

Les transports de voyageurs

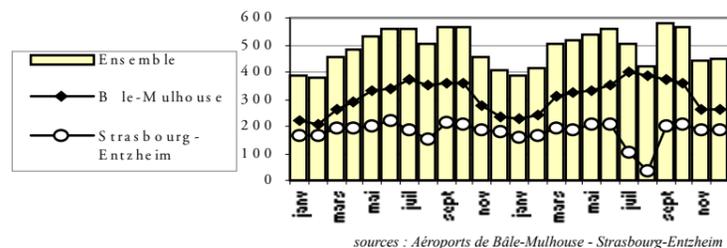
n° 0 - Septembre 2001

Conjoncture régionale

Transport aérien en milliers de passagers

variation en % :
Aéroport de
Bâle-Mulhouse
1998-1999 : 18,3
1999-2000 : 5
Aéroport de
Strasbourg-Entzheim
1998-1999 : 5,5
1999-2000 : -9,8

Transport ferroviaire



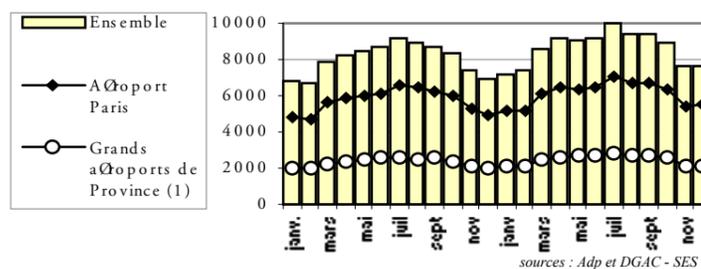
Conjoncture nationale

Transport aérien en milliers de passagers

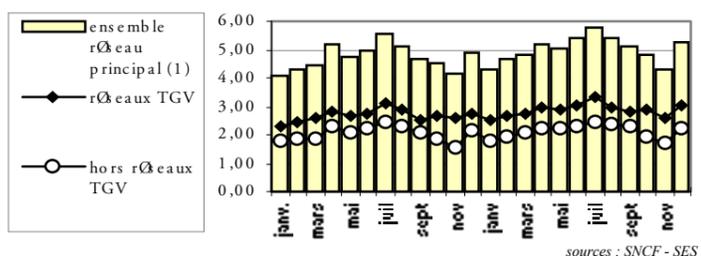
variation en % :
Aéroport de Paris
1998-1999 : 9,2
1999-2000 : 6,9
Aéroports de Province
1998-1999 : 7,4
1999-2000 : 7,9

Transport ferroviaire en milliards de voyageurs.km

variation en % :
Réseaux TGV
1998-1999 : 8,2
1999-2000 : 7,3
Hors réseaux TGV
1998-1999 : -3,0
1999-2000 : 4,6



(1) Nice Côte d'Azur - Marseille-Marignane - Lyon-Satolas - Toulouse-Blagnac - Bordeaux-Mérignac



(1) total SNCF voyageurs hors Ile-de-France

OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS D'ALSACE
Association inscrite au registre des associations vo LXXV n° 298
le 4 décembre 1997
42 rue Kablé BP 1005/F - 67070 STRASBOURG Cedex



D'un point à l'autre

La lettre semestrielle de l'Observatoire Régional des Transports d'Alsace

Le mot du Président

Je suis heureux de vous présenter le premier numéro de « d'un point à l'autre », lettre d'information de l'Observatoire des Transports d'Alsace, l'ORTA, association dont la vocation est de contribuer à la connaissance du domaine des transports en Alsace.

Les transports de marchandises et de voyageurs constituent notre terrain d'action qui, pour modeste qu'elle soit, a pour ambition d'apporter un éclairage complémentaire et fédérateur par rapport aux autres organismes existants localement. C'est pourquoi, il nous a semblé important, au moment où nous souhaitons que notre association prenne un nouvel essor, de partager le fruit de nos réflexions et de nos travaux avec un public plus large.

Cette lettre est appelée à évoluer grâce à vos suggestions qui seront toujours les bienvenues. Nous avons retenu le principe de deux parutions par an, une en juin, portant sur les données de l'année N-1 et une en Décembre, portant sur celles du premier semestre de l'année en cours. Un article de fond vient compléter la partie statistiques et apporter des informations ou un point de vue sur un sujet d'actualité.

Pour ce numéro zéro, qui paraît donc exceptionnellement en Octobre, le transport combiné nous a paru un bon sujet...à vous d'en juger.

Il me reste à vous souhaiter une bonne lecture et à vous donner rendez-vous pour le prochain numéro en Juin 2002.

Le Président de l'ORTA,
vice Président du Conseil Régional,
Gérard TRABANT

Bref rappel de terminologie

On désigne par transport multimodal ou plurimodal l'utilisation d'au moins deux moyens de transport différents : pour les marchandises, le rail et la route, le fluvial et la route...etc. On parle d'intermodalité quand le système de transport est conçu de manière globale pour favoriser la complémentarité et les échanges entre les modes. Le terme de transport combiné est utilisé lorsque l'association des modes se fait de manière adaptée, en recourant à des matériels spécifiques tels que le conteneur : un seul contenant, plusieurs modes de transport successifs.

La définition du transport combiné communément admise est celle retenue par l'Union Européenne : il s'agit du transport de marchandises utilisant la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable ou un parcours maritime

Le transport combiné a le vent en poupe

Un mode de transport en plein essor

Depuis 1990, le transport combiné connaît un développement spectaculaire. En 2000, il représentait 25% du fret SNCF, soit 13,8 Milliards de tonnes x km, réalisant une progression de 66%, c'est à dire 10% de plus que le trafic routier sur la même période. Le réseau fluvial n'est pas en reste, Voies Navigables de France annonce une hausse de 56% du trafic conteneurs en 2000 par rapport à 1999 ! Le marché potentiel explose en Europe en raison de la mise en place du marché unique européen et de la mondialisation de l'économie. Le trafic international de marchandises est en pleine croissance entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est, et entre l'Amérique et l'Europe via les ports en eau profonde de la mer du Nord. Il représente 60% du trafic conteneurs de la SNCF et devrait encore s'élargir grâce à la libéralisation des services européens de fret ferroviaire, décidée en décembre 2000.

Directeur de Publication : Gérard TRABAND (Président de l'ORTA)
Rédacteur en chef : Georges KLAERR-BLANCHARD (DRE Alsace)

L'objectif du développement durable

Dans un contexte européen qui préconise la libéralisation des marchés et la recherche d'un développement durable soucieux de la préservation de l'environnement, le transport combiné bénéficie du soutien déclaré de tous les Etats membres de l'Union. Le cadre de vie des habitants ainsi que la sécurité et le confort des usagers et des riverains des infrastructures de transport, constituent les enjeux majeurs des politiques de déplacement auquel le transport combiné peut répondre. En effet, les atouts de la voie ferrée et de la voie d'eau, pour les longues distances, liés à la souplesse du mode routier pour les trajets d'extrémité, peuvent apporter des solutions viables sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.

Une organisation à l'échelle européenne

Les plates-formes de transport combiné françaises sont actuellement gérées par des opérateurs nationaux, la CNC ou Novatrans, pour la majorité des "chantiers" rail-route. Mais le développement du transport combiné en France dépend fortement des opérateurs internationaux qui organisent les acheminements des marchandises entre les grandes plates-formes logistiques maritimes, fluviales ou terrestres, à destination des grandes agglomérations industrielles et urbaines. Des mouvements de concentration des opérateurs au niveau européen sont prévisibles et même souhaitables pour que le transport combiné puisse bénéficier pleinement de l'ouverture des réseaux et voir son prix baisser.

Des obstacles à surmonter

S'il est communément admis que le transport combiné présente des avantages importants au plan de l'optimum collectif, par rapport au transport routier de bout en bout, son développement se heurte à des obstacles qu'il convient de lever :

La rupture de charge

Conséquence même du transport combiné, la rupture de charge nécessite des opérations de transbordement, facteur d'allongement des délais et de renchérissement des coûts. C'est la raison pour laquelle la compétitivité des solutions intermodales s'élève avec l'allongement des distances. Ainsi le poids relatif des ruptures de charge diminue dans le coût final du transport. Une distance de 400 à 500 km est généralement retenue comme seuil minimal de rentabilité du transport combiné. Des sujétions topographiques particulières peuvent abaisser ce seuil, comme les traversées alpines ou le tunnel sous la Manche.

La capacité des maillons ferroviaires

Face à la concurrence de la route, soumise aux aléas de circulation, le fer et la voie d'eau jouent la carte de la fiabilité. Toutefois, la saturation actuelle des grands noeuds ferroviaires, avec un mélange de circulations grandes lignes, TER et fret et une priorité donnée systématiquement aux trains de voyageurs, pénalise la qualité de service en termes de délai et de régularité de l'acheminement des marchandises. Pour éviter ce problème, les opérateurs ferroviaires organisent des trains directs, qui circulent de nuit entre deux grands terminaux européens, et permettent une livraison le lendemain matin pour un envoi confié la veille. Malgré cela, la France devra investir de manière importante dans l'amélioration de son réseau ferroviaire si elle veut atteindre ses objectifs de doublement du fret ferroviaire à un horizon rapproché.

La saturation des plates-formes de transport combiné

Elle a tendance à se généraliser avec la croissance du trafic fret et touche déjà les chantiers de l'Île de France, du Nord-Pas-de-Calais et d'Avignon.

La concurrence de la route

La compétitivité de la route s'est régulièrement renforcée en Europe ces dernières années. Le transport routier a augmenté sa productivité physique en ayant recours à des véhicules de plus grande taille et mieux remplis. Il a amélioré simultanément sa qualité de service en termes de délai, de souplesse et de fiabilité. Enfin, il a baissé ses prix dans des conditions de concurrence exacerbée qui ont pu entraîner parfois des entorses à la réglementation.

Des politiques publiques ambitieuses

La France s'est fixée des objectifs ambitieux de développement du transport combiné soutenus par des aides publiques. Les schémas de services collectifs de transport, récemment adoptés par le gouvernement et soumis au Conseil d'Etat, rappellent que les efforts devront porter également sur l'organisation et la réglementation du transport.

Au niveau européen, le programme PACT, auquel succédera Marco-Polo à compter de Janvier 2002, permet l'octroi de subventions pour des projets innovants de transport combiné international. L'objectif recherché est de démontrer que ce mode de transport peut se passer d'aides publiques après la phase de démarrage.

De plus, l'adoption début 2001 du "paquet ferroviaire" fournit un cadre juridique communautaire rénové au transport ferroviaire et prévoit la mise en place d'un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). Ce réseau desservira l'ensemble des Etats membres et sera ouvert à toutes les entreprises ferroviaires dotées d'une licence. Il appartient désormais aux Etats, aux gestionnaires et aux exploitants de tout mettre en œuvre pour améliorer "l'interopérabilité" des matériels roulants et du réseau.

L'Alsace au coeur de l'action

Au carrefour de grands axes européens, l'Alsace est particulièrement concernée par les problématiques de transport. L'Etat, la Région et les autres collectivités locales, affichent et mettent en œuvre une politique volontariste de préservation de la qualité de vie qui caractérise cette région en limitant le trafic routier de transit qui la traverse.

L'Alsace bénéficie d'une armature fluviale et ferroviaire très intéressante. A titre d'exemple, le trafic de conteneurs sur le Rhin représente à lui seul 52% du volume national. Ces possibilités font du transport combiné le mode privilégié pour desservir le territoire alsacien en réservant la route aux trajets terminaux.

Mais, si le Rhin conserve une réserve de capacité importante, les infrastructures ferroviaires et les chantiers intermodaux alsaciens n'échappent pas aux problèmes de saturation. Le contrat de plan Etat-Région, signé pour la période 2000-2006, a donc été l'occasion d'intensifier les efforts d'investissements en faveur des modes alternatifs à la route. Un montant de 265 millions d'Euros (1 740 MF) a été inscrit pour les opérations ferroviaires, dont 93 millions d'Euros (610 MF) destinés à augmenter la capacité de l'axe Nord-Sud, Strasbourg-Bâle, épine dorsale du réseau. De même, un programme de modernisation des infrastructures des ports rhénans de Strasbourg, Colmar et Mulhouse a été inscrit pour un montant de 8 millions d'Euros (52 MF) et une aide de 610 000 Euros (4 MF) est prévue pour la réalisation de deux plates formes de transport combiné à Cronembourg et Mulhouse Nord.

Article rédigé par la Direction Régionale de l'Équipement avec le précieux concours de Françoise Castany Directrice déléguée fret à la Direction SNCF de Strasbourg.

Les transports de marchandises

Conjoncture régionale

Le fret ferroviaire

(départs et arrivées aux gares alsaciennes)

variation en % : en milliers de tonnes

Transport national

1998-1999 : - 1,2

1999-2000 : - 9,8

Transport international

1998-1999 : 8,3

1999-2000 : 21,3

Voies Navigables

en milliers de tonnes

variation en % :

Port autonome de Strasbourg

1998-1999 : 0,1

1999-2000 : 11,3

Ports Rhénans Alsace Sud

1998-1999 : -3,5

1999-2000 : 16,3

Transports routiers

en milliers de tonnes

variation en % :

Transport national

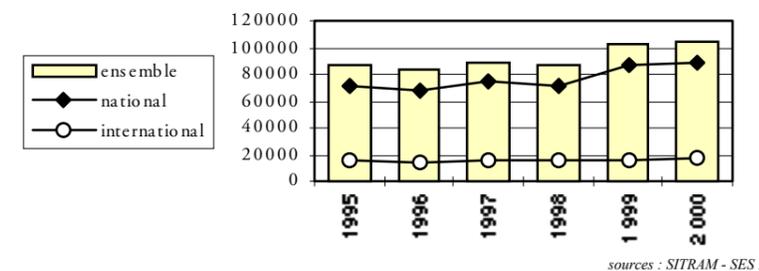
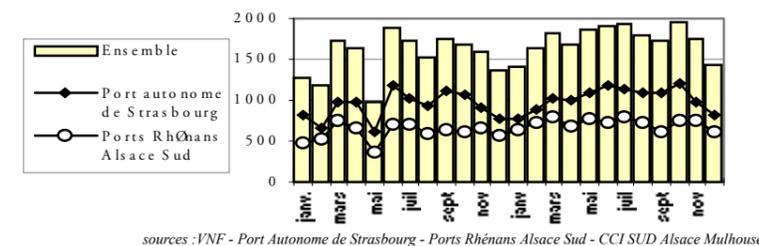
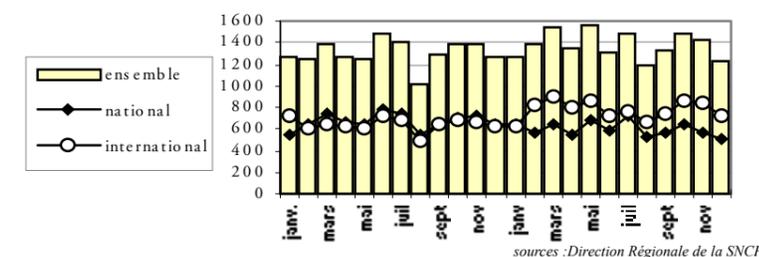
1998-1999 : 21,6

1999-2000 : 1,6

Transport international

1998-1999 : 3,5

1999-2000 : 3



Conjoncture nationale

Le fret ferroviaire

en millions de tonnes.km

variation en % :

Transport national

1998-1999 : 0,1

1999-2000 : 5,5

Transport international

1998-1999 : -2,2

1999-2000 : 6,9

Voies Navigables

en millions de tonnes.km

variation en % :

Transport national

1998-1999 : 18,6

1999-2000 : 0,9

Transport international

1998-1999 : - 0,7

1999-2000 : 18,1

Transports routiers

en millions de tonnes.km

variation en % :

Transport national

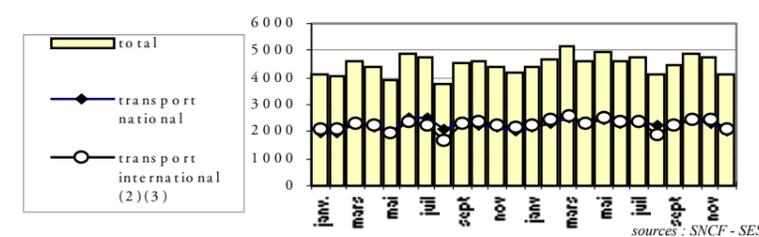
1998-1999 : 9,2

1999-2000 : 2,6

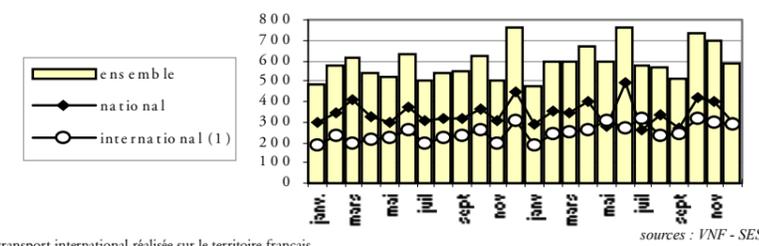
Transport international

1998-1999 : 5,4

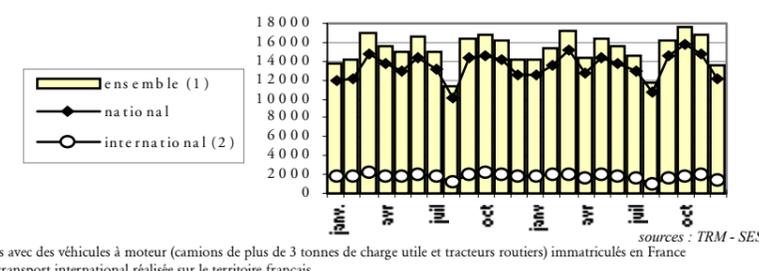
1999-2000 : -9,1



(1) non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM) (2) Partie du transport international réalisée sur le territoire français (3) y compris le transit international sur le territoire français



(1) Partie du transport international réalisée sur le territoire français



(1) Transports avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France (2) Partie du transport international réalisée sur le territoire français