n° 14 . mars 2009

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

Alors que le secteur des transports et de la logistique subit la crise de plein fouet, la démarche de l'ORTAL sur le développement des activités logistiques en Alsace prend tout son sens. Suite à une étude et à un colloque, notre objectif de porter une stratégie logistique partagée nous conduit à mettre en place trois groupes de travail techniques.

L'atelier « réseau professionnel » a pour objectif de favoriser les échanges entre les acteurs publics et privés de la logistique. Dans ce cadre, les professionnels nous ont fait part de leur besoin d'un forum d'échange qui verra bientôt le jour sur le site internet du réseau consulaire - www.alsaeco.com -.

L'atelier « Développement du fret ferroviaire de proximité » : les opérateurs ferroviaires de proximité, un nouvel acteur du fret ferroviaire que décrit Jacques Chauvineau dans son rapport au Ministre de l'écologie, sont ils pertinents sur le territoire alsacien ? Une table ronde réunissant les professionnels concernés aura lieu prochainement afin d'en débattre.

L'atelier « politique d'accueil et d'implantation des activités logistiques » a pour objectif de sensibiliser les acteurs publics locaux au poids de la logistique dans l'économie régionale et à ses enjeux pour les entreprises alsaciennes. Cette sensibilisation passera par un portage de ces enjeux auprès des élus, notamment lors de l'élaboration de documents de planification.

Ce numéro 14 « D'un point à l'autre » clôt une série consacrée aux ports alsaciens. Il s'ouvre vers nos voisins suisses et allemands puisqu'il présente la synthèse d'une étude consacrée aux Ports et trafic fluvial dans l'espace du Rhin Supérieur. Ce travail a été mené par la Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur, qui offre une instance de dialogue entre les experts des administrations des trois pays.

Je vous en souhaite bonne lecture.

Pascal MANGIN
Président de l'Ortal

Ports et trafic fluvial dans l'espace du Rhin Supérieur

Dans le cadre du groupe de travail « Politique Régionale des Transports » de la Conférence du Rhin Supérieur (CRS), l'étude "Ports et trafic fluvial dans l'espace du Rhin Supérieur" a été commanditée par la Direction Régionale de l'Equipement Alsace.

L'objectif de cette étude est de fournir une vision globale, à l'échelle du Rhin Supérieur, du système portuaire en place. Elle vise également à sensibiliser davantage les élus et les décideurs locaux à l'importance de la voie d'eau comme solution alternative au mode routier et comme moyen de développement du territoire.

La place du Rhin Supérieur à l'échelle du bassin rhénan

Les ports dans le Rhin Supérieur

L'espace métropolitain du Rhin Supérieur se caractérise par une proportion plus importante du recours au mode fluvial que dans la moyenne des autres régions européennes. Ce poids de la voie d'eau s'explique par une bonne accessibilité fluviale grâce au Rhin et ce malgré une situation en « cul de sac », une réserve de capacité de trafic importante pour le Rhin ainsi qu'une forte densité portuaire avec la présence de 11 ports sur 274 km. Le caractère tri-national de cet espace conduit à une multiplicité des statuts juridiques ce qui ne favorise pas la lisibilité entre les ports. Les principales différences portent sur l'autorité assurant la gestion portuaire, la propriété des terrains et la gestion des opérations de manutentions (privatisation possible des terminaux en Allemagne et en Suisse).

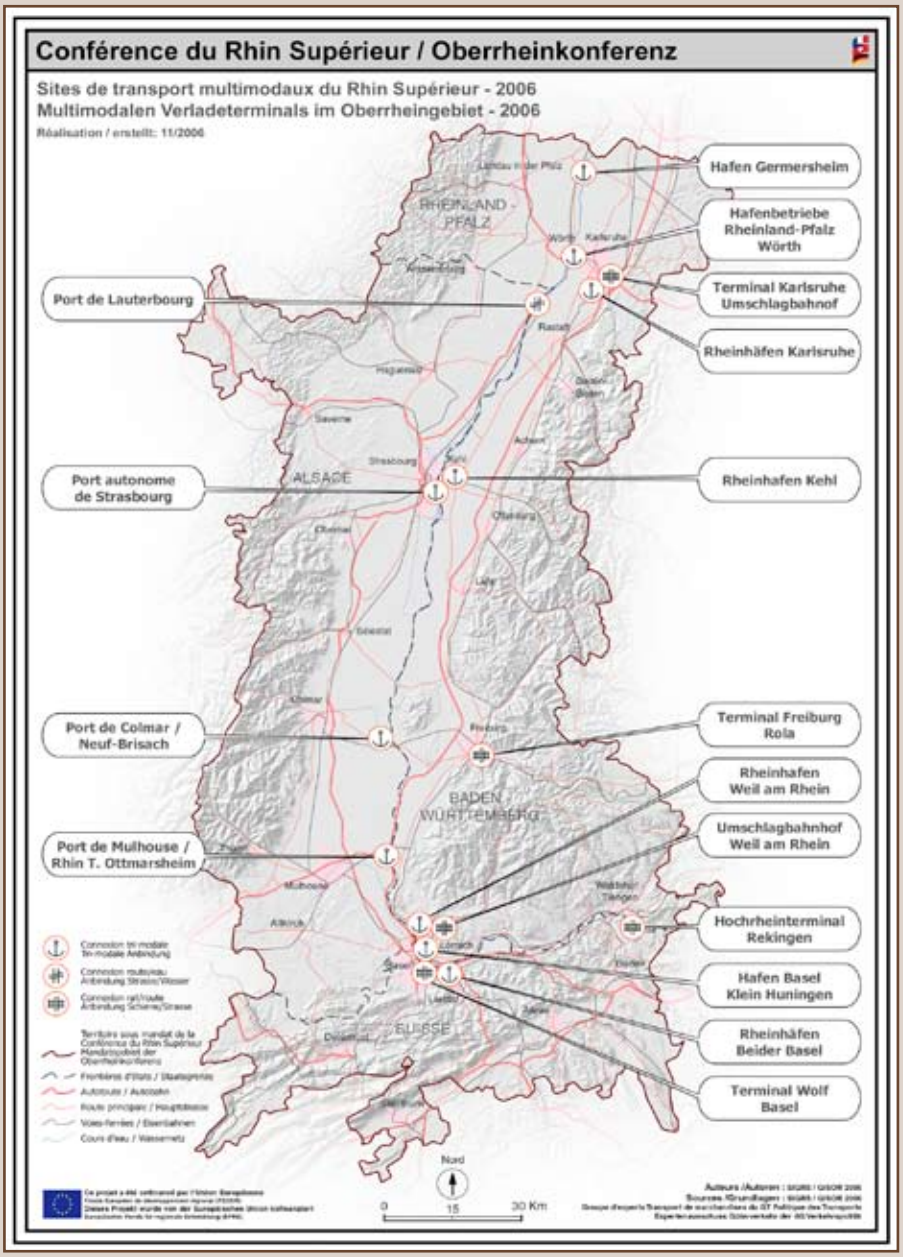
La présence d'acteurs majeurs du transport fluvial

Lieux d'échanges de marchandises, les ports s'intègrent comme un maillon de la chaîne logistique en tant que point nodal. La mondialisation croissante de l'économie associée à l'augmentation des échanges intercontinentaux a conduit à renforcer le rôle des ports à l'échelle de la région métropolitaine du Rhin Supérieur.

Le Comité technique de cette étude est composé du groupe d'experts « Transports de marchandises » de la Conférence du Rhin Supérieur (CRS) auquel ont été associés les directeurs des ports concernés. Cela a permis de mener une démarche d'échange avec l'ensemble des ports.

L'étude a été réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est, elle sera disponible avant la fin du 1er semestre sur le site de la CRS et de la DRE Alsace :

www.conference-rhin-sup.org
www.dre.alsace.developpement-durable.gouv.fr



Source : SIGRS/GISOR 2006, groupe d'experts Transports de marchandises de la Conférence du Rhin Supérieur

L'offre de transport sur le Rhin est en grande partie, réalisée par des grands groupes qui couvrent par leurs filiales l'intégralité de la chaîne de transport y compris les opérations de manutention portuaire et des opérations logistiques. Ils ont ainsi contribué à la mise en place de lignes régulières en intégrant les pré et post acheminements ainsi que les formalités douanières. La question douanière restant toutefois prégnante au niveau de Bâle, la Suisse étant un pays-tiers de l'UE, ce qui peut freiner la collaboration entre les ports du secteur.

Cette intégration des acteurs du transport fluvial de conteneurs conduit à une segmentation du marché et à la mise en place de relations privilégiées sur quelques ports. En effet, la privatisation possible des terminaux en Allemagne et en Suisse confère à ces groupements davantage de possibilités pour organiser leurs flux d'hinterland, les terminaux fluviaux étant considérés comme des ports « avancés » des terminaux maritimes. Toutefois certaines compagnies ne participent pas à ces groupements et offrent leurs prestations de transports avec leurs propres moyens.

Le trafic portuaire : des arguments à faire-valoir

Un trafic fluvial important

Situé sur le 1er fleuve commercial de l'Union Européenne, l'espace du Rhin Supérieur bénéficie d'une situation géographique avantageuse pour le trafic fluvial. En effet à lui seul, le Rhin, dans son ensemble, écoule environ 300 millions de tonnes de marchandises par an soit environ les 2/3 du trafic fluvial de l'Europe occidentale. Sur la période 1990 à 2005, le volume du trafic rhénan reste relativement stable. En plus des produits traditionnels du mode fluvial (métallurgie, produits pétroliers, produits agricoles), le trafic rhénan se caractérise par des échanges importants de produits manufacturés. Ces derniers ont connu une véritable explosion à partir des années 90 en passant de 4 millions de tonnes à plus de 12 millions actuellement, entraînant ainsi une forte croissance du trafic de conteneurs.

Dans l'espace de la Conférence du Rhin Supérieur, les ports réalisent un tonnage annuel d'environ 35 millions de tonnes.

Une multi-modalité croissante

Cette structuration de l'offre en transport fluvial ajoutée à la saturation actuelle des ports maritimes du Range Nord conduisent les ports à renforcer et développer la desserte de leur hinterland, notamment au travers des liaisons ferroviaires. Les nouvelles dessertes ferroviaires sont développées, non seulement sur des axes parallèles au Rhin mais également avec des liaisons est-ouest vers Le Havre, vers la Méditerranée ou transalpines avec Hupac en Suisse. Ces nouvelles liaisons sont une priorité pour les ports en raison des nouveaux débouchés qu'elles procurent. Elles permettent également de renforcer le rôle de plateforme tri-modale des ports et d'assurer une continuité des flux notamment pour les liaisons vers la Méditerranée. L'efficacité de la desserte terrestre des ports du Rhin supérieur représente donc des intérêts majeurs et stratégiques de développement, et elle permet de pallier à l'absence d'ouverture vers le Sud.

Les ports : des acteurs de l'aménagement métropolitain

Les ports sont des acteurs économiques majeurs à l'échelle locale, nationale et internationale. Ils constituent des pôles majeurs pour le développement économique, tout particulière-

Nombre d'emplois et d'entreprises sur quelques ports

Ports	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois	Principal secteur d'activités
Bâle	100	2 000	logistique et transports
Colmar	16	4 100	industries
Strasbourg	350	13 000	agro-alimentaire, logistique et transports
Kehl	125	4 100	industries
Karlsruhe	200	5 000	industries, logistique et transports
Germersheim	2	70	transports

Source : Ports

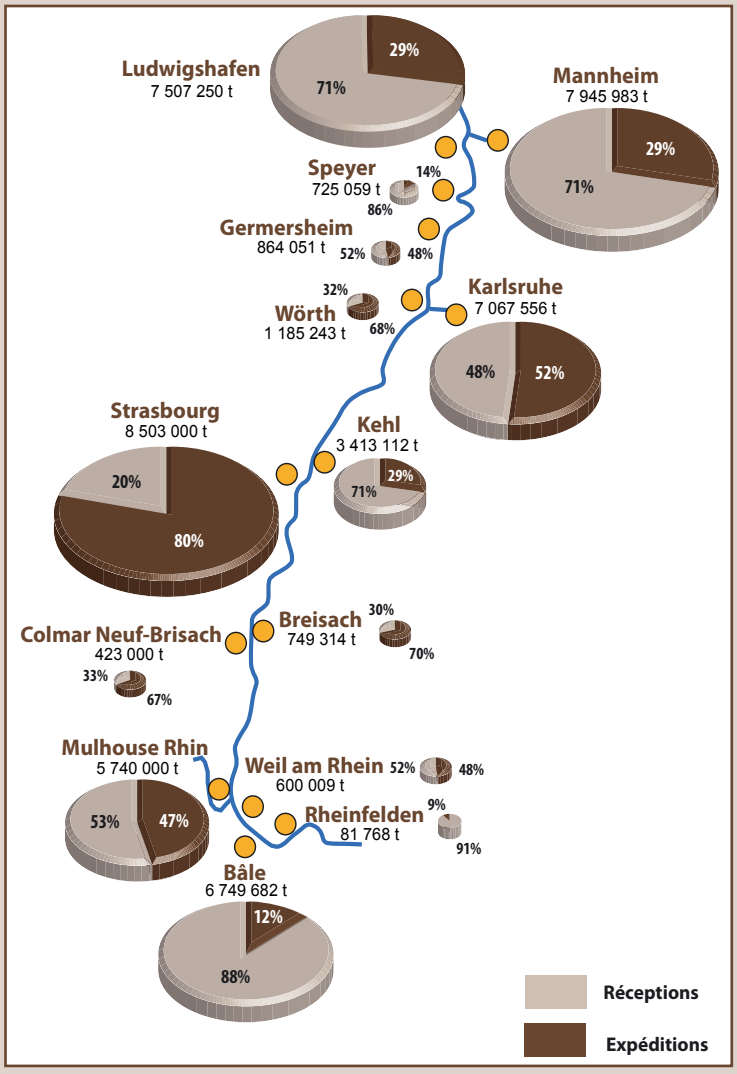
ment dans les domaines du transport, de la logistique et des services. Ce qui leur confère un rayonnement particulier sur les territoires. Outre le fait que le transport fluvial est attractif et peu polluant, les ports sont des acteurs très importants dans l'aménagement du territoire.

A l'échelle de leur agglomération, les ports jouent un rôle important que ce soit sur le plan économique ou d'aménagement de l'espace. Les domaines portuaires sont souvent des zones totalisant plusieurs milliers d'emplois comme à Strasbourg, Karlsruhe, Colmar, Kehl et Bâle. Cependant toutes les entreprises n'ont pas toujours des liens directs avec l'activité portuaire.

Sur le plan urbain, les ports jouent souvent une fonction d'aménageurs de zones comme avec les opérations de reconversion urbaine « Campus de Novartis » au port St Johann à Bâle, le projet de développement Starlette à Strasbourg, la poursuite de l'aménagement de la zone industrielle et portuaire au port de Colmar ou encore le projet d'implantation d'une centrale à Karlsruhe. Mais souvent ces opérations se heurtent à la faiblesse des réserves foncières existantes sur les ports proches des centres-villes ce qui a pour conséquence d'inciter les autorités portuaires à trouver d'autres zones d'extension. La disponibilité des terrains portuaires est un enjeu majeur pour le développement du port et en l'absence de réserves foncières, il importe de chercher à aménager des plates-formes logistiques dotées de bonnes connexions et à proximité immédiate des ports.

Par ailleurs, les différentes prévisions de trafic réalisées à l'échelle de l'Union Européenne vont dans le sens d'un accroissement de la demande en transports en marchandises. Or, aux vues des goulets d'étranglements existant à l'échelle de l'Union Européenne, notamment au niveau du corridor rhénan, la voie d'eau apparaît comme un des modes à privilégier. Le développement des ports dans leur ensemble, est essentiel pour la vitalité économique de la région métropolitaine du Rhin Supérieur, notamment dans le secteur logistique. Comme plate-forme multimodale d'envergure, ils sont au cœur d'une véritable politique de report modal au profit des modes alternatifs à la route.

Tonnage des ports en 2006 en entrées/sorties, en %



Source : Ports, en tonnes

Jeannie Vaillant-Creismeas
Corinne Fritsch
DRE Alsace

Actualités des membres

Services de l'Etat : le programme exceptionnel d'investissement public en Alsace.

Partie intégrante du plan de relance, annoncé par le Président de la République le 4 décembre 2008, le volet « infrastructures et équipements civils » de ce programme a été dévoilé, par le Premier Ministre, le 2 février dernier. Ce programme a pour but d'améliorer l'entretien du réseau routier national et de moderniser les itinéraires, de sécuriser le réseau ferroviaire et d'accélérer son développement, de faciliter la réalisation de grands projets fluviaux et portuaires. Retrouvez ci-dessous les opérations retenues en Alsace. En complément, le Premier ministre a annoncé la concession du projet autoroutier A355 « Grand Contournement Ouest de Strasbourg ».

Infrastructures routières :

Le plan de relance prévoit, au titre des PDMI (Plans de développement et de modernisation des itinéraires routiers), un montant total de 4,5 M€ (AE*) au titre de la réalisation des opérations suivantes : liaison interports à Strasbourg (2 M€) ; engagements des travaux de la rocade sud de Strasbourg (2,5 M€).
Par ailleurs, un montant de 1 M€ (AE*) est consacré à diverses opérations d'entretien du réseau routier national (A35).

Infrastructures ferroviaires :

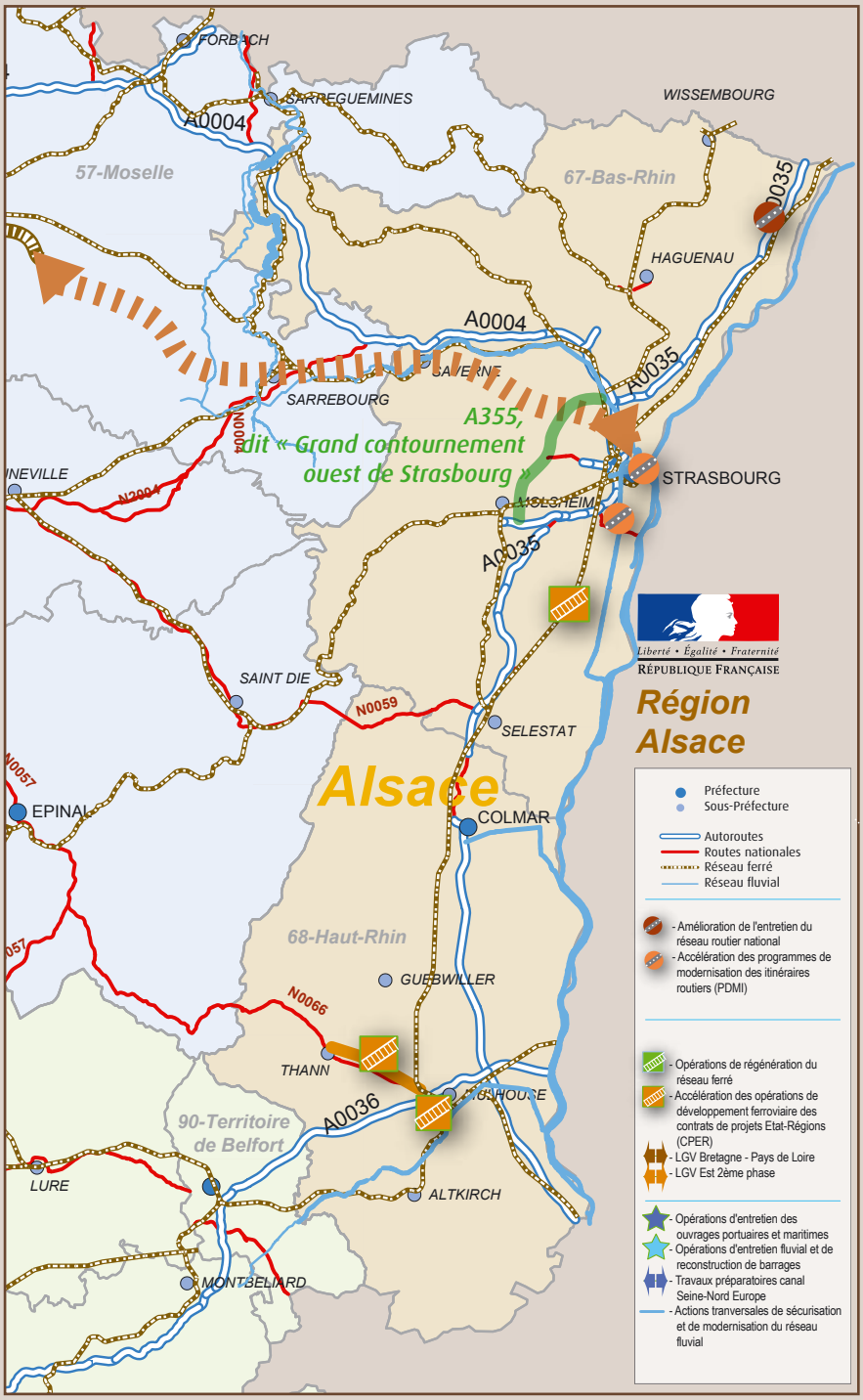
Un montant de 22,13 M€ (AE*) au titre du plan de relance est destiné à accélérer la mise en oeuvre des CPER (Contrats de projets Etat-Régions) et concerne :
- la création d'un raccordement court à Mulhouse (20 M€ AE*) ;
- les travaux d'infrastructure du tram-train de Mulhouse.

Par ailleurs, le plan de relance permettra de mobiliser les crédits de paiements pour un montant de 4,8 M€ pour accélérer la réalisation d'une 3ème voie à Erstein. Enfin, l'Etat mobilisera au titre des grands projets ferroviaires 17,5 M€ (AE*) pour des travaux préparatoires à la réalisation de la LGV Est 2ème phase (35 M€ pour l'ensemble des deux régions Alsace et Lorraine).

Infrastructures fluviales et portuaires :

Un montant de 2,73 M€ (AE*) est prévu pour des opérations de sécurité et de modernisation du réseau fluvial à caractère interrégional et concerne :
- des opérations de sécurité au niveau des ouvrages de navigation et des garages à bateaux (amarrages, échelles d'écluses, éclairage, …) et amélioration de l'accès des usagers ;
- des opérations de sécurité relatives au confortement de digues ;
- des opérations de modernisation des méthodes d'exploitation visant à l'automatisation et à la mécanisation d'ouvrages de navigation.

Source : DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires)



*AE : Autorisations d'Engagements

Les transports de marchandises

mars 2009

Conjoncture régionale

Fret SNCF*

Augmentation des expéditions de marchandises depuis les gares alsaciennes. Chute du trafic de transit de 20% alors que le trafic local reste stable (-0.4%) pour le premier semestre 2008.

	Variation en %		
	Arrivages	Expéditions	Total (local + transit**)
2006-2007	-1,0	-6,9	3,2
1er sem 07-1er sem 08	-4,7	4,5	-10,6

Source : SNCF Direction Strasbourg

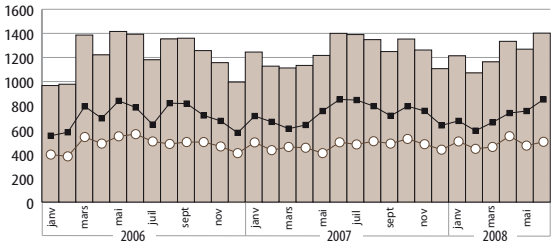
** Changement de méthodologie : les données d'évolution ci-contre concernent les marchandises enregistrées dans les gares relevant de la Région SNCF Alsace qui s'étend sur les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort.*
*** Flux de marchandises passant par les points frontières de l'Alsace.*

Voies navigables

Les ports alsaciens enregistrent une hausse de 3% de leur trafic sur l'ensemble par rapport au premier semestre 2007. Seul le port de Colmar enregistre une baisse de 1,1%.

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2005-2006	1,3	-1,6	-4,7
2006-2007	3,5	-2,0	23,4
1er sem 07-1er sem 08	0,9	6,7	-1,1

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



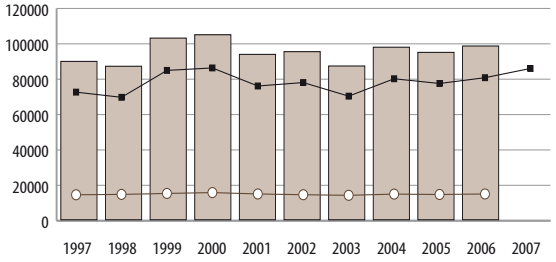
Transports routiers

Le transport routier au niveau national continue de progresser en 2007.

ND = Non disponible : le chiffre pour le transport international en tonnes n'est plus disponible à partir de 2007 suite à une simplification des modalités douanières.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-3,3	-1,4
2005-2006	4,2	1,8
2006-2007	6,4	ND

Source : Sitram



Conjoncture nationale

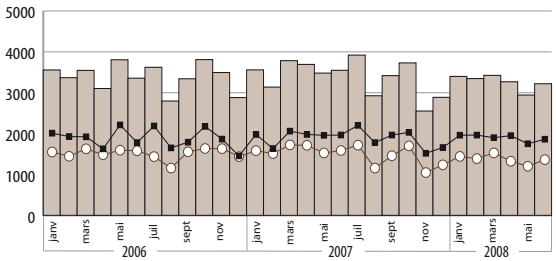
Fret SNCF

Nette baisse du fret ferroviaire au premier semestre 2008 (-7,6%), plus manquée au niveau international qu'au niveau national.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2005-2006	5,5	-5,2
2006-2007	-0,4	-1,0
1er sem 07-1er sem 08	-1,6	-14,7

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, MEEDDAT/CGDD/SOeS



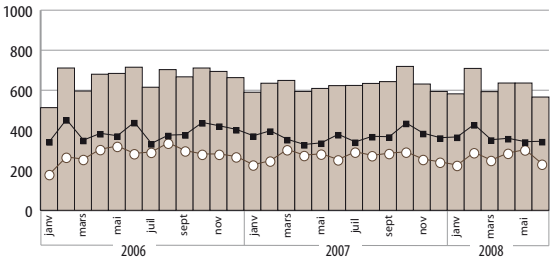
Voies navigables

L'ensemble du trafic fluvial est en légère hausse par rapport au premier semestre 2007 (+0,6%).

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2005-2006	0,1	2,8
2006-2007	-5,8	2,5
1er sem 07-1er sem 08	1,2	-0,3

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, MEEDDAT/CGDD/SOeS



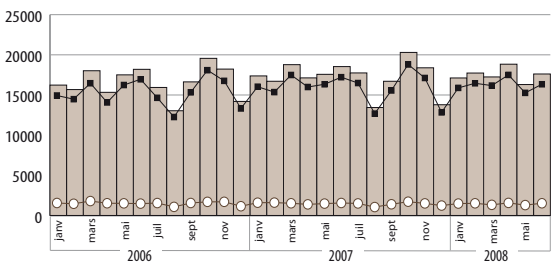
Transports routiers

Au premier semestre 2008, le transport routier intérieur est en dessous du niveau du premier semestre 2007 (-3,2%).

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2005-2006	2,7	-0,2
2006-2007	4,6	-3,6
1er sem 07-1er sem 08	-2,5	-11,7

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 MEEDDAT/CGDD/SOeS



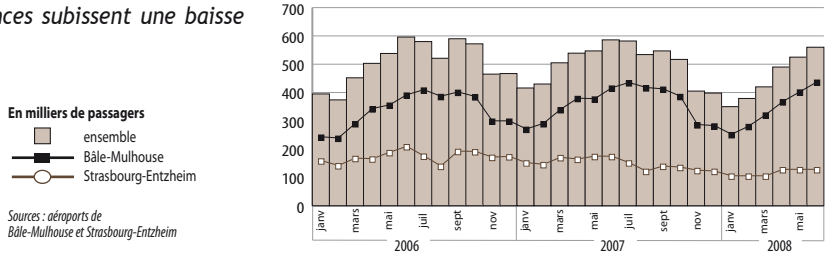
Les transports de voyageurs mars 2009

Conjoncture régionale

Transport aérien

A l'aéroport de Strasbourg, la ligne de Paris, en concurrence directe avec le TGV Est a perdu la moitié de ses passagers (-51,5%) au premier semestre 2008 par rapport au premier semestre 2007. Hors effet TGV, l'ensemble du trafic passagers en baisse de 29,7%, a connu un tassement notamment dû à l'environnement économique peu porteur. A l'EuroAirport, au premier semestre 2008, les vols réguliers sont en hausse de 1% par rapport à la même période de 2007 alors que les vols vacances subissent une baisse de 16%.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2005-2006	21,2	4,0
2006-2007	6,3	-14,8
1er sem 07-1er sem 08	-0,7	-29,7

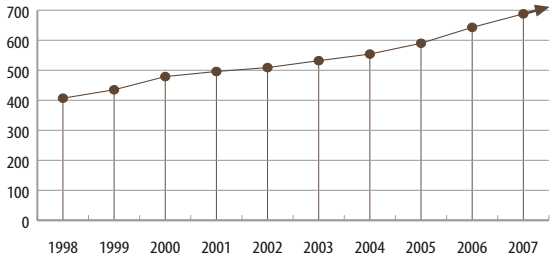


Sources : aéroports de Bâle-Mulhouse et Strasbourg-Entzheim

Transport ferroviaire TER

Nette progression de la fréquentation au premier semestre 2008 par rapport au premier semestre 2007. Forte croissante des déplacements occasionnels et augmentation des abonnements de travail.

	Variation en %
2005-2006	9,0
2006-2007	7,0
1er sem 07-1er sem 08	7,0



En millions de passagers x km

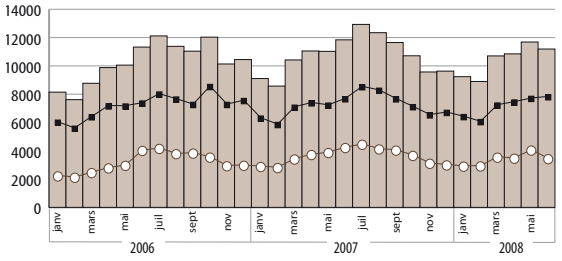
Source : Direction régionale de la SNCF

Conjoncture nationale

Transport aérien

A Paris comme en province, les vols intérieurs connaissent une baisse ce premier semestre 2008 alors que la fréquentation des vols internationaux est en augmentation.

	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2005-2006	4,9	19,0
2006-2007	4,9	15,0
1er sem 07-1er sem 08	2,8	-3,0



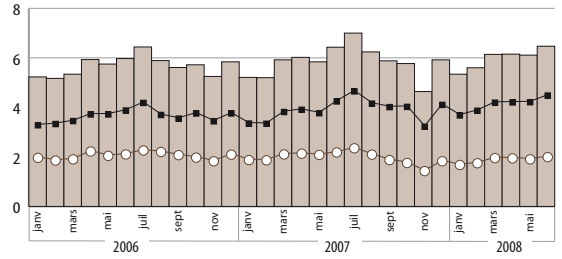
1 Nice/Côte d'Azur, Marseille/Marignane, Lyon/Satolas, Toulouse/Blagnac, Bordeaux/Mérignac.

Sources : AdP, DGAC, MEEDDAT/CGDD/SOeS

Transport ferroviaire

Le trafic sur le réseau principal SNCF poursuit sa hausse avec 3,5% par rapport au premier semestre 2007.

	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2005-2006	3,3	2,7
2006-2007	3,6	6,8
1er sem 07-1er sem 08	10,0	-8,7



2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.

Sources : SNCF, MEEDDAT/CGDD/SOeS

Directeur de la publication *: Pascal MANGIN, Président de l'ORTAL -* ***Rédactrice en chef*** *: Patricia Gout, DRE Alsace*
Ont participé à ce numéro *: Jeannie Vaillant-Creismeas - Daniel Wahl - Julie Marchi - Corinne Fritsch - Clémentine Brachet-Sergent - Christophe Belenger, DRE Alsace*
Mise en page *: Christophe Belenger, DRE Alsace -* ***Impression*** *: Print'Europe - Document imprimé sur papier 100% recyclé par une imprimerie certifiée Imprim'vert*
ISSN 1638-4342, dépôt légal mars 2009

Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace :
DRE Alsace - BP 81005 / F - 67070 Strasbourg cedex - Téléphone : 03.88.13.07.53

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