

Les transports de voyageurs

Conjoncture régionale

Transport aérien les difficultés des compagnies aériennes s'accroissent

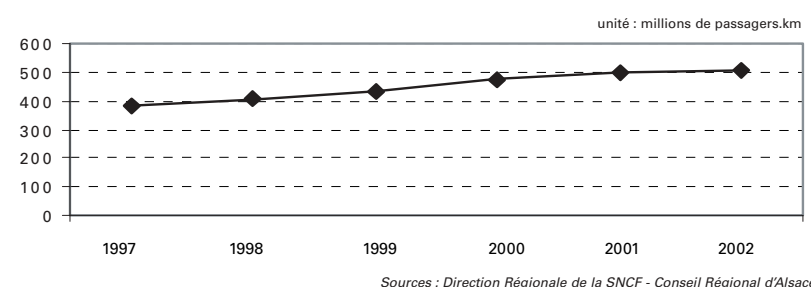
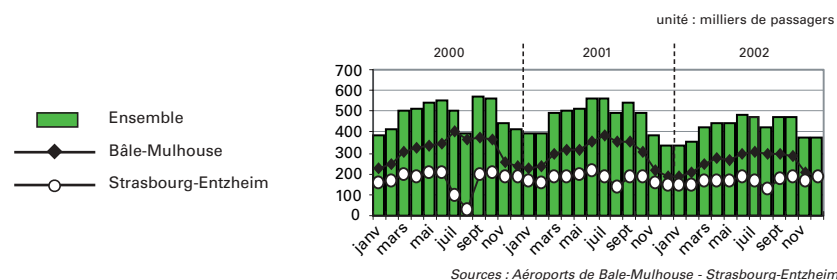
Variation en % :

Aéroport de Bâle-Mulhouse	Aéroport de Strasbourg-Entzheim
2000-2001 : -6,1	2000-2001 : 4,1
2001-2002 : -14	2001-2002 : -4,6

Transport ferroviaire T.E.R. impact tangible de la régionalisation

Variation en % :

2000-2001 : 3,5	2001-2002 : 2,6
-----------------	-----------------

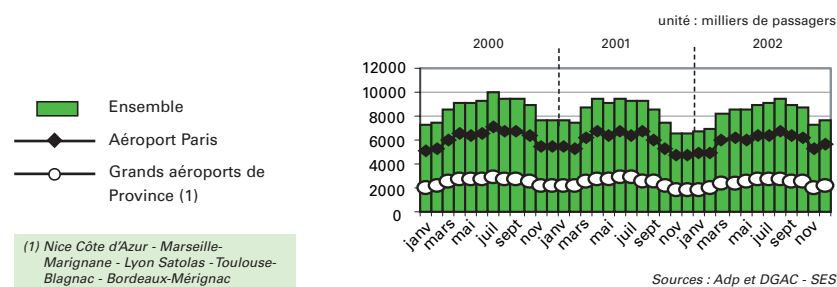


Conjoncture nationale

Transport aérien reprise endiguée par les bruits de bottes

Variation en % :

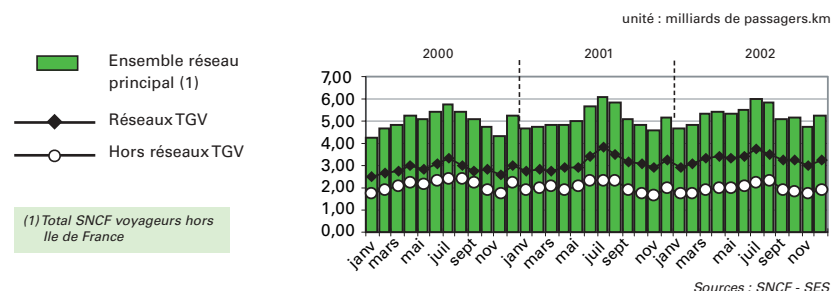
Aéroport de Paris	Aéroports de Province
2000-2001 : -4,3	2000-2001 : -2,9
2001-2002 : 0,6	2001-2002 : -2,2



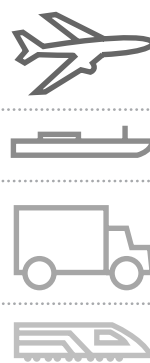
Transport ferroviaire la grande vitesse propulse le train

Variation en % :

Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2000-2001 : 8	2000-2001 : -4,1
2001-2002 : 6,4	2001-2002 : -3,3



Directeur de la publication :
Gérard TRABAND (Pdt de l'ORTA).
Rédacteur en chef :
Georges KLAERR-BLANCHARD (DRE Alsace).
Ont participé à ce numéro :
Jacqueline HUGHES et Nicolas VOGELGESANG (DRE Alsace).
Maquette :
Carré Blanc, tél. : 03 88 10 48 00
carrenet@carreblanc.fr
ISSN en cours - Dépôt légal juil. 2003



D'un point à l'autre

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

Le mot du Président

L'article de fond de ce troisième numéro « D'un point à l'autre » est consacré au transport des matières dangereuses en Alsace. En effet, l'Observatoire Régional des Transports d'Alsace et la Direction Régionale de l'Équipement souhaitent mettre à jour l'étude réalisée en 1990 sur ce thème. Ce travail, confié au Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Est, touche à sa fin et nous sommes en mesure de vous présenter les principaux résultats de cette analyse qualitative et quantitative du transport de matières dangereuses par les voies routières, ferroviaires et fluviales.

Je vous informe également du lancement des procédures d'appel d'offres concernant l'enquête origine / destination des poids-lourds en Alsace et l'étude de temps de parcours en accès à la Communauté Urbaine de Strasbourg.

La partie de la lettre semestrielle consacrée aux statistiques porte sur l'évolution des données entre 2000 et 2002, dans la mesure où ces renseignements sont d'ores et déjà disponibles.

Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne lecture et vous donne rendez-vous pour le prochain numéro au mois de décembre.

Gérard TRABAND, Président de l'ORTA
Vice-Président du Conseil Régional

J'attire votre attention sur le fait que nous nous apprêtons à mettre en ligne les informations principales concernant l'ORTA via le site Internet de la DRE. Il vous sera notamment possible de consulter l'intégralité du rapport d'étude et des annexes graphiques et par conséquent d'approfondir un certain nombre de points qui auraient été passés sous silence dans cette présentation.

Le transport des matières dangereuses en Alsace

Une approche multimodale,

Comme le Président de l'ORTA l'a rappelé en introduction, la présente étude aborde la question de l'acheminement des matières dangereuses sous l'angle des trois modes concernés en priorité, hormis le transport aérien.

du Rhin les plus chargées, sur un peu plus de 19 millions de tonnes toutes marchandises confondues, dont une grande majorité de produits pétroliers (78%), des produits chimiques (18%) et dans une moindre mesure des engrais (4%). Le transit, c'est à dire le transport d'un produit d'un bout à l'autre d'une voie sans escale intermédiaire, représente quant à lui 15% de ces quantités de matières dangereuses (MD), dont principalement des produits pétroliers.

Huningue (où les produits pétroliers prédominent), qui se partagent le quart restant. En raison de la proximité des raffineries, le site de Strasbourg se caractérise par une majorité de mouvements de chargement de produits pétroliers, alors que l'on dénombre à l'inverse plus de déchargements de ces mêmes produits dans les ports du Haut-Rhin.

Volet fluvial, analyse des flux par axe et dans les ports

Les données utilisées ont été transmises par Voies Navigables de France, par les ports de Strasbourg et de Mulhouse-Rhin ainsi que par la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Près 8 millions de tonnes de matières dangereuses ont circulées en 2001 sur les sections alsaciennes

Sous l'angle de l'activité portuaire, on constate que Strasbourg et Mulhouse (avec respectivement près de 2,7 millions et 1,2 millions de tonnes) totalisent les trois quarts des mouvements de matières dangereuses en Alsace. Viennent ensuite les ports d'Ottmarsheim (principalement lié aux produits chimiques) et de

Volet ferroviaire, analyse des flux par gare et par section

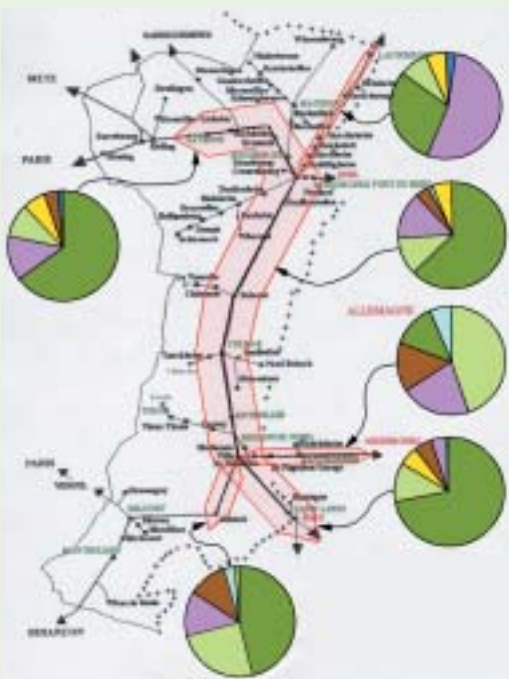
Selon des informations transmises par la SNCF pour l'année 2001, le trafic de matières dangereuses expédiées et reçues s'élève à environ 1,1 millions de tonnes pour l'ensemble des gares alsaciennes et se concentre en particulier à Strasbourg, Bantzenheim, Reichstett, Thann, ►

► Lauterbourg et Herrlisheim (des éléments quantitatifs précis n'ont malheureusement pas pu être fournis pour des raisons de confidentialité commerciale).

L'ensemble des matières dangereuses circulant sur le réseau ferré en Alsace s'élève à environ 8 millions de tonnes en 2001, dont un quart sur l'itinéraire Saverne - St Louis via Strasbourg et Mulhouse. Parmi ces quantités, environ 1,3 millions de tonnes sont en transit sur l'axe Bénélux - Italie.

La carte ci-dessous indique les niveaux de trafic de matières dangereuses par section et par classe de danger. L'épaisseur de la zone hachurée contenant les voies est proportionnelle à la quantité véhiculée sur ces dernières. Globalement, près de 60% du tonnage est constitué de liquides inflammables. Les matières corrosives et les gaz représentent chacune autour de 15% de la masse transportée.

Matières dangereuses transportées par classe et par section



Répartition des matières dangereuses

- gaz
- liquides inflammables
- matières comburantes
- matières toxiques et infectieuses
- matières radioactives
- matières corrosives
- divers (amiante, pesticides...)

Volet routier, comptages automatiques et manuels

Deux campagnes de recensement manuel des trafics ont été effectuées en 2001 et 2002 en une quinzaine de points des principaux axes de circulation en Alsace, sur une amplitude horaire variant de 10 à 15 heures. Ce sont au total 2372 poids lourds (PL) transportant des matières dangereuses qui ont été dénombrés, deux sens confondus, pour lesquels le type de camion et les indications inscrites sur les plaques oranges spécifiques ont été relevés.

L'analyse des comptages automatiques réalisés en parallèle a notamment permis de vérifier la représentativité statistique des périodes de l'enquête manuelle et d'évaluer le pourcentage de poids lourds consacrés au TMD par rapport au trafic total de PL.

Le graphique n°1 ci-dessous indique le volume brut de véhicules transportant des produits dangereux qui a été recensé par lieu d'enquête et par sens de circulation. On remarque ainsi que sept postes présentent un nombre de poids lourds transportant des matières dangereuses supérieur à 100, deux sens confondus. En raison notamment de la proximité de certains équipements (raffinerie, port autonome de Strasbourg), le trafic relevé sur la RN 4 Route du Rhin dépasse même les 500 unités et présente un pourcentage record de MD par rapport au total des poids lourds (15% contre moins de 6% pour les autres sections).

Il est à noter que plus de trois quarts des produits dangereux sont transportés par citerne.

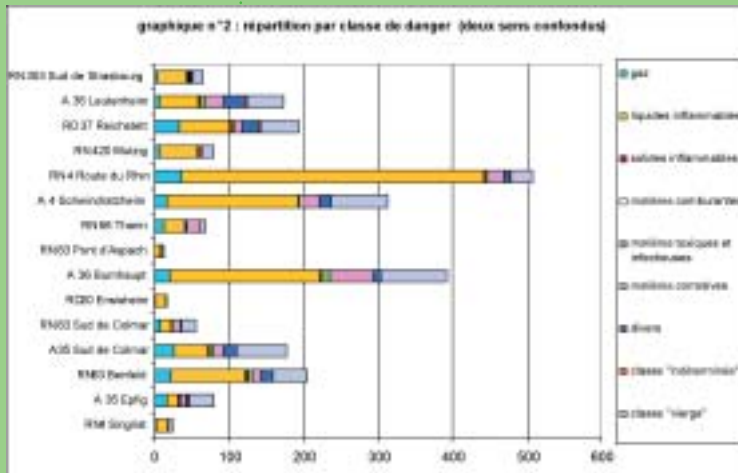
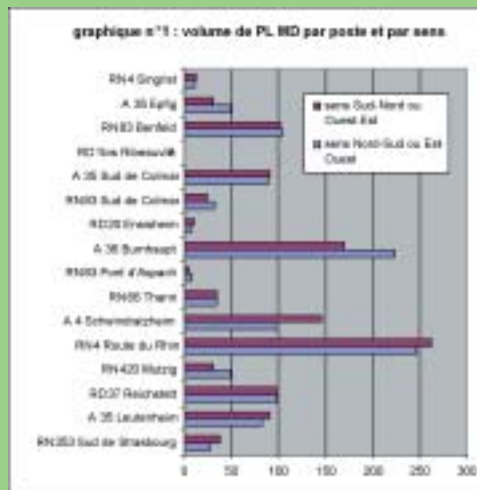
Le graphique n°2 ci-après précise la typologie des matières dangereuses recensées lors du recueil de données.

De même que les liquides inflammables (en l'occurrence les produits pétroliers) constituent la très grande majorité du tonnage véhiculé par la voie ferrée, ils induisent

également plus de la moitié du trafic routier. D'autre part la classe « vierge », qui correspond en général aux camions vides ou transportant de faibles quantités de MD, concerne plus d'un poids lourd sur cinq. Viennent ensuite les camions assurant le transport des gaz et des matières corrosives, qui représentent respectivement 9% et 8% du flux observé. Enfin, la part de véhicules répertoriés dans la classe « indéterminée », par suite de difficultés techniques de lecture sur le terrain, est négligeable puisqu'elle représente moins de 0,7% de l'ensemble de l'échantillon pris en compte.

Conclusion

Les études menées jusqu'à présent, ont permis de préciser les grandes caractéristiques des trois principaux modes de transport des matières dangereuses. L'enquête postale actuellement en cours d'exploitation et réalisée auprès d'un ensemble représentatif d'établissements alsaciens susceptibles d'émettre ou de recevoir de tels produits, devrait permettre de compléter l'analyse, notamment sous l'angle des itinéraires et des couples origine / destination des flux.



Les transports de marchandises

Conjoncture régionale

Fret ferroviaire

trafic national stagnant, recul à l'international

Variation en % :	
Transport national	Transport international
2000-2001 : -10,2	2000-2001 : -11,8
2001-2002 : 0,7	2001-2002 : -6

Voies navigables

affecté par le ralentissement allemand

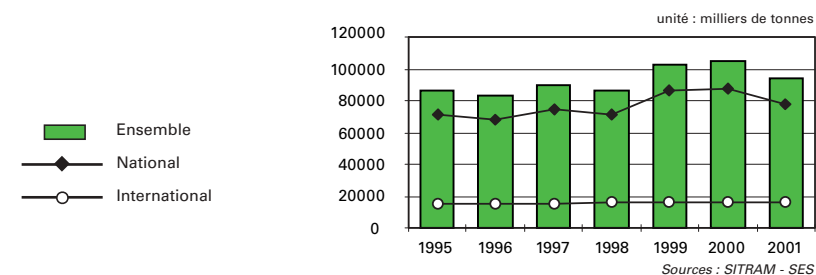
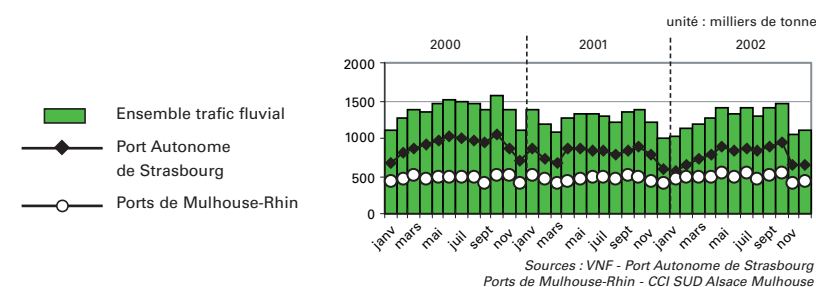
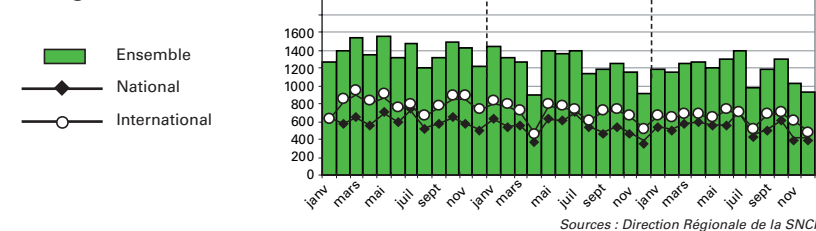
Variation en % :	
Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin
2000-2001 : -11,6	2000-2001 : -2,4
2001-2002 : -3,1	2001-2002 : 5,5

Transports routiers

touchés par la crise

Variation en % :	
Transport national	Transport international
1999-2000 : 1,6	1999-2000 : 3
2000-2001 : -11,7	2000-2001 : -4,7

Départs et arrivées aux gares alsaciennes



Conjoncture nationale

Fret ferroviaire

trafic stabilisé à un bas niveau

Variation en % :	
Transport national	Transport international
2000-2001 : -8,5	2000-2001 : -9,4
2001-2002 : 0,1	2001-2002 : -1,5

Voies navigables

amélioration du trafic fluvial

Variation en % :	
Transport national	Transport international
2000-2001 : -13,3	2000-2001 : -3,1
2001-2002 : 8,6	2001-2002 : -2,8

Transports routiers

ferme à l'intérieur, effondrement vers l'extérieur

Variation en % :	
Transport national	Transport international
2000-2001 : 3,3	2000-2001 : -4,6
2001-2002 : 0,9	2001-2002 : -9

