés pour accroître les zones d'influence des ports et optimiser leurs réseaux portuaires. Pour cela, ils pourront s'appuyer sur les larges réserves en capacité de transport offertes par le Rhin, première artère commerciale d'Europe. Finalement, la création ex-nihilo d'un nouveau chantier de transport combiné dédié aux trafics continentaux (rail-route) ne paraît pas envisageable avant l'horizon 2020.

Les coûts d'investissement de l'ensemble du dispositif intermodal ont été évalués à près de 30 M€ par le bureau d'études, hors renouvellements des équipements existants.

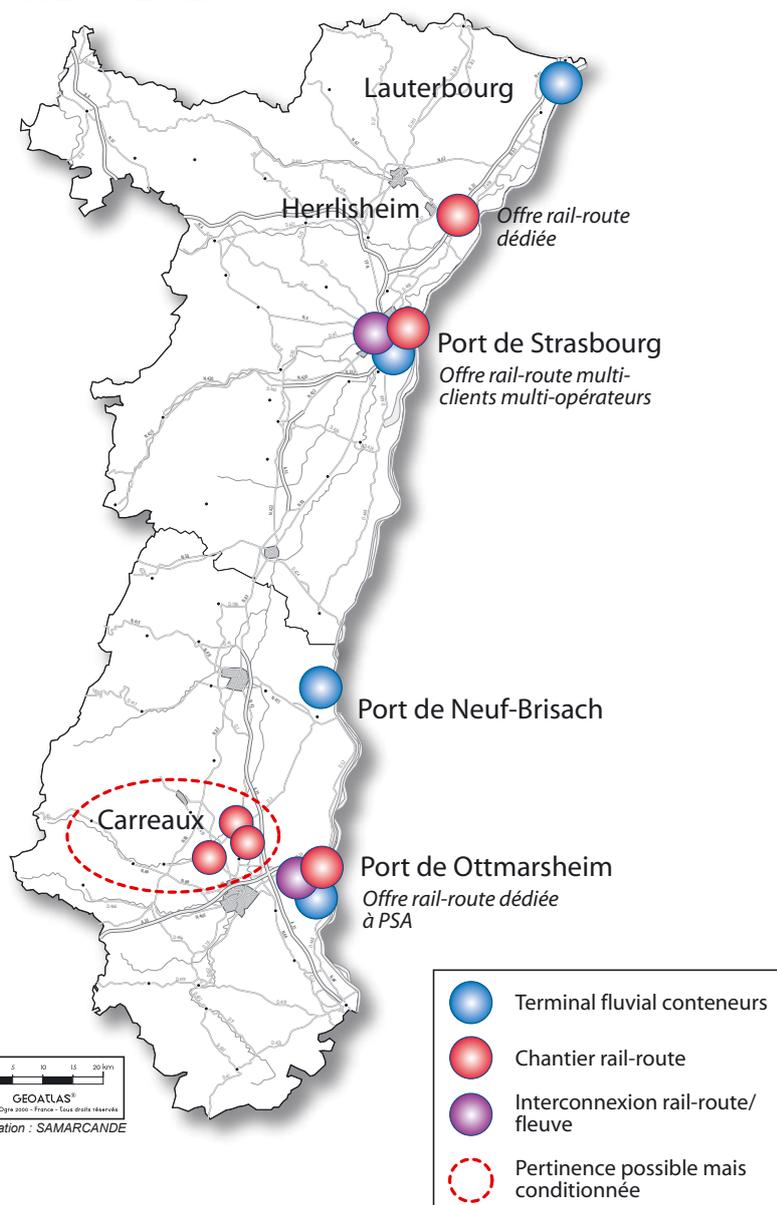
### L'horizon 2020

A partir d'un scénario au fil de l'eau maîtrisé, la supériorité des sites fluviaux se confirme au détriment de sites en plaine d'Alsace, à la nuance près que le développement complémentaire d'un chantier de transport combiné rail-route continental, désormais pertinent à cet horizon, serait dès lors privilégié à hauteur du site de Drusenheim/Herlisheim. Ce dernier pourrait, dans une moindre mesure, être concurrencé par les anciens carreaux miniers du Sud Alsace, sous réserve d'améliorer sensiblement l'infrastructure ferroviaire et/ou de favoriser des implantations et activités logistiques et industrielles sur le foncier « libéré » par les MDPA.

Ce dispositif à 5 sites intermodaux dont 3 sites intermodaux rail-route parmi lesquels un site en plaine d'Alsace permettrait de renforcer le bon positionnement de l'Alsace pour des fonctions d'interconnexion fer-fleuve et de consolider les actions entreprises en 2010, dans la perspective d'une montée en puissance des trafics et des volumes pour le continental rail-route. Ceci suppose l'adaptation correspondante des gabarits ferroviaires aujourd'hui insuffisants.



## Horizon 2020



Les coûts d'investissements attendus, hors renouvellements des équipements existants, ont été évalués à près de 50 M€.

### Perspectives

En Alsace plus particulièrement, le développement du transport combiné permettra de favoriser la mise en commun ou la structuration d'activités logistiques aujourd'hui très diffuses, dans un contexte de demande de plus en plus forte des consommateurs de pouvoir disposer de gammes de produits de plus en

plus diversifiés. A cet égard, la caisse mobile<sup>(5)</sup> constitue un atout sur lequel il est possible de s'appuyer même si cela ne concerne aujourd'hui qu'une faible part du transport de marchandises.

Par ailleurs, le transport combiné contribuera à la dynamique du report modal pour les trafics longues distances, à l'amélioration des conditions générales de sécurité sur le réseau routier et au développement de l'activité économique grâce à la très forte croissance des échanges maritimes et continentaux.

Ainsi, le développement du transport

combiné est à apprécier comme un des volets d'une stratégie de transport plus globale, fondée à la fois sur une politique active de promotion des modes de transports alternatifs à la route mais aussi de complémentarité et de cohérence des différents modes entre-eux, ceci afin de répondre aux enjeux de développement économiques, sociaux et de préservation de l'environnement. L'absence de volontarisme dans ce domaine serait indéniablement rédhibitoire au développement du fer et conforterait à l'avenir la suprématie de la route sur les autres modes de transport.

*Hervé HENRY*  
Conseil Régional Alsace

### Glossaire

- (1) Echange intermodal : recours à plusieurs modes de transport par manipulation du contenant.
- (2) Fonctions logistiques : toutes les activités liées à la distribution des marchandises (stockage, groupage/dégroupage/distribution, finition des produits, régionalisation des produits, conditionnement, SAV, maintenance ...)
- (3) Magistral ferroviaire Ecofret : ensemble de lignes ferroviaires réalisant un itinéraire Nord-Sud performant pour le transport de marchandises. Concentre près de 40 % du trafic fret national
- (4) Transport combiné continental : le transport combiné rail-route comporte deux segments : celui à vocation maritime en charge des pré et post acheminements ferroviaires de conteneurs de ou vers un port, et celui à vocation continental en charge de l'acheminement ferroviaire de caisses mobiles routières sur des relations entre grandes agglomérations
- (5) Caisse mobile : superstructure amovible de véhicule routier, unifiée dans ses dimensions et pour certains de ses dispositifs, en vue de faciliter son transbordement sur wagon. Une caisse mobile est une unité de transport intermodal. Elle est utilisée dans le cadre des acheminements continentaux.

## ACTUALITÉ DES MEMBRES...

### • **Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) : le réseau tram de l'agglomération strasbourgeoise entre dans une nouvelle dimension**

Entre juin 2007 et août 2008, le tram de l'agglomération strasbourgeoise s'étendra aux communes de Lingolsheim et Ostwald et aux quartiers de Neudorf, Neuhoef et à la Robertsau. Au total, 5 lignes de tramway irrigueront l'agglomération strasbourgeoise. 300 000 voyageurs pourront emprunter quotidiennement le tram. En complément, 4 600 places de stationnement seront proposées dans les parkings relais ainsi que 800 places dans les véloparcs.



### • **DRE Alsace : une nouvelle Directrice**

Geneviève Chauv-Debry a pris ses fonctions de Directrice Régionale de l'Équipement d'Alsace et Directrice Départementale de l'Équipement du Bas-Rhin et vice présidente de l'ORTAL le 1<sup>er</sup> mars. Elle succède à Jean Claude Festor nommé directeur général adjoint des services en charge du développement durable des territoires au Conseil Régional Languedoc-Roussillon.

### • **Préfecture de Région : perspectives du transport de conteneurs en Alsace**

L'utilisation de la voie d'eau, qui constitue, pour l'Alsace, à la fois un vecteur de développement économique et un enjeu de développement durable, figure parmi les priorités retenues au titre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013. Par ailleurs, une étude visant à établir un état des lieux du transport multimodal en Alsace, ainsi que les perspectives d'évolution du transport de conteneurs par voie d'eau ou rail, a été finalisée en avril 2007 par le bureau d'études « Container terminal Services » (CTS) dans le cadre du programmes des interventions territoriales de l'Etat (PITE).

### • **CCI de Strasbourg et du Bas Rhin : visite du site logistique de Striebig à Hatten**

Le 11 mai 2007, le Club de l'Immobilier d'entreprise animé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin a visité le site logistique de Striebig de Hatten situé à 6 km de l'autoroute A 35. Ce site s'étend sur 37 hectares et emploie 330 salariés sur deux équipes. Trois bâtiments respectivement de 11 000, 18 000 et 100 000 m<sup>2</sup> d'emprise et d'une hauteur allant jusqu'à 9,50 mètres sont dédiés au stockage des pièces détachées du groupe DaimlerChrysler en vue de leur expédition vers des plates formes logistiques de redistribution en France, Espagne et Italie ou directement vers les concessionnaires automobiles pour l'Allemagne. L'entreprise gère en outre la logistique pour la France et le Benelux des pièces détachées de Bosch, le stockage des carrosseries Mercedes, le stockage de matériel médical... 170 000 pièces détachées sont référencées sur le site et gérées par informatique. La plate-forme enregistre 240 mouvements de poids lourds par jours. Le groupe Striebig possède 5 autres sites dans le Bas-Rhin dédiés au stockage, au conditionnement de café ou à l'activité de transports de voyageurs.

### • **CESA : rencontres sur les infrastructures de transport**

Les Conseils Economiques et Sociaux des régions Alsace, Bourgogne, Champagne Ardenne, Franche Comté et Lorraine organisent des rencontres, depuis 2003, pour échanger sur les projets d'infrastructures de transport et tenter de dégager une vision commune à l'échelle du Grand Est. L'ensemble des problématiques est abordé, tant pour le transport ferroviaire, que routier, maritime ou avionné. Les prochains travaux porteront sur les enjeux et l'avenir du fret.

**Directeur de la publication** : Pascal MANGIN, président de l'Ortal - **Rédactrice en chef** : Patricia GOUT, DRE Alsace

**Ont participé à ce numéro** : Daniel Wahl - Julie Marchi - Clémentine Brachet-Sergent - Christophe Belenger, DRE Alsace - Hervé Henry, Conseil Régional Alsace  
Conception graphique : LaCompagnie - Impression : Kocher, Rosheim - ISSN 1638-4342, dépôt légal juin 2007

**Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace :**

BP 81005 / F - 67070 Strasbourg cedex - Téléphone : 03.88.13.07.58

Association inscrite au registre des associations vol. LXXV n o 298 le 4 décembre 1997

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

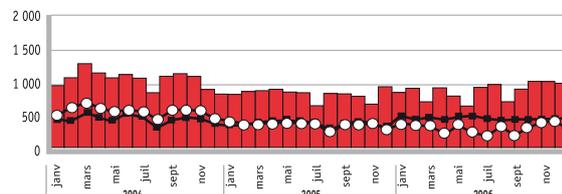
Remontée du fret au niveau national, alors que l'international se stabilise à bas niveau.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	-1,4	6,3
2004-2005	-14,7	-29,6
2005-2006	15,18	-1,07

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : SNCF



### Voies navigables

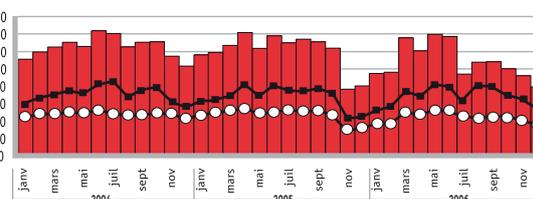
Le trafic fluvial a été perturbé par les basses eaux de début d'année, mais ce déficit a été rattrapé au courant des mois suivants. Le port autonome de Strasbourg a même enregistré une forte progression des trafics conteneurs.

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2003-2004	5,7	11,4	23,3
2004-2005	-3,0	-4,3	-14,3
2005-2006	1,3	-1,6	-4,7

En milliers de tonnes

- ensemble
- port autonome de Strasbourg
- ports de Mulhouse-Rhin

Sources : Port autonome de Strasbourg, ports de Mulhouse-Rhin, CCI Colmar Centre-Alsace



### Transports routiers

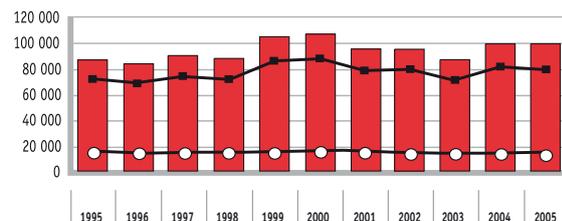
Suite à un changement de système de collecte des données, les chiffres 2006 ne sont pas disponibles au niveau régional à ce jour.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-9,8	-2,2
2003-2004	13,8	4,6
2004-2005	-3,31	-1,39

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Sources : base de données SITRAM, MEDAD SG/DAEI (SESP)



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

L'activité de fret ferroviaire reste stable dans l'ensemble par rapport à 2005 avec une forte baisse au niveau du transport international.

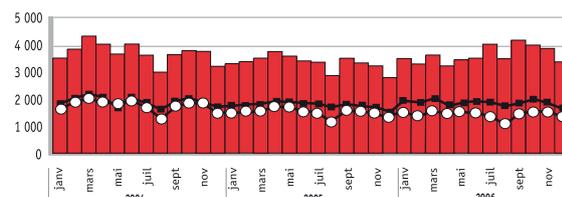
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	-3,5	-3,8
2004-2005	-6,4	-13,4
2005-2006	5,5	-5,2

En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>1</sup>
- national
- international<sup>2</sup>

1 Non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM).  
2 Partie du transport international réalisée sur le territoire français. Y compris le transit international sur le territoire français.

Sources : SNCF, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Voies navigables

Stabilisation du trafic en 2006 après une forte baisse au 1<sup>er</sup> semestre.

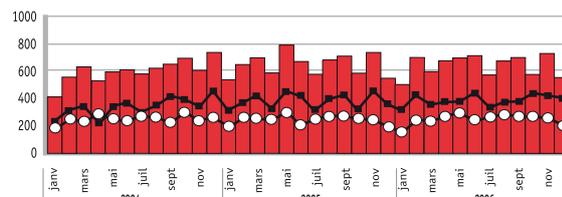
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	3,4	10,0
2004-2005	11,6	2,0
2005-2006	-40,6	-3,7

En millions de tonnes.km

- ensemble
- national
- international<sup>3</sup>

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Transports routiers

Le transport national progresse alors que l'international est en baisse.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	4,5	-0,2
2004-2005	-0,7	-11,4
2005-2006	1,7	-2

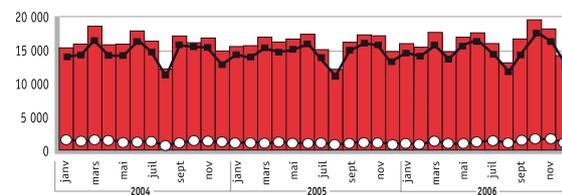
En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>4</sup>
- national
- international<sup>5</sup>

4 Transport avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France.

5 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : TRM, Enquête MEDAD SG/DAEI (SESP)



## Conjoncture régionale

### Transport aérien

Pour la première fois, l'aéroport de Bâle-Mulhouse franchit le cap des 4 millions de passagers pour 2006.

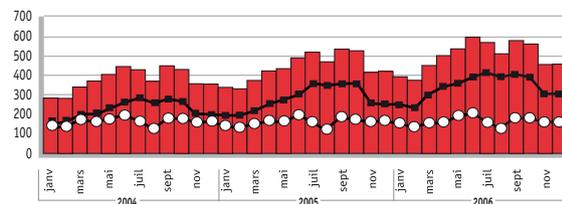
Fréquentation en hausse de 5,5% à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim grâce au développement des vols internationaux.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2003-2004	2,4	-6,0
2004-2005	30,1	0,6
2005-2006	21,2	5,5

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources : Aéroports de Bâle-Mulhouse, et de Strasbourg-Entzheim



### Transport ferroviaire TER

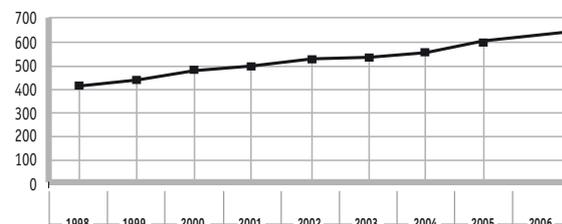
Nouvelle hausse de la fréquentation des TER en 2006.

Depuis 1998 le nombre de voyageurs x kilomètre a progressé de 57,8%.

	Variation en %
2003-2004	4,1
2004-2005	6,5
2005-2006	9,0

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF Région Alsace



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

Nette progression du trafic aérien :

+9,5% dans les aéroports de Paris grâce à l'international.

+19% dans les grands aéroports de Province.

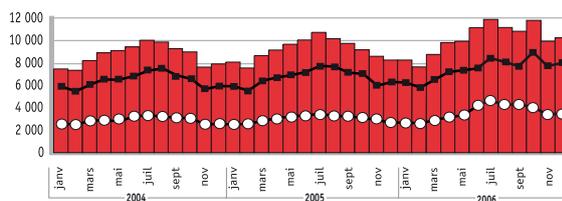
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2003-2004	6,1	4,4
2004-2005	5,0	5,8
2005-2006	9,5	19,0

En milliers de passagers

- ensemble
- aéroports de Paris
- grands aéroports de province<sup>1</sup>

1 Nice/Côte d'Azur, Marseille/Marignane, Lyon/Satolas, Toulouse/Blagnac, Bordeaux/Mérignac.

Sources : AdP, DGAC, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Transport ferroviaire

La croissance de la fréquentation se confirme pour 2006. Elle est favorisée par des offres attractives et par la hausse du carburant qui rend le train plus concurrentiel.

	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2003-2004	5,3	0,9
2004-2005	2,9	2,6
2005-2006	2,7	4,4

En milliards de passagers.km

- ensemble réseau principal<sup>2</sup>
- réseaux TGV
- hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.  
Sources : SNCF, MEDAD SG/DAEI (SESP)

