

# Les transports de voyageurs

## Conjoncture régionale

### Transport aérien

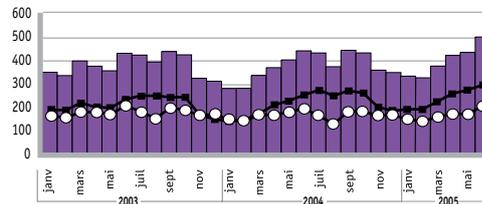
La chute du trafic est enrayerée à Entzheim, tandis que Bâle-Mulhouse s'envole vers son objectif de 3 millions de passagers en 2005

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2002-2003	-18,6	2,3
2003-2004	2,4	-6,0
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	24,9	-0,5

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources : Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



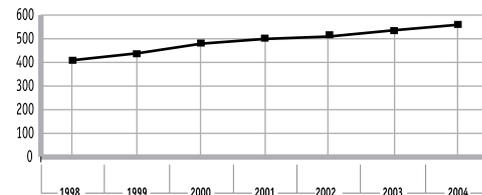
### Transport ferroviaire TER

Bonne tendance confirmée

	Variation en %
2002-2003	4,5
2003-2004	4,1
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	4,8

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

La forte progression à l'international se poursuit

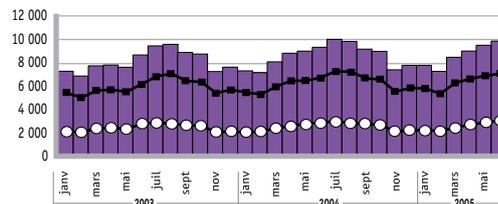
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2002-2003	-0,7	-0,7
2003-2004	6,1	4,4
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	4,8	4,2

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

Le trafic TGV toujours bien orienté

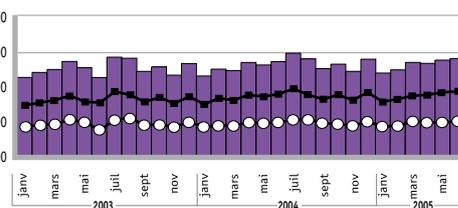
	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2002-2003	-0,9	-3,7
2003-2004	5,3	0,9
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	3,3	2,9

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...

- **SNCF : Trafic perdu, puis regagné par le fer.** En panne depuis le début de l'année, les trafics ferroviaires vont reprendre début 2006 chez SYRAL, quatrième glucoserie de l'Union Européenne, implantée à Marckolsheim. Une réorganisation de l'ensemble de la chaîne de transport, un accord local de service, le tout ponctué par des essais concluants, ont permis la reprise de ces trafics.
- **Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) : mobilisation pour le marché de Noël 2005.** Une expérimentation de l'accueil des cars de tourisme sur des parkings extérieurs à la ville est menée conjointement par la Communauté urbaine de Strasbourg, l'Office du tourisme et la CTS, du 26 novembre 2005 au 10 janvier 2006. Moyennant une tarification adaptée, elle devrait permettre de mieux orienter les touristes et de lutter contre l'engorgement du centre ville à cette période de l'année.
- **Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Sud Alsace Mulhouse : réalisation du nouveau portique conteneurs au Port de Mulhouse-Ottmarsheim.** Face à l'explosion du trafic conteneur, les Ports de Mulhouse-Rhin ont lancé, fin 2004, la réalisation sur le site portuaire de Mulhouse-Ottmarsheim d'un nouveau portique conteneurs. Cet équipement devrait permettre au port de faire face à la croissance de son activité et à optimiser son fonctionnement. L'investissement, qui se chiffre à 4,5 millions d'€, est porté par la CCI, avec le concours de l'Etat, de la région Alsace, du département du Haut-Rhin et de Voies navigables de France. La mise en service est prévue au plus tard au début de l'année 2006.

**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 Deppen, Strasbourg  
ISSN 1638-4342 Dépôt légal décembre 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



# 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

**D**ans le prolongement de nos deux précédents bulletins, nous avons souhaité faire un bilan de la « Lkw Maut » après un an de fonctionnement. Cette nouvelle taxe est effectivement entrée en vigueur en Allemagne au 1er janvier 2005 et a eu un impact important sur les trafics en Alsace.

Nous avons également voulu redonner la parole à un acteur de la logistique, afin de mieux comprendre le fonctionnement de son activité et les enjeux liés à son développement. Je tiens donc tout particulièrement à remercier M. Rohlmann pour sa collaboration et sa disponibilité.

En outre, l'édition 2005 des chiffres clés des transports en Alsace, ci-jointe, complète utilement la rubrique statistique

de notre publication. Enfin, je vous rappelle que les dernières études menées par l'Ortal ont fait l'objet de nombreux exposés (devant le Conseil économique et social d'Alsace, la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin ou encore la presse) et que nous nous tenons à la disposition de tous ceux qui le désirent, pour leur présenter les résultats de nos travaux.

Il me reste à présent à vous souhaiter une bonne lecture et une heureuse année 2006 !

Pascal MANGIN  
Président de l'Ortal

## Premier bilan des effets de la « Lkw Maut » allemande

### Une hausse du trafic des poids lourds en Alsace

Une hausse importante du nombre de PL<sup>1</sup> a été enregistrée sur les principaux axes routiers structurants alsaciens, comme le montre la carte ci-contre. Cette augmentation, en moyenne de l'ordre de + 15 % sur le corridor Nord-Sud alsacien, est particulièrement spectaculaire pour ce qui concerne les trafics de nuit (quasiment doublés par exemple sur l'A35 au niveau de Hoerdt). Ce report de trafic, qui a tendance à se stabiliser au fil du temps, se traduit par un rééquilibrage entre les flux Nord-Sud côté allemand et côté français.

Le Conseil régional et les Conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont lancé une étude sur le thème : « recherche et évaluation juridique, réglementaire, technique et économique d'une solution optimale de régulation du trafic des poids lourds en transit par l'Alsace ». Les services de l'État, associés à cette étude, réfléchissent aussi aux moyens de répondre aux problèmes rencontrés, tant en matière de nuisances (congestion, bruit), d'accélération des dégradations de chaussée ou encore de risques liés à la sécurité. Au-delà du renforcement des contrôles routiers d'ores et déjà engagé, ces réflexions portent à la fois sur des mesures d'aménagement (pour le stationnement des PL par exemple) et sur des dispositifs d'ordre réglementaire (du type limitation de vitesse, interdiction de dépassement des PL,...) ou financier (vignette, péage,...).

### Les effets de la « Lkw Maut » en Allemagne...

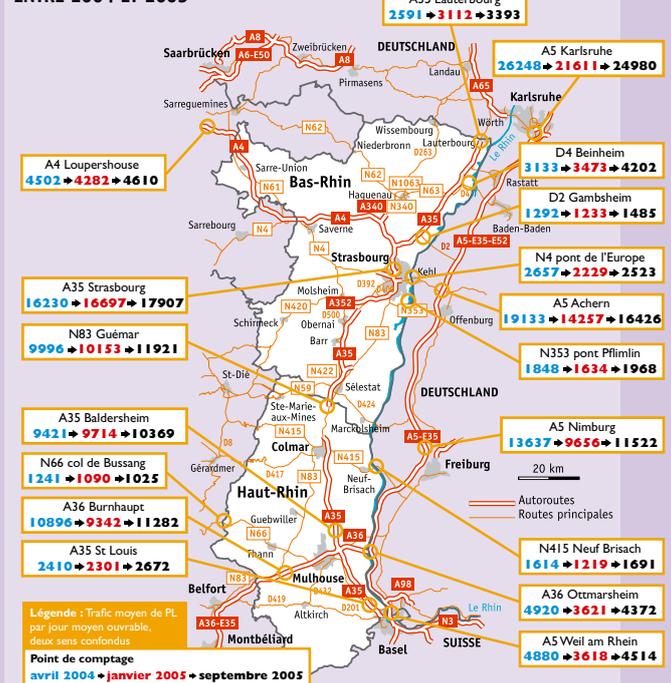
Du côté allemand, un dispositif d'observation et d'analyse, par le biais d'un outil de modélisation, a été mis en place à l'échelle fédérale en 2005. L'introduction de la taxe a conduit à une diminution sensible des flux de PL sur l'axe autoroutier Nord-Sud rhénan, parallèlement à l'augmentation du nombre de PL sur certaines sections transversales du réseau secondaire. Sur ces dernières, des mesures d'exploitation telles que l'interdiction du transit sont envisagées au cas par cas. Leur mise en oeuvre sera accompagnée d'une modification de la réglementation en matière de signalisation, attendue dès 2006.

### et en Suisse...

Outre le facteur temps et la conjoncture économique, qui tendent à atténuer les effets de la taxe, d'autres événements influent aussi sur l'importance des flux de poids lourds et leur répartition spatiale. Ainsi, en Suisse, en dépit d'un report des PL observé, à court terme, de l'axe allemand (poste frontière de Weil-am-

Rhein) vers l'autoroute française (poste de Saint Louis), on constate une très forte variabilité du trafic routier de marchandises, sur une échelle de temps plus large. Cette variabilité est accentuée par l'augmentation de la «RPLP» (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), qui a également été mise en application au 1<sup>er</sup> janvier 2005 sur le réseau suisse.

CARTE DE L'ÉVOLUTION DES TRAFICS PL ENTRE 2004 ET 2005



## Interview de Jean-Marc Rohlmann

Directeur Logistique de PAUL HARTMANN France  
Vice-président de l'Acuta (Association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace)



**Ortal :** L'origine de votre société remonte à 1818, date de la fondation des usines de filature et de blanchiment de coton Ludwig Hartmann & Co. à Heidenheim, dans le pays de Bade. C'est en 1912 que cet établissement donne naissance au groupe allemand Paul Hartmann AG qui, soixante ans plus tard, créera une filiale en France. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'activité de votre entreprise et les fonctions que vous y exercez ?

**Jean-Marc Rohlmann :** Le groupe Paul Hartmann AG, implanté dans 34 pays, emploie grosso modo 9 000 personnes et représente un chiffre d'affaires d'environ 1,3 milliard d'€ en 2004. Fidèles à notre tradition, nous travaillons dans le domaine médical et de la santé, en fabriquant essentiellement des produits liés au soin des plaies (nous sommes n°1 en Europe dans le secteur des pansements), à l'incontinence et au bloc opératoire. Je suis quant à moi responsable de l'activité logistique de Paul Hartmann pour l'Ouest et le Sud de l'Europe. La filiale française, la plus importante du groupe allemand avec environ 900 salariés et un chiffre d'affaires de près de 250 millions d'€ en 2004, est basée à Châtenois et compte plus de 22 000 clients dont environ 3 000 hôpitaux, 2 000 maisons de retraite et 14 000 pharmacies

**Quelle est la part de marché de l'activité transport et logistique dans votre entreprise ?**

Le secteur des transports et de la logistique représente environ 7,5 % du chiffre d'affaires pour la France. Environ un tiers de ce coût est directement lié aux activités de la logistique proprement dite et qui concernent à la fois la réception, le contrôle et le stockage des marchandises, sans oublier la préparation des commandes, le regroupement et le chargement ou le déchargement des produits et enfin la traçabilité des lots.

**Quelle est votre stratégie en matière de logistique ?**

Dans l'environnement concurrentiel actuel, les entreprises peuvent difficilement accroître leur compétitivité sans une logistique performante et innovatrice. La chaîne logistique doit par conséquent permettre de répondre rapidement aux clients, de réduire les délais et les coûts, de rechercher la qualité optimale en proposant la meilleure expertise. C'est dans cette optique que l'amélioration permanente de la performance logistique, du fournisseur au client, exige une collaboration étroite et engagée entre tous les acteurs de la chaîne. Et nous permet de livrer en moyenne un client toutes les 28 secondes !

**À quels outils faites-vous appel pour la gestion de la chaîne logistique<sup>1</sup> que vous venez de décrire ?**

La gestion des références, des transports et du chargement/déchargement des produits s'effectue sur SAP, un logiciel de type ERP<sup>2</sup>. À partir de la prévision de la demande et du réseau logistique existant, une répartition automatique par le système GPA<sup>3</sup> est réalisée entre les dépôts «sources» et les plates-formes «cibles». Elle est transmise au logisticien par un cockpit d'allocation, fonctionnalité de SAP activée à cet effet. Charge à cette personne, au regard des différents indicateurs (ventes, fiabilité des prévisions, ruptures), de valider la proposition ou au contraire d'opérer son propre arbitrage.

**Comment est organisé votre système d'approvisionnement ?**

Nous gérons un volume de l'ordre de 45 000 palettes qui transitent par trois centres logistiques européens. Le premier d'entre eux, basé à Lièpvre (Haut-Rhin), est entièrement automatisé et traite en moyenne 300 commandes par jour (soit un volume annuel global de 5 millions de colis). Il prend en charge l'ensemble de la production issue de l'usine située à proximité et fait office de relais pour les livraisons à l'export. Les deux autres centres logistiques - conventionnels - sont situés à Villefranche-sur-Saône (Rhône), où l'on intègre également les produits de négoce d'origine diverse, et à Lieusaint (Seine-et-Marne). À partir de ces trois sites, nous alimentons les autres centres de distribution (à Toulouse et Perpignan, par exemple) ainsi que les plates-formes avancées (Tours, Rennes, Marseille, Bordeaux) qui, comme leur nom l'indique, sont plus proches des zones de chalandise et donc particulièrement adaptées pour ce qui concerne le dégroupage et la distribution des produits.

**Quels sont les modes de transports que vous privilégiez ?**

La situation est très contrastée suivant la destination des produits, répartis quasiment à parts égales entre les flux nationaux et l'export. Ainsi, 20 % des trafics entre les centres logistiques et les centres de distribution sont effectués par la route et 80 % par le rail. En effet, outre les avantages liés à l'environnement, le mode ferré est économiquement rentable pour des distances supérieures à 500 km et permet de préparer les expéditions en évitant le stress causé par le camion en instance de départ... À l'inverse, la totalité de l'approvisionnement des plates-formes avancées et du client final est réalisée par le mode routier, où la messagerie (traditionnelle à 70 % et expresse à 15 %) occupe une place prépondérante. De même, 80 % des exportations sont effectuées par camions, le rail étant jugé moins compétitif sur ce créneau, notamment pour des raisons d'interopérabilité et de temps de parcours. Enfin, pour ce qui concerne les flux «amont» notamment de matières premières (coton et cellulose) vers les centres logistiques et les sites de production, 15 % des trafics sont assurés par la voie d'eau, de 20 à 25 % par la voie ferrée et le reste par la route.

**Quelle est votre stratégie en matière de développement durable ?**

Notre groupe s'est lancé depuis de nombreuses années dans une démarche de développement durable visant à établir les axes de progrès dont le but est de maintenir un profit tout en préservant une certaine déontologie et en respectant l'environnement. En 1998, notre entreprise a été la première de France dans le secteur de la santé à obtenir la certification «Eco Audit Environnement». En matière logistique, notre implication se décline autour de quatre axes majeurs. La première de ces orientations consiste à rechercher régulièrement des solutions alternatives au transport routier. En-dehors des efforts que nous portons sur la voie d'eau, nous ambitionnons en effet d'embrancher, à terme, l'ensemble de nos plates-formes au réseau ferré. Ainsi, 500 k€ ont été investis récemment sur le site de Lièpvre, qui compte désormais deux quais de chargement pouvant traiter jusqu'à 10 wagons simultanément et qui génère plus de 1200 wagons par an. En second lieu, nous promouvons l'association à des filières de récupération et de valorisation des déchets. Troisièmement, le contrôle permanent de l'entretien des équipements des transporteurs doit contribuer efficacement à la lutte contre la pollution. Enfin, nous nous efforçons d'optimiser le chargement des véhicules, dans le but de limiter la surcharge des poids lourds et le taux des circulations «à vide».

**Quelles sont vos attentes et vos inquiétudes en matière de transports ?**

Nous souhaitons une véritable harmonisation et une meilleure transparence de la législation européenne en matière de transport routier de marchandises, afin de limiter les distorsions de concurrence et de préserver le pavillon français (qui représente de l'ordre de 25 à 30 % de nos contrats). En tant que chargeur, nous attendons également avec un grand intérêt le développement des infrastructures routières locales et en particulier la réalisation du contournement de Châtenois. Nos craintes concernent d'une part les contraintes croissantes auxquelles sont soumises les plages horaires autorisées pour la distribution dans les zones urbaines, d'autre part la hausse prévisible du coût de l'énergie.

**Quelles perspectives de développement envisagez-vous pour l'avenir ?**

Nous voulons nous rapprocher au maximum du client, en augmentant le nombre de plates-formes d'éclatement, ce qui nous permet de limiter les temps d'attente et de transports. Nous cherchons également à développer le co-chargeur avec des partenaires qui proposent des gammes de produits complémentaires aux nôtres.

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

(1) En anglais : «Supply chain management»

(2) Abréviation du terme anglais «Enterprise resource planning», qui désigne la gestion des ressources de l'entreprise

(3) Gestion partagée des approvisionnements

# Les transports de marchandises

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

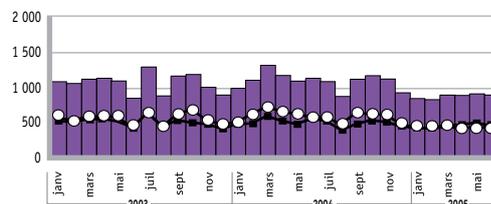
Après un redressement en 2004, le trafic fret enregistre une forte chute

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-5,7	-12,8
2003-2004	-1,4	6,3
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	-12,5	-30,2

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : Direction régionale de la SNCF



### Voies navigables

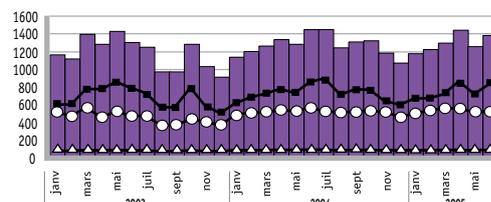
Légère progression du trafic dans les ports alsaciens

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2002-2003	-11,9	-5,4	-36,7
2003-2004	5,7	11,4	23,3
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	1,5	1,0	non dispo

En milliers de tonnes

- ensemble
- port autonome de Strasbourg
- ports de Mulhouse-Rhin
- △ Port Rhénan Colmar Centre-Alsace (estimé)

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



### Transports routiers

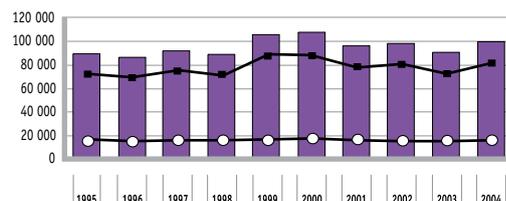
Le regain d'activité en 2004 est moins fort qu'annoncé initialement

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	2,5	-2,8
2002-2003	-9,8	-2,2
2003-2004	13,8	4,6

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Sources : base de données SITRAM, DAEI/SES



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

Nouvelle dégradation du trafic fret au 1<sup>er</sup> semestre 2005

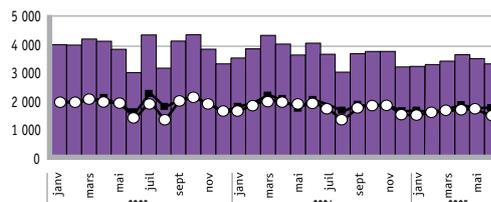
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-5,0	-7,8
2003-2004	-3,5	-3,8
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	-11,4	-14,2

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

Les produits pétroliers, le charbon et les produits alimentaires dynamisent le transport fluvial

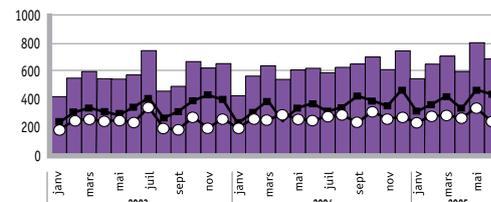
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	3,1	-5,6
2003-2004	3,4	10,0
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	24,2	8,7

En millions de tonnes.km

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

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, DAEI/SES



### Transports routiers

Léger repli du national, plus prononcé à l'international

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	0,7	-1,7
2003-2004	4,5	-0,2
1 <sup>er</sup> sem 04 - 1 <sup>er</sup> sem 05	-0,3	-11,4

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

