

## Interview de Xavier Everaere

Responsable Auchan de l'activité "transports" pour la région Est, vice-président de l'Acuta (Association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace)



**Ortal : Pourriez-vous nous décrire en quelques mots les contours de votre mission au sein des activités de transport et de logistique de votre entreprise ?**

**X. Everaere :** Pour nous, le secteur du transport et de la logistique regroupe trois entités.

Premièrement le pôle approvisionnement, chargé en particulier de définir les filières logistiques optimales. En second lieu l'entrepôt, qui gère les stocks (en particulier des produits courants, d'autres plus spécifiques pouvant être pris en charge par un circuit national) et les transits (marchandises immédiatement ventilées et redistribuées par magasin). Enfin, la branche transport assure la mise en œuvre des livraisons d'une part entre le fournisseur et l'entrepôt (flux "amont" dans le jargon) et d'autre part entre l'entrepôt et les magasins (flux "aval"). Pour ce qui me concerne, je suis responsable du transport de la Région Est, qui, à partir du site de Duttlenheim, redistribue principalement des produits alimentaires vers les quatorze magasins Auchan de l'Est de la France.

**Comment définiriez-vous la stratégie de votre entreprise dans ces deux domaines ?**

La préoccupation de nos clients (autrement dit les magasins Auchan) est de vendre de plus en plus de produits, à de plus en plus de clients et pour un prix de plus en plus bas. Le rôle de la logistique est de relever ce défi au quotidien. Notre organisation doit donc être performante, tant du point de vue économique que sur le plan de la qualité.

**Quelle est la part du transport dans l'activité de votre entreprise ?**

Auchan est une entreprise de commerce. À ce titre, la part du transport est relativement faible, soit près de 1 % pour la distribution à destination des magasins. Plus largement, l'activité logistique représente environ 4 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

**Quelle est votre politique de sous-traitance et quels sont vos critères d'externalisation ?**

Étant donné que notre entreprise n'a pas vocation à posséder de matériel qui n'est pas directement en relation avec le cœur de notre métier, à savoir le commerce, nous sous-traitons le transport et une partie de l'exploitation de la logistique. Toutefois, pour chacun de nos métiers (stockage, transit, produits frais, produits de grande consommation et non alimentaire), il existe un site Auchan qui exploite en propre et ce pour maintenir le savoir-faire. D'un point de vue du transport, nous organisons les livraisons de manière à optimiser les moyens mis en œuvre (comme le travail en aller-retour par exemple).

**Sur quelle base s'opère selon vous le choix du type de logistique ?**

Le type de logistique dépend essentiellement des produits (valeur, origine, quantité et rotations). Ainsi, on ne gère pas de la même façon un produit de grande consommation (le stock doit être proche du magasin pour minimiser les coûts de transport) qu'un produit de haute technologie (dans ce cas, le stock doit être unique et sécurisé). En outre, un produit d'import (plus sensible aux aléas et retards de livraison) nécessitera une sécurisation de la disponibilité plus importante qu'un produit de fabrication locale.

**Quels sont les modes de transports utilisés ?**

Compte tenu de la proximité géographique des magasins Auchan desservis (la distance moyenne est d'environ 200 km), quasiment l'ensemble de l'approvisionnement "aval" des produits alimentaires se fait par le mode routier. Pour ce qui concerne les flux "amont", les potentialités offertes par les modes alternatifs à la route sont plus intéressantes.

**Quels sont les paramètres qui déterminent le choix de vos prestataires ?**

Le prix est évidemment un élément incontournable. Mais nous accordons également une grande importance à la durabilité d'une relation avec nos prestataires ainsi qu'à la qualité du service rendu. Nos transporteurs doivent par conséquent proposer des prix durablement bas, mais aussi être en mesure de dégager des marges bénéficiaires. Il convient également qu'ils respectent la réglementation et adhèrent à un certain nombre de valeurs éthiques fondamentales. Enfin, nous leur demandons de partager nos objectifs d'amélioration de coûts et de qualité.

**Pouvez-vous préciser la manière dont est prise en compte la qualité des transports dans votre entreprise ?**

Auchan a signé une charte avec le monde du transport, qui regroupe à la fois les transporteurs et les organisations représentatives du secteur. Un certain nombre d'engagements réciproques y sont formalisés, comme par exemple la volonté d'améliorer l'accueil des chauffeurs, de prendre en compte les contraintes des partenaires, de garantir la qualité à tous les niveaux, d'assurer la sécurité des biens et des personnes, d'optimiser les échanges d'information ou encore de développer la formation. Enfin et surtout, nous nous efforçons de diminuer les temps d'attente. Leur réduction influe positivement sur la rentabilité du transporteur et nous permet par conséquent de négocier une baisse des tarifs. Dans le cas contraire, ce sont les transporteurs qui sont amenés à revoir leurs prix à la hausse.

**Quels sont plus particulièrement vos besoins en tant que chargeur ?**

La flexibilité est un élément primordial. En effet, les variations de volume sont fortes et souvent

imprévisibles. Pouvoir disposer de transporteurs capables de suivre les fluctuations liées aux rythmes de notre activité de commerce représente indéniablement un atout de notre point de vue. L'exigence d'un niveau de professionnalisme, tant du point de vue de l'entreprise que de son personnel, est une exigence qui nous paraît également primordiale. Cela signifie, comme nous venons de l'évoquer, une sensibilisation à nos attentes notamment en termes de ponctualité, de sécurité et de préservation de la marchandise.

**Quelles perspectives de développement et d'amélioration attendez-vous dans ce secteur ?**

La contrainte que constitue la disparité des règles sociales à l'échelle internationale pèse sur l'ensemble de nos transporteurs. Nous souhaitons que l'Europe permette d'aboutir à une convergence voire une harmonisation de ces dispositions.

**Et quelles sont vos inquiétudes ?**

Le prix du gazole est actuellement au centre de nos préoccupations. En 2000, Auchan a mis en place une formule de revalorisation des tarifs en fonction du prix du carburant. C'est une excellente chose pour favoriser les relations durables.

**Quelles réflexions avez-vous engagées pour prendre en compte les contraintes environnementales ?**

Le développement durable est un enjeu important pour une entreprise citoyenne comme Auchan. Notre entreprise s'était ainsi engagée à réduire de 10 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues à l'approvisionnement de nos magasins par la route, entre 2001 et 2004. Grâce à une diminution des kilomètres parcourus, à une augmentation du remplissage de nos camions et une réduction des véhicules circulant à vide, grâce également à une optimisation à la fois de la gestion de nos sites logistiques et de l'implantation en réseau maillé de nos entrepôts et moyennant l'anticipation d'un certain nombre de flux générateurs de trafic, nous avons réussi à atteindre et même à dépasser l'objectif initial. J'ajoute que pour ce qui concerne le transport "amont" et l'action menée autour du développement du transport fluvial à destination de grandes agglomérations françaises non maritimes comme Paris, Lille et Lyon, comme réponse au "tout camion", Auchan vient de recevoir, collectivement avec ses partenaires transporteurs Logiseine, Port de Lille et Rhône Saône Conteneur, le 1er prix spécial 2005 du développement durable de la Sitl (Semaine internationale du transport et de la logistique). C'est une grande fierté pour nous.

*Propos recueillis par N. Vogelgesang, de l'Ortal*



# 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

**A**près avoir mis en place une nouvelle structure basée sur la précédente et qui regroupe désormais l'ancien pôle régional de compétence logistique, nous avons souhaité donner un nouveau souffle éditorial à notre bulletin semestriel.

Outre les statistiques des transports mises à jour pour l'occasion, nous vous proposons ainsi la lecture d'une interview d'acteur de la logistique, membre de l'Association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace et que nous tenons à remercier pour sa collaboration.

À ce titre, l'Ortal prévoit de réaliser une étude sur la logistique en Alsace, dans le prolongement de l'étude réalisée en 1999 par le cabinet «Buck consultants». L'objectif est d'apporter une vision claire des enjeux de la logistique en Alsace, sur tous ses champs, mais également de produire des éléments d'orientations politiques afin d'élaborer une stratégie d'actions cohérente et concertée entre les différents acteurs. Elle s'appuiera, notamment pour la partie diagnostic, sur les résultats de l'étude relative aux potentialités de développement des plates-formes multimodales en Alsace et que

le Conseil régional s'apprête à lancer en partenariat avec notre association.

Vous trouverez également, dans ce numéro, un encart consacré à l'actualité des membres de notre association en matière de transports et de logistique.

Je vous invite aussi à lire l'article consacré à l'étude origine / destination des poids lourds en Alsace : la méthode employée et les principaux résultats obtenus y sont présentés de manière synthétique. Cette opération participe en effet à notre souci d'améliorer à la fois qualitativement et quantitativement la connaissance du transport routier de marchandises en Alsace. De plus, elle permet d'établir un état des lieux des flux de poids lourds avant l'entrée en vigueur de la fameuse « Lkw-Maut » allemande (voir le numéro 4 « D'un point à l'autre » de décembre 2003).

Il me reste à présent à vous souhaiter une bonne lecture.

Pascal MANGIN  
Président de l'Ortal

## La synthèse de l'enquête origine / destination des poids lourds en Alsace

La présente note a pour objet d'explicitier la méthode et les principaux enseignements de l'étude des flux de poids lourds (PL) par analyse des trajets origine / destination (O/D).

### La méthodologie

L'étude s'est déroulée en deux phases, rythmées par le recueil puis l'exploitation de données.

Dans un premier temps, une campagne de sondages, confiée à l'agence Est-Ingénierie de Strasbourg, a été effectuée sur onze points de passage d'importance variable et situés plus ou moins en limite de l'Alsace. Ces enquêtes, sauf une, se sont déroulées entre fin 2003 et début 2004 et ont porté sur les deux sens de circulation (voir repérage des sites sur la carte n°5).

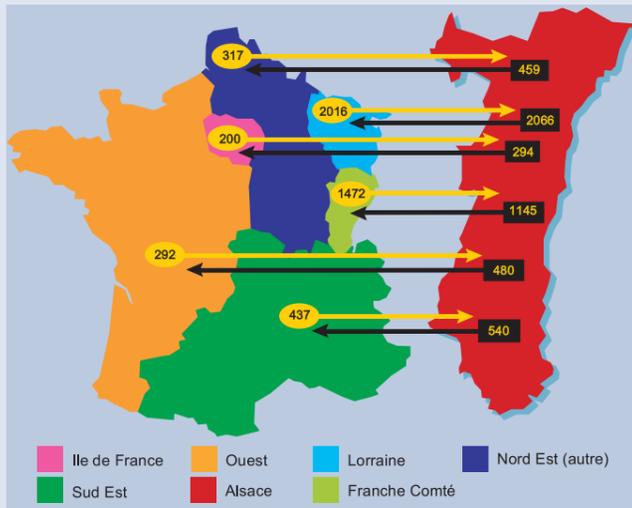
Plus de 6 000 entretiens de chauffeurs routiers validés ont ainsi pu être traités dans un deuxième temps par le Centre d'études techniques de l'équipement de l'Est, sur la base de questionnaires détaillant en particulier les points de départ et d'arrivée des itinéraires réalisés ou encore les marchandises transportées. Cette démarche a permis de dégager des enseignements de deux niveaux : à l'issue d'un examen des données brutes recueillies, il s'agissait de mettre en perspective les informations par le biais d'un redressement, procédé qui consiste à extrapoler les chiffres relevés lors des enquêtes en fonction des comptages à la fois manuels et automatiques opérés in situ.

**Après analyse des données brutes**  
L'analyse des données brutes recensées fournit

tout d'abord un éclairage sur la question du pavillon et du type de véhicule interrogé ou encore sur les caractéristiques de la cargaison.

Avec 43 % des immatriculations enregistrées au cours des entretiens, la « flotte » française de PL est par conséquent aussi fortement représentée que le sont les pavillons d'Allemagne (en deuxième position avec 28 %), du Bénélux et de l'Europe de l'Est réunis.

Pour ce qui concerne le type de marchandises transportées, on comptabilise une part importante de machines et produits manufacturés (42 %). Les denrées alimentaires et les fourrages d'une part et les produits chimiques de base d'autre part représentent respectivement 14% et 12% du trafic de poids lourds enquêté. Alors même que près d'un PL sur quatre



**N°1 : les principaux flux d'échange avec la France**  
Flux de poids lourds par jour moyen ouvré en 2002, entrants et/ou sortants, supérieurs à 100 unités (près de 100 % des échanges nationaux représentés).

circule à vide, la masse moyenne des cargaisons est d'environ 11 tonnes. En outre, la proportion de poids lourds véhiculant des matières dangereuses est d'environ 3,4 % (information corroborée par nos articles des bulletins n°3 et n°5 précédents).

Mais, au-delà de ces premiers chiffres clés, qui pour des raisons techniques se prêtent difficilement à des opérations d'extrapolation, quelles sont les principales interprétations statistiques possibles à partir des sondages effectués ?

### Typologie des flux

Après redressement, le trafic journalier appréhendé par notre étude est estimé à plus de 28 000 PL / jour, qui se répartit comme suit : **66 % de trafic d'échange** (origine ou destination du trajet en Alsace) ; **31 % de trafic de transit** (origine et destination en-dehors de l'Alsace) et **3 % de trafic interne** (origine et destination en Alsace). Ce dernier, attribué à deux points d'enquête situés davantage à l'intérieur du territoire alsacien pour des raisons pratiques (en l'occurrence Schwindratzheim et Saales), n'a pas été étudié plus finement par la suite en raison de son caractère marginal. En revanche, nous allons détailler les éléments majeurs qui découlent de l'analyse des flux d'échange et de transit, notamment à l'aide de cartes simplifiées.

### Flux d'échange

Comme nous venons de le rappeler plus haut, **plus des deux tiers des trafics PL** estimés aux limites du territoire alsacien (plus de 18 700 véhicules par jour) **sont des flux d'échange**. L'analyse par sens de circulation montre que **les flux entrants et sortants** sont grosso modo **équilibrés**, tant au niveau de l'ensemble de l'Alsace qu'au niveau de chacun

des sites d'enquête. À ce titre, les postes de Fontaine sur A 36, de Schwindratzheim sur A 4 et du pont de l'Europe sur la RN 4 constituent les principaux points de passage pour ce type de relations, avec respectivement 25 %, 17 % et 11 % de l'ensemble des flux d'échange.

Globalement, les échanges en termes de transport routier de marchandises se partagent quasiment à parts égales entre l'étranger (48 % du trafic entrant et sortant d'Alsace) et le reste de la France (52 %).

À la lecture des **cartes n°1 et n°2**, il apparaît d'une part que **les zones françaises le plus en relation avec l'Alsace** sont tout d'abord **la Lorraine** (concernée par près de 22 % de l'ensemble du trafic d'échange), puis **la Franche-Comté** (plus de 14 %) et dans une moindre mesure le Sud-Est de la France (5,2 %). D'autre part, pour ce qui concerne le trafic en provenance ou à destination de l'étranger, **les échanges s'établissent principalement avec l'Allemagne** (qui totalise près de 35 % des flux totaux d'échange) et surtout le Bade-Wurtemberg (qui représente à lui seul plus du quart de l'ensemble du trafic d'échange avec l'Alsace), devant la Suisse (4,4 % avec le Liechtenstein) et le Bénélux (3,2 %).

L'analyse par zone d'emploi confirme **l'importance des trois métropoles alsaciennes**. En effet, les agglomérations de Strasbourg, Mulhouse et Colmar sont à l'origine de respectivement 26 %, 22 % et 12 % des échanges. **Le secteur de Mulhouse présente une particularité** puisqu'il est davantage tourné vers le marché français d'outre-Vosges (67 % des flux).

### Flux de transit

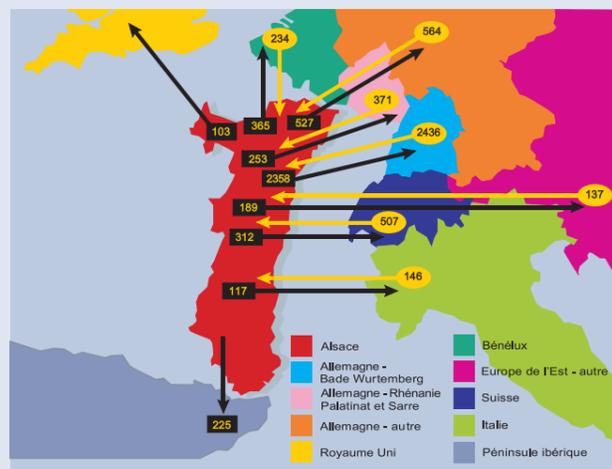
L'Alsace est aussi une **région de transit**, avec près de 8 900 PL quotidiens pris en compte. Les trois principaux points de passage des flux "traversants" sont, par ordre décroissant, les postes de Fontaine

(qui enregistre près de 29 % des flux de transit), d'Ottmarsheim (21 %) et enfin de Schwindratzheim (16 %).

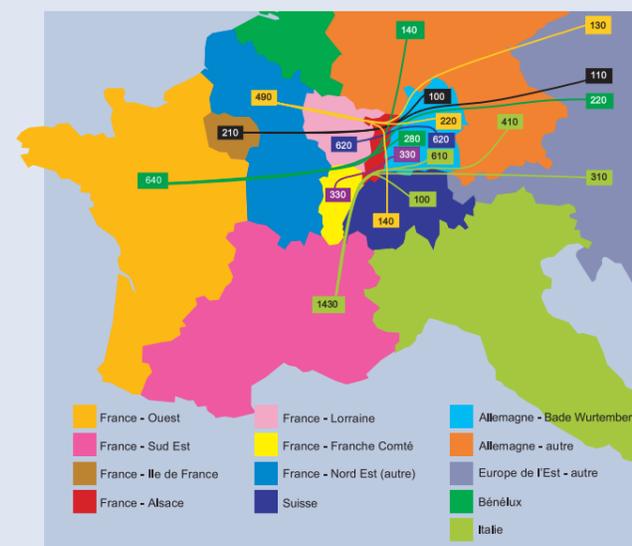
Nonobstant la position frontalière de l'Alsace, **ce trafic de transit comprend d'une part le transport routier international** en relation avec une région française (à hauteur de 58 % du transit total estimé) **et d'autre part l'ensemble des flux ayant pour origine et destination un pays étranger** (42 %).

Ces deux familles sont représentées sur les **cartes n°3 et n°4**. Ainsi, compte tenu de son étendue, la zone géographique la plus impliquée par la première catégorie de transit est le Sud-Est de la France (qui cumule 17 % du transit total). La Lorraine (11 %), la Franche-Comté (10 %) et l'Ouest de la France (8 %) occupent les places suivantes, juste devant l'Île de France (5,6 %). Ces régions ou groupes de régions présentent une activité de transit majoritairement avec l'Allemagne (principalement le Bade-Wurtemberg) et l'Europe de l'Est, loin devant la Suisse. En second lieu, pour ce qui concerne les flux de transit internationaux à plus ou moins grande échelle, **la péninsule ibérique et l'Allemagne se taillent la part la plus importante** avec chacune l'équivalent de près d'un quart dudit trafic. Le Bénélux arrive en deuxième position avec un ratio de 11 %, suivi par l'Italie et la Suisse (à égalité avec 9 %).

Grâce aux éléments décrits ci-avant, il a été possible de "territorialiser" les flux de transit suivant les différents postes d'enquête (voir **carte n°5**). On constate que ces mouvements sont **principalement concentrés sur le réseau autoroutier alsacien** (A 36, A 4 et A 35), outre la RN83, les axes de la RD 4 à Beinheim et dans une moindre mesure la RN 4 au niveau du pont de l'Europe. Or, il est important de noter à cet égard que le sondage sur



**N°2 : les principaux flux d'échanges internationaux avec l'Alsace**  
Flux de poids lourds par jour moyen ouvré en 2002, entrants et/ou sortants, supérieurs à 100 unités (plus de 97 % des échanges internationaux représentés).



**N°3 : les principaux flux de transit vers la France**  
Flux de transit de poids lourds par jour moyen ouvré en 2002, deux sens confondus, supérieurs à 100 unités (plus de 72 % du transit national représenté).

ce dernier poste a été effectué avant la mise en service en 2002 du pont Pflimlin sur la RN 353. Compte tenu des résultats des derniers comptages automatiques de trafic, on peut cependant conjecturer qu'environ 20 % des flux Est-Ouest transitant à proximité de Strasbourg s'effectue à présent sur la nouvelle voie. Enfin, quoique la traversée des Vosges est normalement interdite pour ce type

de trafic, on constate tout de même un flux de transit résiduel, certes marginal, sur ces axes secondaires.

### Conclusion

La présente étude, dont nous avons livré les principaux enseignements, permet de donner une image plus ou moins fidèle des circulations routières de

marchandises à travers la région Alsace, à partir d'une enquête de terrain. Au-delà des caractéristiques des trafics de poids lourds qu'elle met en lumière, elle constitue indéniablement une base de données riche en informations. Et les sujets dont elle pourra nourrir les réflexions, en l'occurrence, ne manquent pas...



**N°5 : les principaux flux de transit en Alsace, par poste d'enquête**  
Flux de transit de poids lourds par jour moyen ouvré en 2002, deux sens confondus, supérieurs à 100 unités (environ 92 % du transit total figure sur cette carte).

### Remerciements

Il est clair que cette étude n'a été possible qu'avec le soutien et le concours précieux d'un grand nombre de partenaires. L'Ortal remercie tout d'abord **les mairies de Vogelgrün et de La Broque** pour leur aide dans la mise à disposition des postes d'enquête. Nous saluons également le travail accompli par **l'ensemble des exploitants du réseau routier et autoroutier mobilisés**, à savoir les subdivisions territoriales de Colmar-Est et Colmar-Ouest, de Schirmeck, de Soufflenheim et de Thann, les subdivisions d'entretien et d'exploitation des autoroutes de Strasbourg et de Saint Louis, de même que les services compétents des sociétés d'autoroutes Sanef et Saprr, pour leur contribution active dans le déroulement des opérations de terrain. Enfin, **les forces de l'ordre**, indispensables dans les actions de sécurisation des postes de sondages et d'interception des véhicules interrogés, ont participé de manière efficace aux phases préparatoires et de recueil des données. Nous tenons par conséquent à remercier vivement l'inspection des douanes de Bâle / Saint Louis, les directions régionales des douanes de Strasbourg et de Mulhouse, la direction départementale de la police aux frontières de Strasbourg, la légion de gendarmerie départementale d'Alsace (et notamment les escadrons départementaux de sécurité routière du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, les brigades de Molsheim, de Felling, de Schirmeck et d'Urmatt, ainsi que le peloton autoroutier de Schwindratzheim), sans oublier le peloton autoroutier de l'escadron départemental de Belfort. Merci à tous !

# Les transports de marchandises

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

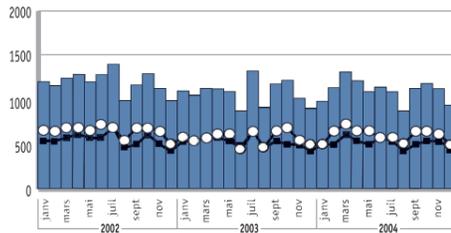
En légère progression grâce à l'international.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	0,8	- 6,0
2002-2003	-5,7	- 12,8
2003-2004	- 1,4	6,3

En milliers de tonnes

- ensemble national
- international

Sources: Direction régionale de la SNCF



### Voies navigables

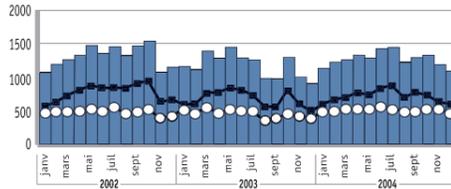
Retour à la normale en 2004, après une année 2003 perturbée par les aléas climatiques.

	Variation en %	
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin
2001-2002	- 3,1	5,5
2002-2003	- 11,9	-5,4
2003-2004	5,7	11,4

En milliers de tonnes

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

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



### Transports routiers

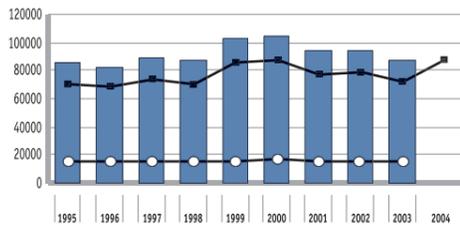
Le national redémarre en 2004, après 3 années plutôt déprimées.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	2,5	- 2,8
2002-2003	-9,8	- 2,2
2003-2004	20,7	nd

En milliers de tonnes

- ensemble national
- international

Sources: base de données SITRAM, DAEI/SES



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

La baisse tendancielle se poursuit, au national comme à l'international.

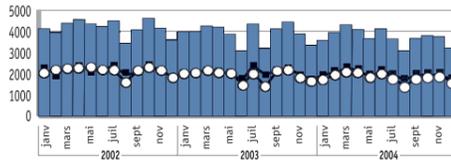
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	0,1	- 1,5
2002-2003	- 5,0	- 7,8
2003-2004	- 3,5	- 3,8

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, DAEI/SES



### Voies navigables

Fort rebond à l'international, après une activité très modérée en 2003.

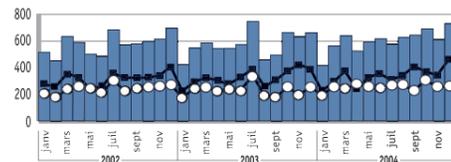
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	8,6	- 2,7
2002-2003	3,1	- 5,6
2003-2004	3,4	10,0

En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>1</sup>
- national
- international<sup>3</sup>

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources: VNF, DAEI/SES



### Transports routiers

Le national en forte hausse, grâce aux produits manufacturés notamment.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	1,0	- 8,8
2002-2003	0,7	- 1,7
2003-2004	4,5	- 0,4

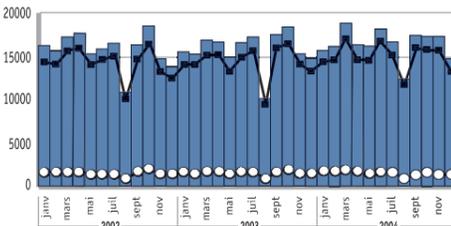
En millions de tonnes.km

- 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, DAEI/SES



# Les transports de voyageurs

## Conjoncture régionale

### Transport aérien

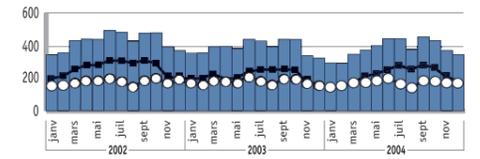
Une évolution du trafic de plus en plus dictée par les compagnies low cost.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2001-2002	- 13,9	- 4,6
2002-2003	- 18,6	2,3
2003-2004	2,4	- 6,0

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources: Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



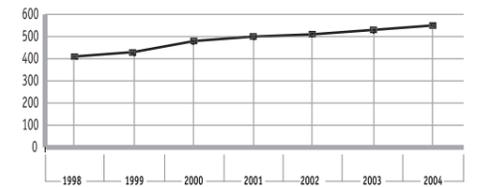
### Transport ferroviaire TER

Toujours sur de bons rails...

	Variation en %
2001-2002	2,6
2002-2003	4,5
2003-2004	4,1

En millions de passagers.km

Sources: Direction régionale de la SNCF



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

Fréquentation en forte hausse sur les vols internationaux.

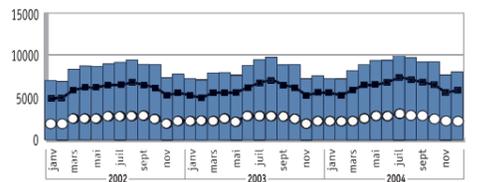
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2001-2002	0,6	- 2,2
2002-2003	- 0,7	- 0,7
2003-2004	6,1	4,4

En milliers de passagers

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

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

Sources: ADP, DGAC, DAEI/SES



### Transport ferroviaire

Accroissement sensible du trafic TGV suite à la mise en service de nouvelles rames duplex

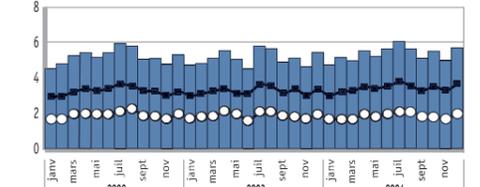
	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2001-2002	6,5	- 3,4
2002-2003	- 0,9	- 3,7
2003-2004	5,3	0,9

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, DAEI/SES



## ACTUALITÉ DES MEMBRES...

• **Association de développement du Bas-Rhin (Adira)** : La plate-forme départementale d'activités de Dambach-la-Ville (Bas-Rhin), d'une superficie totale prévue de 94 ha, est désormais prête à accueillir des entreprises. La viabilisation de 30 premiers hectares est achevée. Bénéficiant d'un accès direct à l'autoroute A35, cette zone est destinée aux entreprises industrielles, logistiques et tertiaires. Une première entreprise, ED filiale du groupe Carrefour, a décidé de s'y implanter. Pour plus d'information, contactez l'ADIRA, l'agence de développement du Bas-Rhin au 03 88 52 82 82 ou sur alsace@adira.com

• **Compagnie des transports strasbourgeois (Cts)** : Lancé en 1999, le projet de billetique multimodale, dénommé Badgé, a été mis en service commercial le 1er septembre 2004. Le nombre de titulaires de cartes Badgé, prévu à hauteur de 85 000 selon l'estimation du nombre de nos abonnés, s'établit fin 2004 à 136 000. Ceci a contribué au développement de la fréquentation et du chiffre d'affaires qui ont progressé respectivement de 6,1 % et 6,6 %, ce qui démontre l'engouement de notre clientèle pour ce nouveau système. Ainsi, la fréquentation du réseau urbain s'élève à 84,580 millions de voyages pour 2004, celle interurbaine étant de 2,510 millions de voyages.

**Directeur de la publication**  
Pascal MANGIN,  
président de l'Ortal

**Rédacteur en chef**  
Georges KLAERR-BLANCHARD,  
Dre Alsace

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

Conception graphique : MDM  
Impression Ireg, Strasbourg  
ISSN 1638-4342 Dépôt légal juin 2005

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

42 rue Jacques Kablé  
BP 1005/F 67070 Strasbourg Cedex  
téléphone 03 90 23 83 56

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