



D'un point à l'autre



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



Le mot du président

Les dernières semaines ont été riches en événements qui ont marqué ou marqueront l'organisation et par voie de conséquence l'activité de notre association.

Suite aux scrutins régionaux des 21 et 28 mars 2004, tout d'abord, j'ai pris la décision, compte tenu de mes nouvelles obligations électives, de ne plus me représenter pour le poste de président de l'Observatoire régional des transports d'Alsace lors de la prochaine assemblée générale prévue le 1^{er} juillet de cette année. C'est Monsieur Pascal Mangin qui aura l'honneur de représenter le Conseil régional au sein de l'ORTA à compter de cette date.

Les nouveaux statuts de notre association devraient en outre pouvoir être approuvés lors de cette réunion, après plusieurs mois de discussions avec nos amis du pôle de compétence logistique. Ils devraient ainsi permettre d'élargir les missions initiales de l'association et donner naissance à une nouvelle structure qui pourrait s'intituler: Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL).

D'autre part, je suis très heureux de vous annoncer que nos deux grandes opérations actuellement en cours, à savoir l'analyse des temps de parcours en accès à la Communauté urbaine de Strasbourg et l'enquête origine/destination des poids lourds en

Alsace, sont dans leur phase d'exploitation et en bonne voie d'achèvement. En attendant de vous livrer les conclusions de ces deux études dans nos prochaines éditions, nous avons décidé de vous présenter, pour l'heure, le dernier volet des investigations confiées au CETE de l'Est et consacrées au transport de matières dangereuses en Alsace, qui complète les informations fournies dans notre bulletin semestriel de juillet 2003.

Je voudrais en dernier lieu vous informer que le rapport final de l'étude plurimodale des transports dans le Rhin supérieur ainsi qu'une synthèse sur douze pages sont disponibles sur les sites:

www.alsace.equipement.gouv.fr

ou sur www.conference-rhin-sup.org

Il me reste à présent à souhaiter, par anticipation, mes meilleurs vœux de réussite à mon futur successeur. Je suis persuadé qu'il saura prolonger de manière efficace et intelligente les actions déjà entreprises et relever avec succès les défis à venir pour notre structure que je quitte non sans regret.

Gérard TRABAND, président de l'ORTA
vice-président du Conseil régional

Suite et fin de l'étude sur les matières dangereuses en Alsace!

Pourquoi une enquête postale?

L'enquête dont nous vous dévoilons aujourd'hui une synthèse a été réalisée auprès des entreprises alsaciennes susceptibles d'émettre ou de recevoir des matières dangereuses (MD). Elle a consisté à interroger ces différents établissements, au moyen d'un questionnaire adressé par voie postale, d'une part sur les quantités et types de produits dangereux expédiés ou réceptionnés en 2001 et d'autre part sur les origines et destinations concernées. Ce recueil de données, qui s'est déroulé de septembre 2002 à novembre 2003, devait donc permettre de dresser un tableau d'ensemble des flux internes et d'échange avec notre région des produits dangereux, de mettre en perspective les résultats des recensements effectués spécifiquement pour les modes routier, fluvial et ferroviaire et enfin d'élargir la connaissance des flux de MD au pipeline. Il est important de signaler à ce stade que, par

définition même, les trafics de transit sont exclus du champ de cette étude. En revanche, l'ensemble des modes de transport sont a priori concernés.

Comment s'est déroulée l'étude?

Ce sont très exactement 71 fiches, sur un total de 151 entreprises concernées *in fine*, qui ont pu être exploitées, soit un taux de réponse de 47 %. Les nombreuses relances effectuées auprès des intéressés et en particulier des établissements les plus importants ont ainsi permis de couvrir environ 90 % du tonnage produit ou acheminé sur des sites alsaciens.

Quel bilan pour 2001?

L'activité des entreprises alsaciennes (hors transporteurs) pour l'année 2001, se traduit par un mouvement de **13,8 millions de tonnes de matières dangereuses** (tous modes de transport et classes de produits confondus).

Ces produits se répartissent à parts quasiment égales entre expédition et réception.

Quels sont les produits dangereux les plus transportés?

Globalement ces produits concernent pour **84 % des liquides inflammables** (c'est-à-dire essentiellement des carburants) et pour **7 % des gaz**. Les autres MD représentent des quantités inférieures à 5 % des mouvements.

Quelles parts de marché pour les différents modes?

Le mode de transport utilisé pour véhiculer ces produits est:

- le **pipeline** pour grosso modo la **moitié des tonnages**;
- la **route** pour près d'un tiers;
- la voie d'eau pour environ 13 %;
- le rail pour 5 %.

La grande majorité des **réceptions**, qui correspondent à de gros volumes, se réalise par **pipeline** (64 %) et par la **voie d'eau** (24 %). Pour ce qui concerne les **expéditions**, qui correspondent à la distribution des produits, le mode de transport prépondérant est la **route** (61 %) puis le **pipeline** (34 %).

Quelle répartition modale de la demande alsacienne de transport de matières dangereuses ?

Les principales entreprises génératrices des flux (émission/réception) de MD se répartissent comme suit sur le territoire alsacien :

- **pour le mode routier**
Reichstett, Strasbourg et Illzach (ces trois villes concentrent les trois quarts des tonnages recensés lors de l'enquête postale) ;
- **pour la voie d'eau**
Illzach, Chalampé, Village-Neuf et Strasbourg (qui représentent au total 97 % des tonnages) ;
- **pour le pipeline**
Reichstett, pour l'essentiel ;
- **pour la voie ferrée**
Chalampé et Strasbourg (qui comptabilisent 60 % des tonnages).

Les mouvements de MD en Alsace

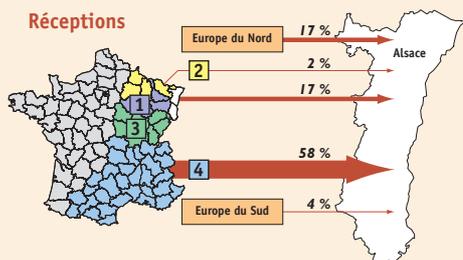
Il résulte de l'analyse des informations ainsi collectées que les MD (toutes classes de danger et modes de transports confondus) présentent des **origines et destinations** :

- **internes à l'Alsace**, pour un **tiers** environ ;
- **en échange avec la France** (hors Alsace), pour environ **40 %** (dont 30 % avec la seule zone sud-est de la France) ;
- **en échange avec l'Europe** pour **15 %**.

Il convient de préciser que la destination d'un quart des produits expédiés n'a pas été renseignée.

La **figure n° 1** ci-dessous détaille les flux de matières dangereuses en Alsace, tous modes confondus, en réception et en expédition.

Flux des matières dangereuses, tous modes de transport confondus
Figure n° 1



Flux toutes classes de produits confondus
(Seuls les flux > 2 % sont représentés)

- 1 Meurthe-et-Moselle, Vosges, Aube et Haute-Marne
2 Meuse, Moselle, Ardennes et Marne
3 Bourgogne et Franche-Comté
4 Rhône-Alpes, Auvergne, PACA, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées

Le pipeline et la route

D'après les sondages effectués auprès des établissements alsaciens concernés, le **pipeline** est le mode de transport qui enregistre la part prépondérante des MD avec près de la moitié du tonnage (produits pétroliers essentiellement). Hormis quelques mouvements transversaux de courte distance (représentant environ 6 % des quantités totales émises ou réceptionnées qui ont été renseignées), la **figure n° 2** ci-dessous illustre, hors transit, le flux annuel de matières dangereuses comptabilisé en 2001 pour ce mode de transport.

Flux annuel de MD par pipeline calculé pour 2001 (hors transit)
Figure n° 2



Ce dernier permet ainsi d'assurer pour une large part la liaison entre le sud-est de la France et l'Alsace, ainsi que les mouvements entre notamment les sites de la Compagnie rhénane de raffinage situés à Reichstett et au port de Strasbourg.

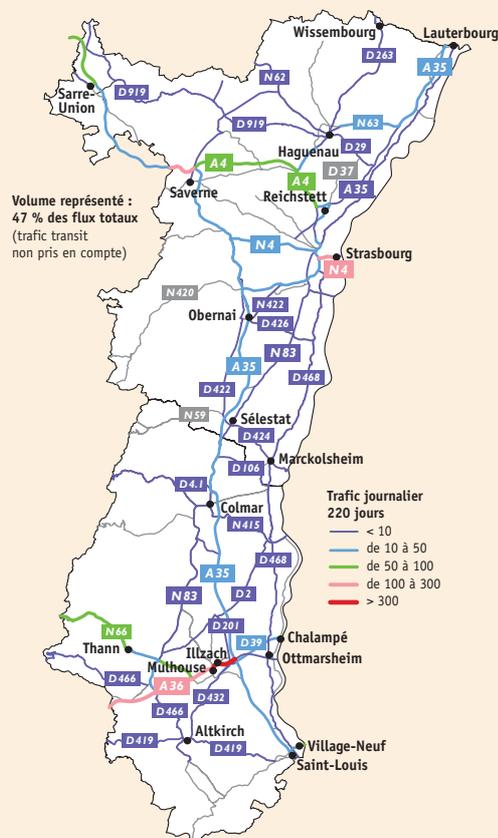
Le mode routier arrive quant à lui en deuxième position avec près d'un tiers du tonnage comptabilisé dans l'enquête postale. Moyennant quelques hypothèses portant essentiellement sur la charge moyenne transportée par véhicule (à savoir 15 tonnes) ainsi que le nombre de journées de circulations (220 jours en l'occurrence), nous avons pu établir une cartographie des flux routiers de MD en Alsace calculés pour l'année 2001 (voir **carte n° 1** à droite).

Cependant, cette représentation prend uniquement en compte les origines/destinations effectivement renseignées par les entreprises interrogées (soit 47 % des quantités relevées). En outre, elle n'intègre pas, comme il a été rappelé précédemment, le trafic de transit des produits dangereux circulant à travers la région (qui peut être estimé, à partir d'études antérieures, à environ 7 % de l'ensemble du trafic routier de denrées "à risque").

Ainsi, la comparaison entre ces résultats et ceux du recensement manuel (voir bulletin n° 3 de l'ORTA de juillet 2003), révèle une bonne

cohérence des chiffres pour ce qui concerne l'autoroute A36 et la N4. En revanche, les résultats de l'enquête postale sous-estiment les trafics MD sur quelques axes importants (en particulier sur la D37, la N83, l'A4 et l'A35).

Flux routier 2001 des matières dangereuses
Carte n° 1



Conclusion

Les autres modes de transport (voie ferrée et voie d'eau) représentent à peine 18 % de l'ensemble du tonnage comptabilisé lors de nos sondages. Ce chiffre mérite tout de même d'être considéré avec prudence. En effet, les flux répertoriés pour ces deux modes semblent peu représentatifs comparativement à ceux obtenus à partir des analyses bibliographique et statistique menées précédemment.

Au final, nonobstant les réserves évoquées ci-dessus et un certain nombre d'incertitudes relatives notamment au mode d'exploitation dans la précédente étude menée en 1988 sur ce même thème, l'analyse de **l'évolution des flux sur les quinze dernières années** semblerait montrer une part plus importante de MD véhiculées par la route, une légère diminution de la part transportée par pipeline et enfin une baisse notable de la voie ferrée et de la voie d'eau.

Le contenu détaillé de l'intégralité des volets de l'étude consacrée au transport de matières dangereuses en Alsace pourra être consulté prochainement sur le site de l'ORTA en se connectant sous :

<http://www.alsace.equipement.gouv.fr/DRE/orta.htm>

Les transports de marchandises

Conjoncture régionale

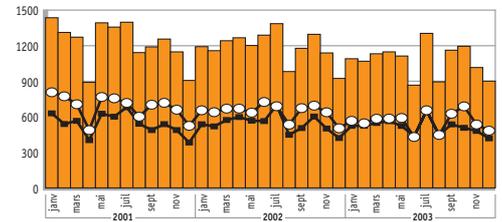
Fret ferroviaire

Trafic en fort recul
lié aux mouvements sociaux du printemps.

| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-------------------------|
| | Transport national | Transport international |
| 2000-2001 | - 10,2 | - 11,8 |
| 2001-2002 | 0,8 | - 6,0 |
| 2002-2003 | - 5,7 | - 12,8 |

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ national
○ international

Source: Direction régionale de la SNCF



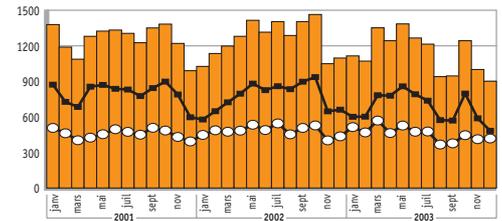
Voies navigables

Affecté par le ralentissement
de la construction en Allemagne.

| | Variation en % | |
|-----------|-----------------------------|------------------------|
| | Port autonome de Strasbourg | Ports de Mulhouse-Rhin |
| 2000-2001 | - 11,6 | - 2,4 |
| 2001-2002 | - 3,1 | 5,5 |
| 2002-2003 | - 11,9 | - 5,4 |

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ port autonome de Strasbourg
○ ports de Mulhouse-Rhin

Sources: VNF, Port autonome de Strasbourg, Ports de Mulhouse-Rhin, CCI SUD Alsace Mulhouse



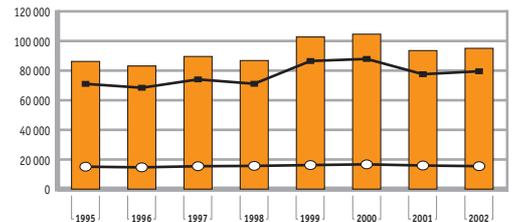
Transports routiers

Reprise du trafic routier
depuis 2002.

| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-------------------------|
| | Transport national | Transport international |
| 2000-2001 | 1,6 | 3,0 |
| 2001-2002 | - 11,7 | - 4,7 |
| 2002-2003 | 2,5 | - 2,8 |

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ national
○ international

Sources: base de données SITRAM, DAEI/SES



Conjoncture nationale

Fret ferroviaire

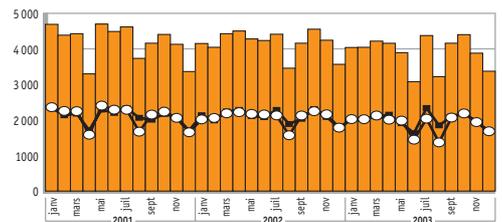
Trafic en baisse
accentuée par l'international.

| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-------------------------|
| | Transport national | Transport international |
| 2000-2001 | - 8,5 | - 9,4 |
| 2001-2002 | 0,1 | - 1,5 |
| 2002-2003 | - 5,0 | - 7,8 |

En millions de tonnes.km
■ ensemble¹
■ national
○ international²

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, DAEI/SES



Voies navigables

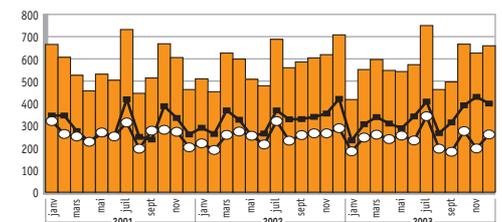
L'amélioration du trafic fluvial national
compense la baisse de l'international.

| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-------------------------|
| | Transport national | Transport international |
| 2000-2001 | - 13,3 | - 3,1 |
| 2001-2002 | 8,6 | - 2,7 |
| 2002-2003 | 3,0 | - 5,6 |

En millions de tonnes.km
■ ensemble
■ national
○ international³

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources: VNF, DAEI/SES



Transports routiers

Reprise en fin d'année du trafic national.
Les pertes de marché se stabilisent.

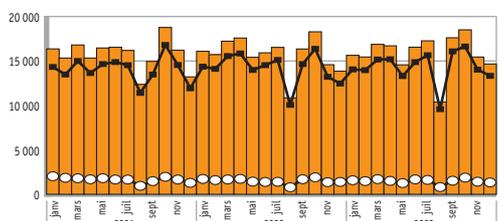
| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-------------------------|
| | Transport national | Transport international |
| 2000-2001 | 3,5 | - 3,8 |
| 2001-2002 | 1,0 | - 8,8 |
| 2002-2003 | 0,9 | - 1,7 |

En millions de tonnes.km
■ ensemble⁴
■ national
○ international⁵

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, DAEI/SES



Les transports de voyageurs

Conjoncture régionale

Transport aérien

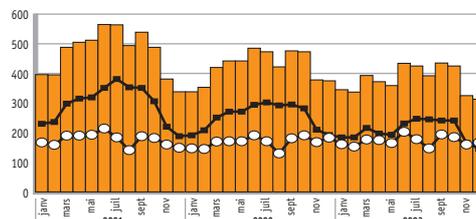
Les difficultés sur Bâle-Mulhouse s'amplifient.

| | Variation en % | |
|-----------|------------------------|------------------------------|
| | Aéroport Bâle-Mulhouse | Aéroport Strasbourg-Entzheim |
| 2000-2001 | - 6,2 | 4,1 |
| 2001-2002 | - 13,9 | - 4,6 |
| 2002-2003 | - 19,6 | 2,3 |

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources : Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



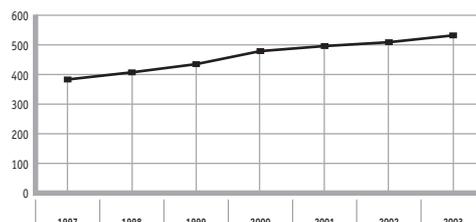
Transport ferroviaire TER

Croissance toujours soutenue par une offre renouvelée.

| | Variation en % |
|-----------|----------------|
| 2000-2001 | 3,6 |
| 2001-2002 | 2,6 |
| 2002-2003 | 4,5 |

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF, Conseil régional d'Alsace



Conjoncture nationale

Transport aérien

Déprimé par une offre intérieure amoindrie.

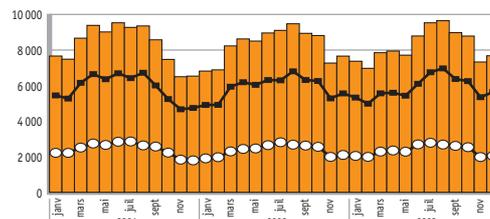
| | Variation en % | |
|-----------|--------------------|-----------------------|
| | Aéroports de Paris | Aéroports de province |
| 2000-2001 | - 4,3 | - 2,9 |
| 2001-2002 | 0,7 | - 2,2 |
| 2002-2003 | - 0,7 | - 0,7 |

En milliers de passagers

- ensemble
- aéroports de Paris
- grands aéroports de province¹

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

Sources : ADP, DGAC, DAEI/SES



Transport ferroviaire

Les grèves affectent aussi la grande vitesse.

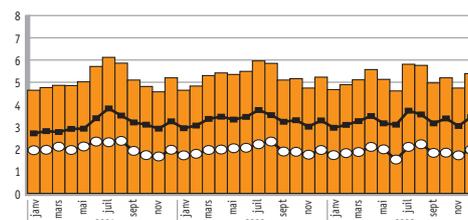
| | Variation en % | |
|-----------|----------------|------------------|
| | Réseaux TGV | Hors réseaux TGV |
| 2000-2001 | 8,0 | - 4,8 |
| 2001-2002 | 6,5 | - 3,4 |
| 2002-2003 | - 0,9 | - 3,7 |

En milliards de passagers.km

- ensemble réseau principal²
- réseaux TGV
- hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.

Sources : SNCF, DAEI/SES



Directeur de la publication
Gérard TRABAND,
président de l'ORTA

Rédacteur en chef
Georges KLAERR-BLANCHARD,
DRE Alsace

Ont participé à ce numéro
Pierre HOELTZEL
et Nicolas VOGELGESANG,
DRE Alsace

Impression Ireg, Strasbourg
ISSN 1638-4342 Dépôt légal juin 2004

**Observatoire régional
des transports d'Alsace**

42 rue Jacques Kablé
BP 10051F 67070 Strasbourg Cedex
téléphone 03 90 23 83 56

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