

Zoom sur

Intermodalité des transports exceptionnels en Alsace



Défini par rapport à des dimensions ou masses dépassant les normes réglementaires du code de la route, le transport exceptionnel renvoie à une multiplicité de produits et d'acteurs. Cette activité regroupe à la fois le transport d'engins de BTP, d'éoliennes, de turbines, d'alternateurs, de tunneliers, de matériel de construction, de matériel de transports...

Ainsi l'activité des transports exceptionnels recouvre plusieurs domaines ayant chacun leurs propres besoins et contraintes. En termes de transports, les conséquences de cette diversité font que les prestations de transports sont variables et s'exercent d'une échelle locale à une échelle mondiale.

Une activité à forts enjeux pour l'économie régionale.

En Alsace, un peu plus d'une centaine d'entreprises générant un chiffre d'affaires total de l'ordre de 14 milliards d'€ participent peu ou prou à l'activité des transports exceptionnels. Les principaux industriels concernés sont ceux des ouvrages d'arts, du matériel de BTP, de la chaudronnerie, du béton,

Parmi eux les 5 secteurs les plus significatifs en termes de volumes de trafic en transports exceptionnels représentent environ 8 000 emplois répartis sur l'ensemble de la région, pour un chiffre d'affaires de 2.7 milliards d'€.

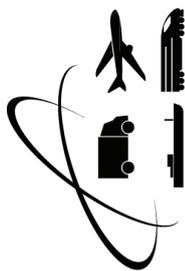
Tableau 1 – les principales activités TE en Alsace

Secteur	Sociétés	Colis exceptionnels	CA 2007 M€	Effectif
Matériel TP	Liebherr	Pelles, terrassement et mines	840	1 300
BTP + loueurs	Colas, Eurovia, Location BTP, Bergerat	Grues, pelles	1 030	3 000
Ferroviaire	Alstom Transport, Lohr	Voitures ferroviaires, tramways	475	1 600
Chaudronnerie	Sotralentz, Stein Energie, De Dietrich, Ziemann, CEFA	Chaudières, pièces grandes dimensions	265	1 500
Ouvrages d'art	Eiffage (Eiffel construction)	Ponts routiers, ferroviaires et fluviaux	90	410

Source : entretiens, kompass

TRANSPORTS

Observatoire régional
des transports et de la logistique
d'Alsace



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
ALSACE

L'étude complète est disponible sur le site internet de la DREAL Alsace

www.alsace.developpement-durable.gouv.fr

Les 3 catégories de transport exceptionnels

Elles sont définies par les critères de longueur, largeur et poids du convoi, la hauteur n'étant pas un critère exceptionnel. La catégorie est déterminée en fonction du critère le plus défavorable.

	1 ^{ère} catégorie	2 ^{ème} catégorie	3 ^{ème} catégorie
Longueur	≤ 20 m	> 20 m et ≤ 25 m	> 25 m
Largeur	≤ 3 m	> 3 m et ≤ 4 m	> 4 m
Masse	≤ 48 000 kg	> 48 000 kg et ≤ 72 000 kg	> 72 000 kg

Des flux importants et fortement contraints.

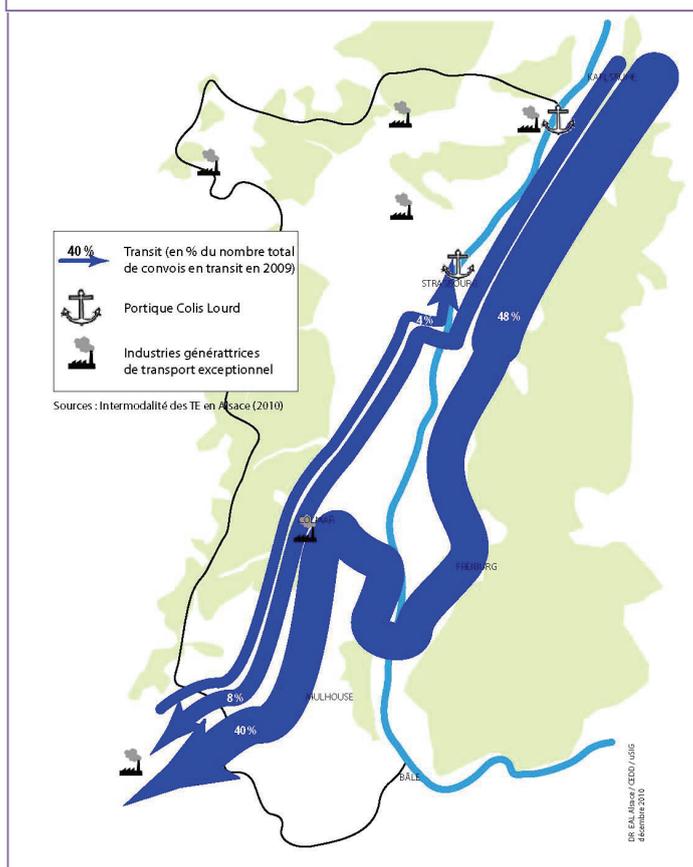
De par leur spécificité et les contraintes qu'ils imposent sur la circulation générale, les convois exceptionnels sont fortement réglementés notamment sur les itinéraires qui leur sont offerts. Il en découle pour l'Alsace, l'existence de plusieurs trafics due soit à sa position transfrontalière, soit à la production des industriels alsaciens, soit à la présence d'équipements de manutention spécifiques.

D'une manière générale, les flux de transports exceptionnels en Alsace (inclus le trafic de transit) peuvent être estimés aux alentours de 40 000 convois par an.

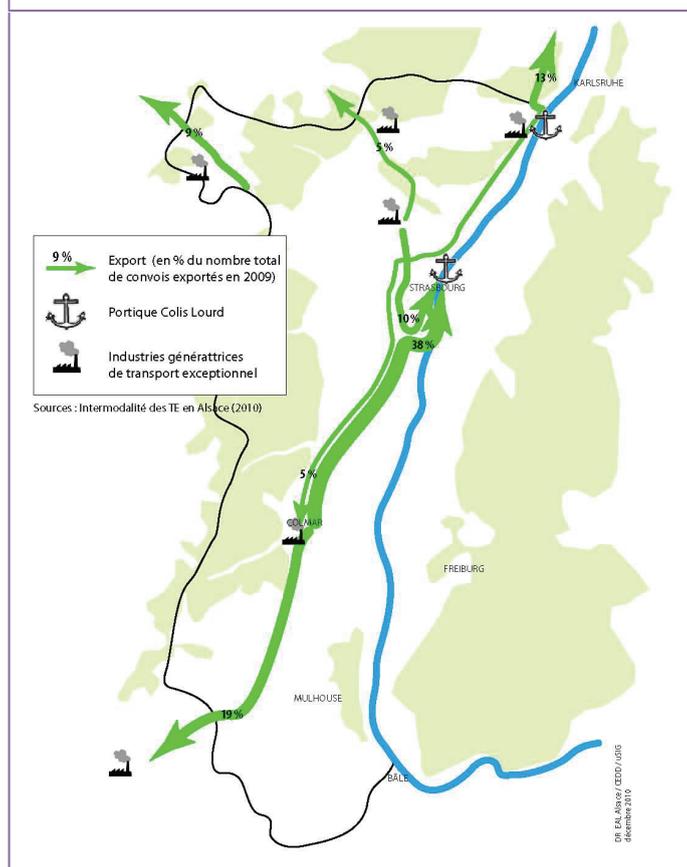
La répartition par types de trafic et itinéraires souligne plusieurs points :

- ✓ le caractère régional du transport exceptionnel avec environ 75% des flux ayant un caractère intra-régional. La majorité de ces flux étant due au déplacement des matériels de BTP sur les différents chantiers régionaux aussi ils présentent un caractère particulièrement diffus ;
- ✓ un important flux de transit (17.4%) soit en provenance d'Allemagne pour plus de 93%, soit en provenance des industriels situés sur le territoire de Belfort (GE et Alstom) ;
- ✓ des exportations des industriels alsaciens se répartissant de manière équivalente entre soit vers d'autres régions françaises, soit vers du trafic international ou grand export ;

Carte 1 - Principaux flux « transit » de transports exceptionnels en 2009.



Carte 2 - Principaux flux « export » de transports exceptionnels en 2009.



- ✓ un taux d'utilisation du mode fluvial important en cas de grand export (17% tous types de trafic confondus) ;
- ✓ des choix d'itinéraires restreints liés aux spécificités des convois, des ouvrages d'art et à la localisation des équipements de manutention ou des différences de réglementation entre la France et l'Allemagne.

A l'échelle de l'Alsace, ces besoins en transports combinés aux principales contraintes liées aux caractéristiques des infrastructures conduisent à une superposition de flux sur l'axe Nord-Sud, des stationnements de convois sur certains points frontières, des remontées « quasi » systématiques de convois vers le port autonome de Strasbourg, pour les colis à destination de l'export ou grand export.

Des potentialités de report modal « limitées » ne pouvant être abordées que dans des démarches de projet.

Sur la base de ce diagnostic, des potentialités de report modal ont été abordées vers le mode fluvial à petit gabarit et le mode ferroviaire en tenant compte des spécificités et du domaine de pertinence de chacun de ces modes.

Dans le cas du mode fluvial, l'analyse du marché et des flux ayant montré que les industriels recourent déjà au mode fluvial dans le cas du grand gabarit, **le choix a été fait de concentrer la réflexion sur le réseau petit gabarit**. En tenant compte des capacités d'emport des navires, les principaux marchés susceptibles de recourir au mode fluvial à petit gabarit sont ceux des pièces lourdes (poutres, béton) ou volumineuses (cuves, citernes) et des transformateurs.

En raison de la configuration du réseau, 2 secteurs peuvent être concernés : le canal de la Marne au Rhin et le canal du Rhône au Rhin.

En plus d'un acheminement principal via le réseau grand gabarit (trafic grand export), le potentiel de report fluvial sur le petit gabarit concerne 2 types de relation :

- ✓ le pré et post acheminement en remplacement du mode routier par les industriels situés bord à voie d'eau ayant un fret compatible, notamment au niveau du canal de la Marne au Rhin ;
- ✓ une relation de transport de longue distance entre le bassin rhénan et le bassin rhodanien.

Pour le mode ferroviaire, les trafics pris en compte pour évaluer les potentialités de report sont ceux des colis dont les dimensions leur permettent de s'insérer facilement dans la circulation ferroviaire. Dans le cadre des grands projets d'infrastructures et notamment des LGV, au travers l'établissement de plans de transports spécifiques par projet, les marchés susceptibles d'être concernés par ce report sont ceux des ouvrages d'art, du BTP et des éoliennes.

A l'échelle de l'Alsace, 2 activités pourraient être concernées par un report ferroviaire : d'une part le pré-acheminement dans le cas des industriels embranchés pour les frets transitant par une plate-forme de stockage ou de transbordement et d'autre part en trajet principal dans le cas du fret à destination du sud de la France et de l'Europe ou de flux de transit répondant au gabarit ferroviaire. Cette évaluation est faite sans tenir compte de l'offre ferroviaire existante ou future mais uniquement d'une possibilité technique de réalisation.

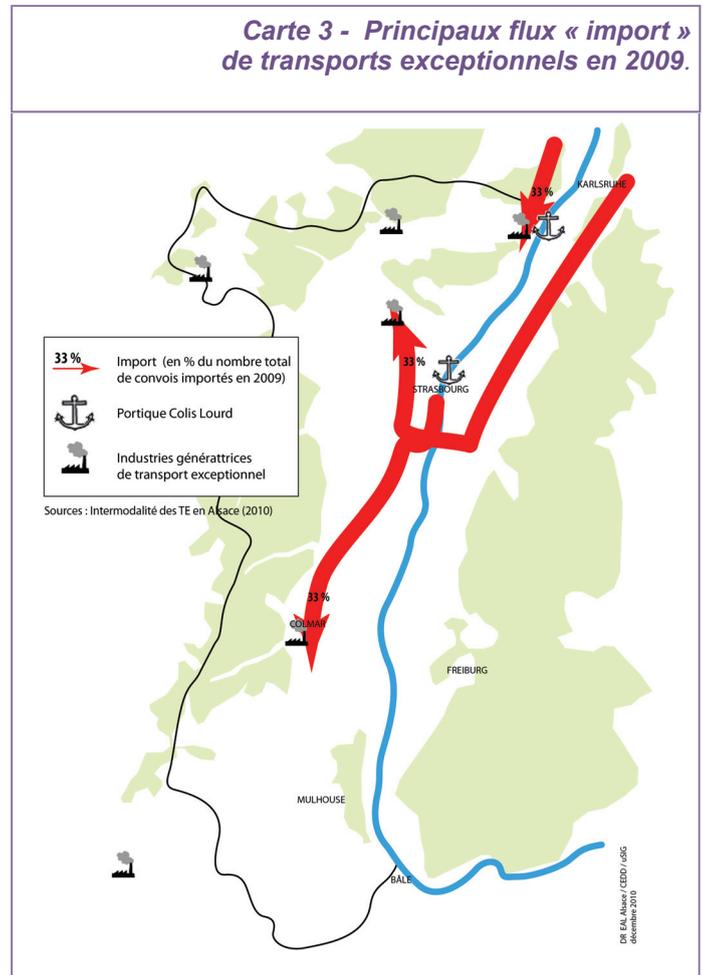
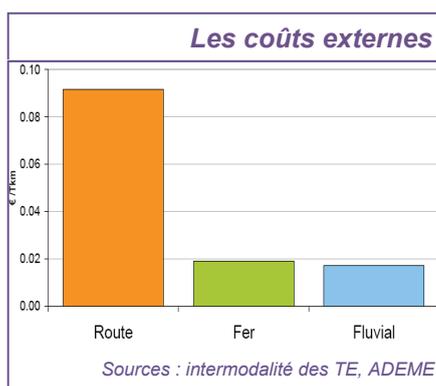
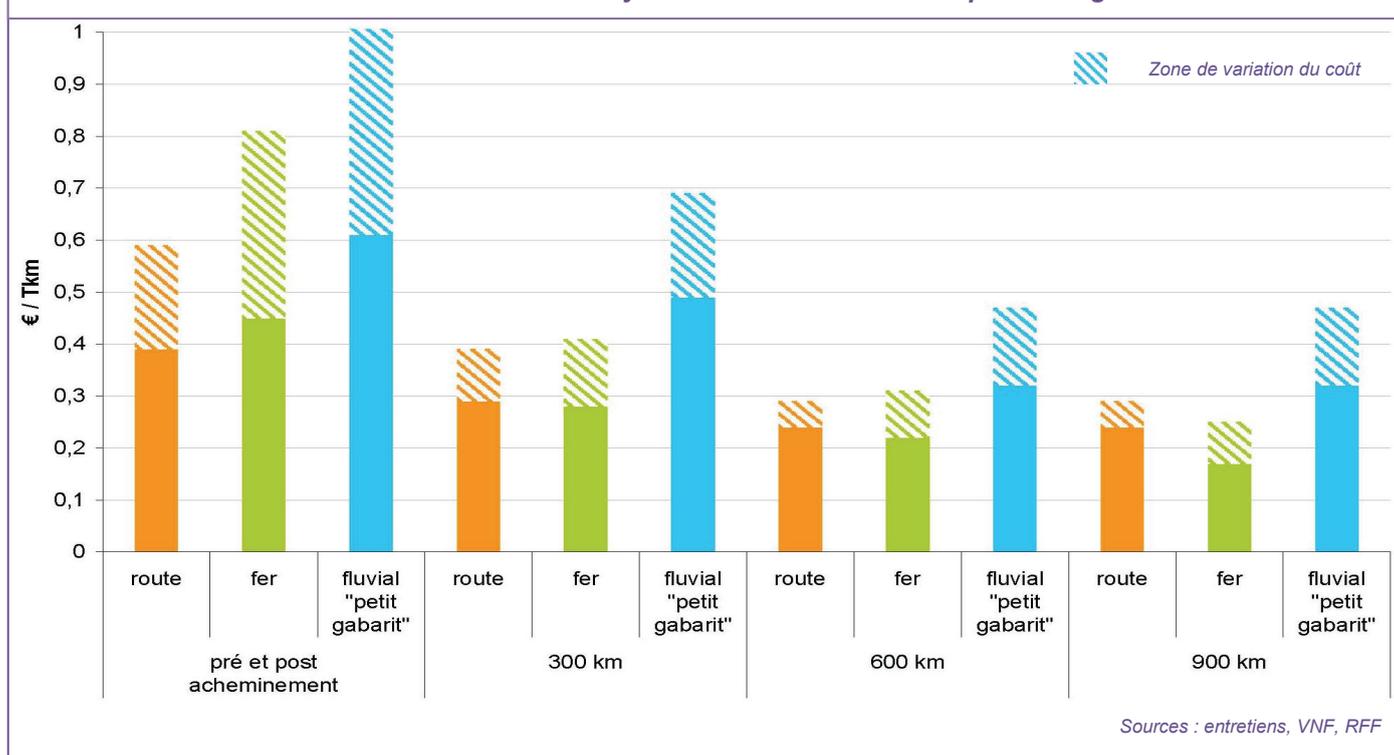


Tableau 2 - Synthèse des coûts de transports intégrant les coûts externes



Des coûts contrastés selon les modes et les distances.

Afin d'évaluer aux mieux les capacités de report, une première approche des coûts de transport a été faite. Les différentes hypothèses de coûts relèvent pour la plupart de l'interrogation du marché, corroborés à des données financières fournies par les gestionnaires d'infrastructures. Les coûts étant très variables selon les trajets concernés (caractère régional, grand régional, national), il a été retenu d'esquisser une comparaison des coûts sur la base des fourchettes haute et basse pour chaque type de trajet et chaque mode : la route, le fer et le fluvial petit gabarit.

En intégrant les coûts externes des différents modes de transport (voir ci-contre) il en ressort les éléments suivants :

- ✓ un poids important des coûts externes dans l'estimation du coût routier qui l'augmente de 30 à 60% environ ;
- ✓ une pertinence du mode ferroviaire plutôt sur des trajets de plus de 600 km ;
- ✓ un coût du mode fluvial petit gabarit en moyenne supérieur aux 2 autres modes ce qui laisse supposer une intervention probablement nécessaire des acteurs publics, notamment dans le cas du réseau à petit gabarit, même si dans certaines situations le marché peut présenter des opportunités en pré et post acheminement à saisir ;
- ✓ une pertinence du mode fluvial liée à l'utilisation optimum de la charge utile de la cale.

Les coûts externes (cotation ADEME)

■ Effets amont et aval :

imputables à la production et la maintenance de l'infrastructure et du matériel, et à la combustion d'énergie (y compris nucléaire)

■ Effets urbains :

concernent les coupures liées au tracé des voies de circulation

■ Nature et paysage

■ Changement climatique :

dû aux émissions de gaz à effet de serre, principalement le dioxyde de carbone (CO₂)

■ Pollution atmosphérique :

due aux émissions de particules, au monoxyde de carbone (CO), au plomb (Pb), aux composés organiques volatiles (COV), aux oxydes d'azote (NO_x), et au dioxyde de soufre (SO₂)

■ Bruit

■ Accidents

Source : ADEME étude INFRAS/IWW 2000

Sites : www.ortal.eu
www.alsace.developpement-durable.gouv.fr

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace

Service Transports

ORTAL

BP 81005-F
67070 Strasbourg cedex

Tél : 03.88.13.05.00

Directeurs de publication :
Geneviève Chaux-Debry,
Directrice régionale
Pascal Mangin,
Président de l'Ortal

Rédactrice en Chef :
Claire Chaffanjon

Rédacteurs :
Jeannie Creismeas,
Christophe Belenger

Mise en Page :
Régis Schmitt