

Problématique de l'Intermodalité de Marchandises

**Etude des besoins à moyen et long
termes en plates-formes intermodales
en Alsace**

Diaporama de synthèse

Présentation au Séminaire de l'ORTAL

Le contexte alsacien

Les questions relatives au transport et à ses impacts pour les populations, l'environnement et l'économie prennent une acuité particulière en Alsace :

- ✍ Une forte densité de population dans un espace transfrontalier**
- ✍ Un réseau dense d'infrastructure**
- ✍ Des ports intérieurs fluviaux importants situés sur le Rhin, véritable épine dorsale fluviale européenne**
- ✍ Un territoire trimodal bien positionné sur les corridors d'échanges européens**
- ✍ Des voisins parmi les plus riches d'Europe (bassins de consommation et de production)**

Nécessité de réflexions multiples dans un objectif global de développement des modes alternatifs à la route et de maîtrise des fonctions logistiques

Problématique de l'Intermodalité de Marchandises

Des études en cours... ou terminées

- ✍ Enjeu du développement des modes alternatifs à la route
- ✍ Enjeu de la maîtrise des fonctions logistiques sur le territoire
- ✍ Enjeu de la compétitivité des territoires et des entreprises

Ensemble cohérent de plates-formes intermodales en Alsace (Région Alsace)

Possibilités et conditions de développement du transport conteneurisé des ports rhénans alsaciens (Préfecture)

Possibilités de développement des réseaux ferroviaires situés entre Richwiller et Bollwiller (CAMSA)

Développement des ports rhénans alsaciens

Développement des activités logistiques en Alsace (ORTAL)

Thématique de l'**Intermodalité** : recours à plusieurs modes de transport par transbordement du contenant (caisses et conteneurs)

Thématique de la **multimodalité** : recours à plusieurs modes de transport par manipulation du contenu (zones embranchées et ports fluviaux) / offres conventionnelles

Thématique de l'implantation des activités logistiques

Etude des besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace

Les partenaires et le schéma général de l'étude

La Région Alsace

L'Etat

Les 2 Départements alsaciens

L'ADEME

RFF

VNF

La SNCF

1) Diagnostic de la logistique
en Alsace

2) Etat des lieux sur les plates-
formes intermodales, les
services et les opérateurs
existants

3) Préconisations d'ensemble
cohérent de plates-formes
d'échange intermodal

Etat des lieux des plates-formes intermodales

? Une évolution du transport combiné rail-route régional impactée par la reconfiguration des réseaux des opérateurs français

(fermeture des chantiers de Mulhouse Nord et de Cronenbourg au profit d'un transfert des offres sur les ports fluviaux d'Ottmarsheim et de Strasbourg)

? Mais un redéploiement des offres alsaciennes depuis 2006 (Port de Strasbourg – Zeebrugge – Anvers) **et une offre combinée originale :**

✍ offre multi-clients sur le Port Autonome de Strasbourg

✍ offre dédiée à PSA sur Ottmarsheim

Parallèlement, une position majeure de l'Alsace dans le dispositif fluvial français à valoriser

Un contexte favorable au redéploiement du transport combiné rail-route

Un potentiel combiné rail-route continental inexploité

✍ Le potentiel continental existe (flux routiers à plus de 500 km)

Un gisement de 8,8 millions de tonnes dont : 6,6 Mt en national et 2,2 Mt à l'international

4,9 Mt sur le Bas Rhin et 3,9 Mt sur l'ensemble Haut-Rhin – Territoire de Belfort

✍ mais est insuffisant à court terme pour rentabiliser des lignes autonomes du transport combiné maritime

*Un redéploiement du continental condition pour un chantier de transport combiné rail-route sur un site **non mouillé** (Taux de Captation = 5 %)*

Une nécessité à court terme de s'appuyer sur la dynamique portuaire

2 horizons qui structurent le choix des sites

Deux horizons :

✍ 2010

✍ 2020

Deux types d'intermodalité :

✍ À base fluviale (terminal conteneurs)

✍ A base ferroviaire (rail-route maritime et/ou continental)



✍ **Des sites mouillés existants ou en projet**

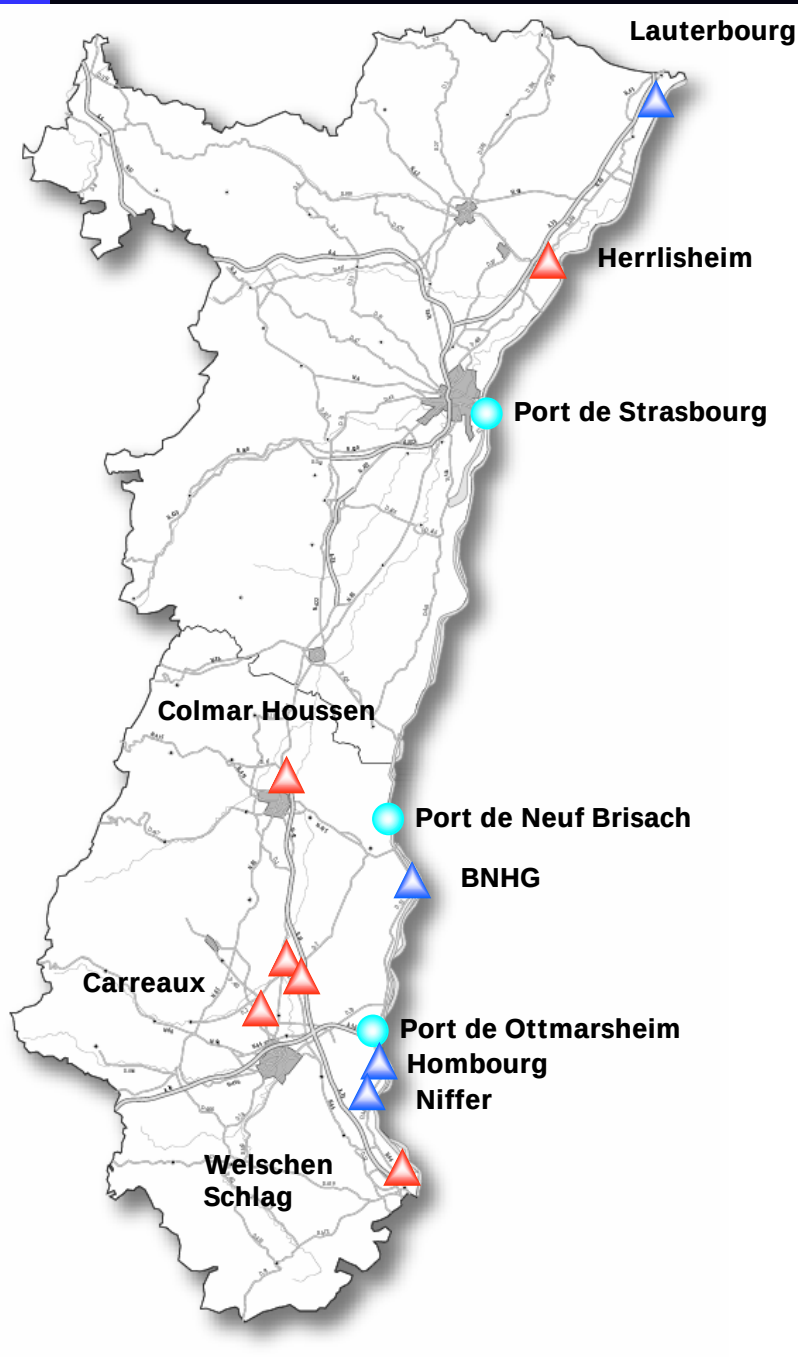
✍ **Des sites non mouillés**

Critères de choix des sites

✍ les caractéristiques fluviales du site ont été privilégiées

✍ un filtre « ferroviaire »
Abandon des sites non embranchés et non embranchables dans des conditions de coût acceptables

✍ un filtre « surface »
Exclusion des sites inférieurs à 10 – 15 hectares



Plates-formes en plates-formes intermodales en Alsace

Grille multicritères

Système de cotation sur 5 facteurs d'attractivité

Accessibilité ferroviaire

30 points

Marché

25 points

Accessibilité fluviale

20 points

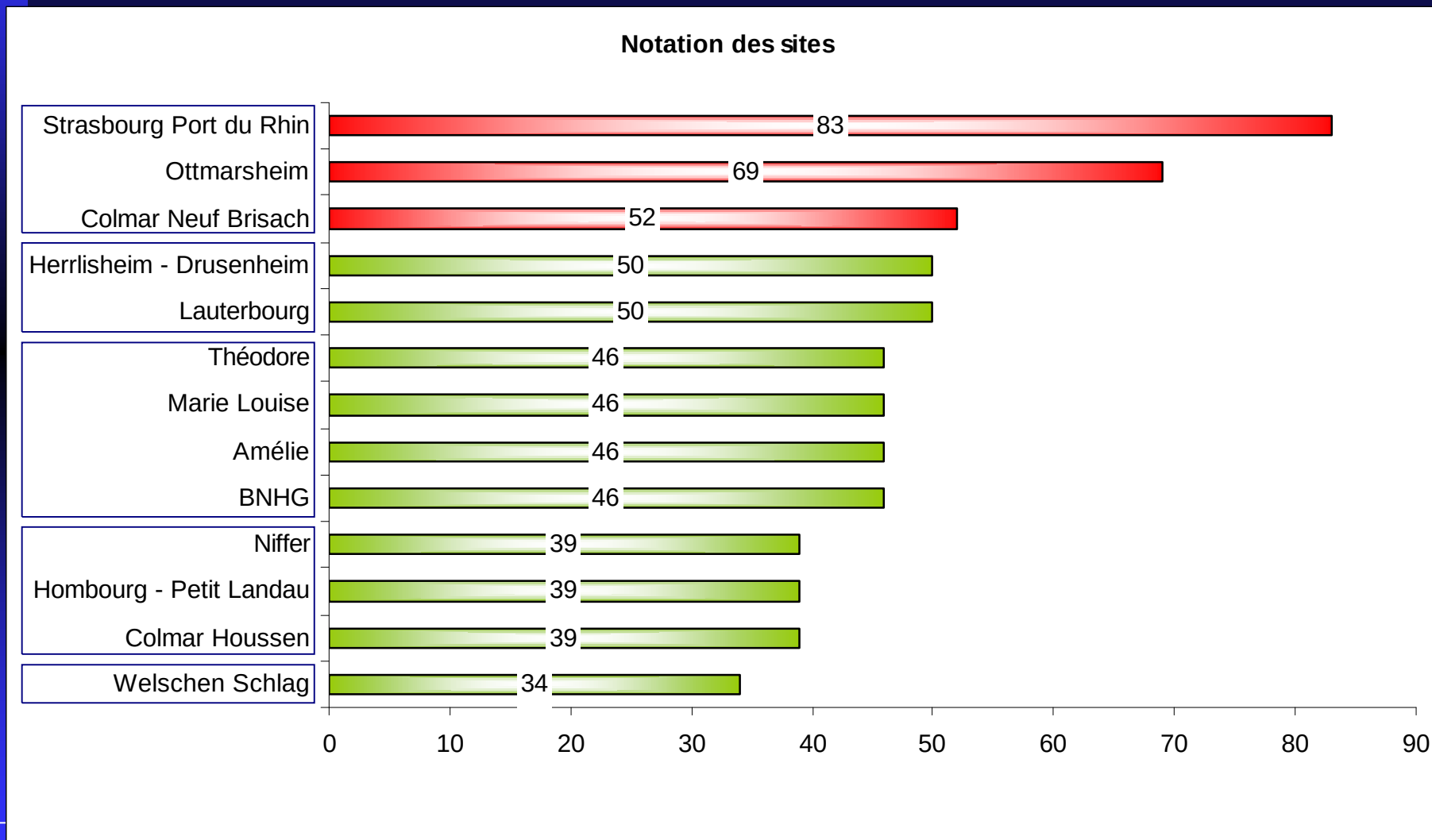
Foncier disponible

10 points

Accessibilité routière

10 points

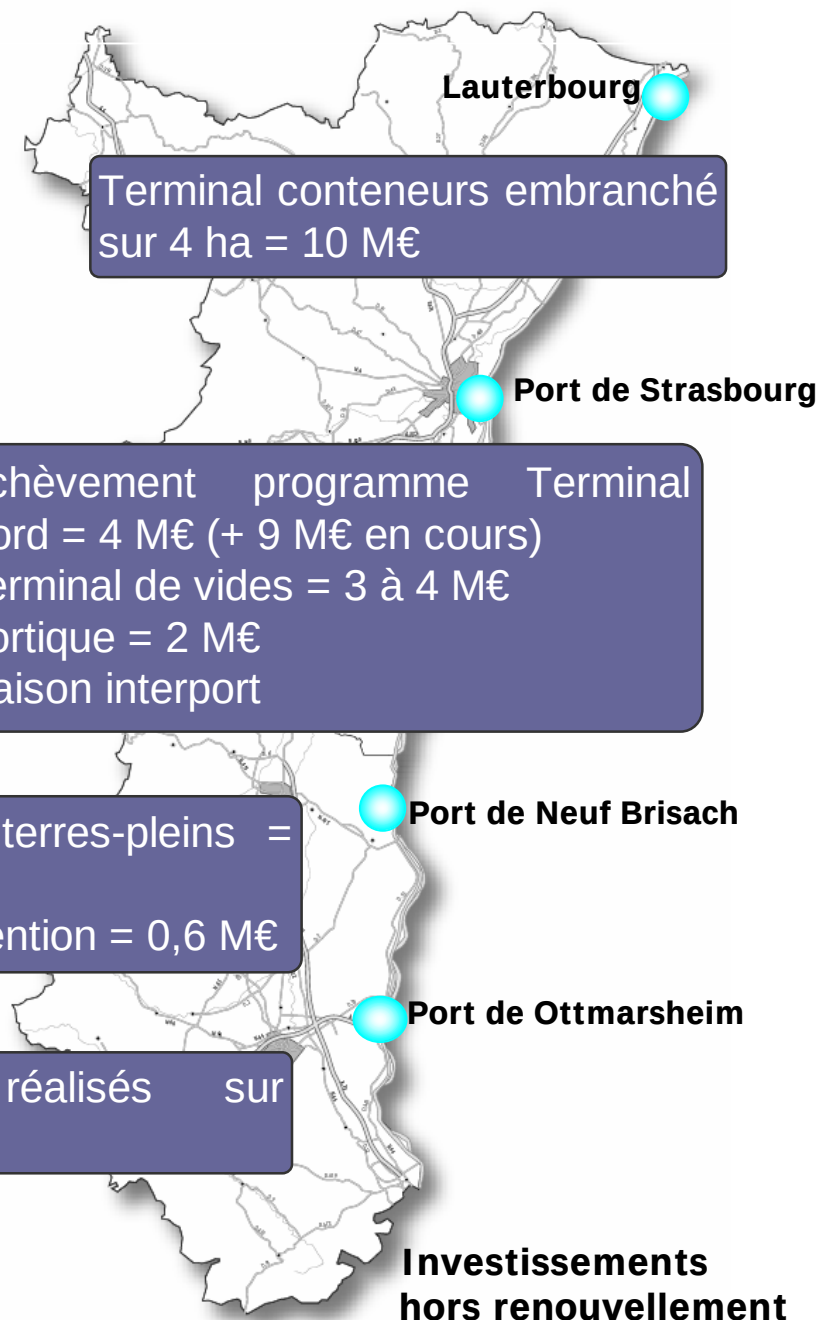
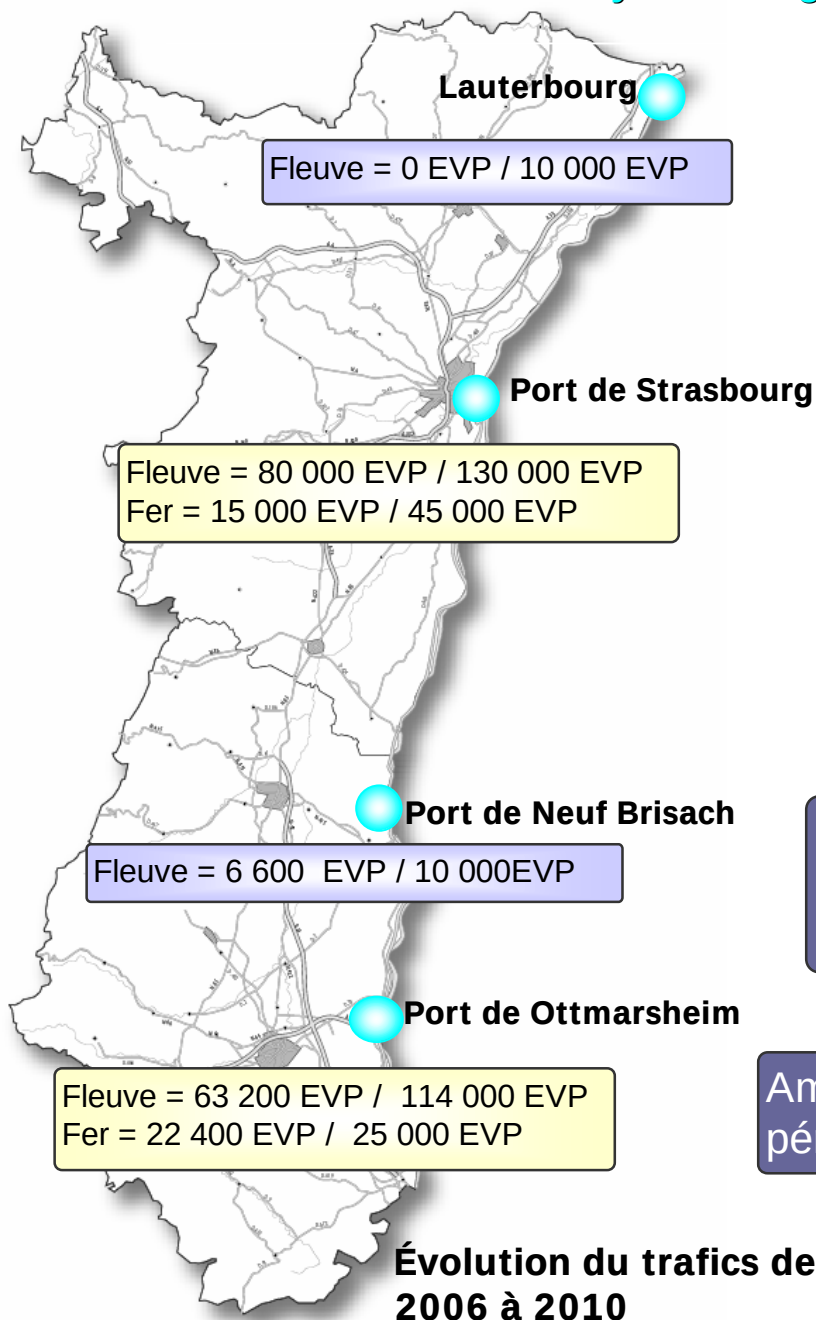
Cotation des sites = 5 familles de sites



Horizon 2010 – préconisations

- ✍ Favoriser l' **intermodalité fluviale** là où la dynamique existe(ra) en proposant des équipements de qualité optimisant l'exploitation : **Lauterbourg**, Port Autonome de Strasbourg, Colmar Neuf Brisach, Mulhouse - Ottmarsheim
- ✍ Favoriser l' **intermodalité rail-route** là où la dynamique existe :
 - ✍ Port Autonome de Strasbourg,
 - ✍ Port de Mulhouse Ottmarsheim
- ✍ Tenir compte des **contraintes d'exploitation** en limitant les points d'arrêt (navettes ferroviaires ou fluviales)
- ✍ Favoriser les **mutualisations « continental – maritime »** au sein du transport combiné rail-route et sur les ports (développement de lignes et accueil de nouveaux opérateurs y compris exclusivement continentaux)

Etude des besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace



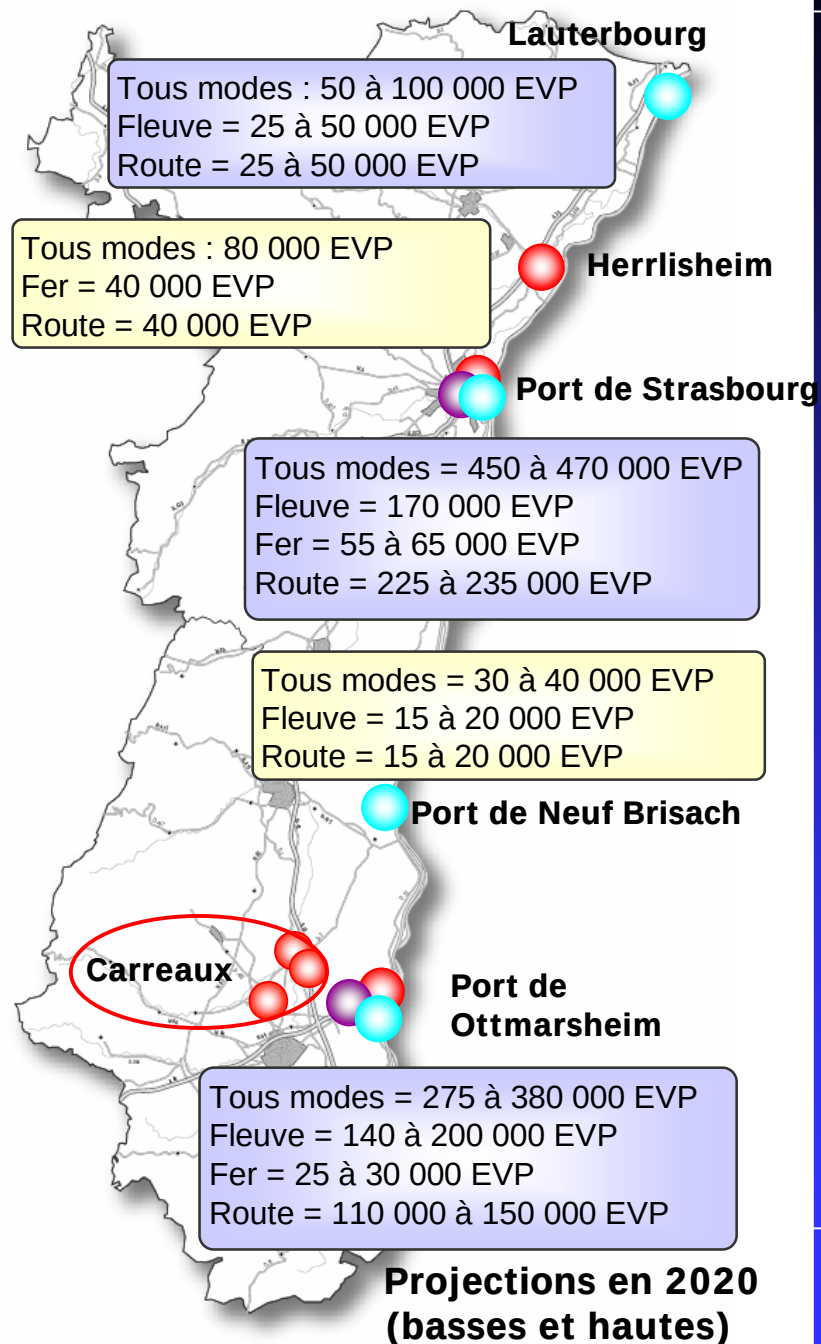
Horizon 2020 – scénario au fil de l'eau maîtrisé

- un accroissement des prix du pétrole
- un réseau ferroviaire alsacien et au Sud de Belfort inchangé mais la ligne Mulhouse – Freiburg au moins au gabarit B
- un potentiel continental rail-route pour des trains d'axes
- un développement des ports français
- une absence de relation Mer du Nord – Méditerranée à Grand Gabarit
- un redéploiement du transport combiné rail-route dans le Grand Est
- des évolutions sensibles à la stratégies de grands chargeurs

Horizon 2020 – préconisations

- ✍ **Consolider les actions entreprises entre 2006 et 2010**
- ✍ **Un nouveau site possible de transport combiné rail-route continental**
- ✍ **Maintenir et développer, parallèlement, le recours aux offres ferroviaires et fluviales conventionnelles (zones embranchées, zones mouillées)**

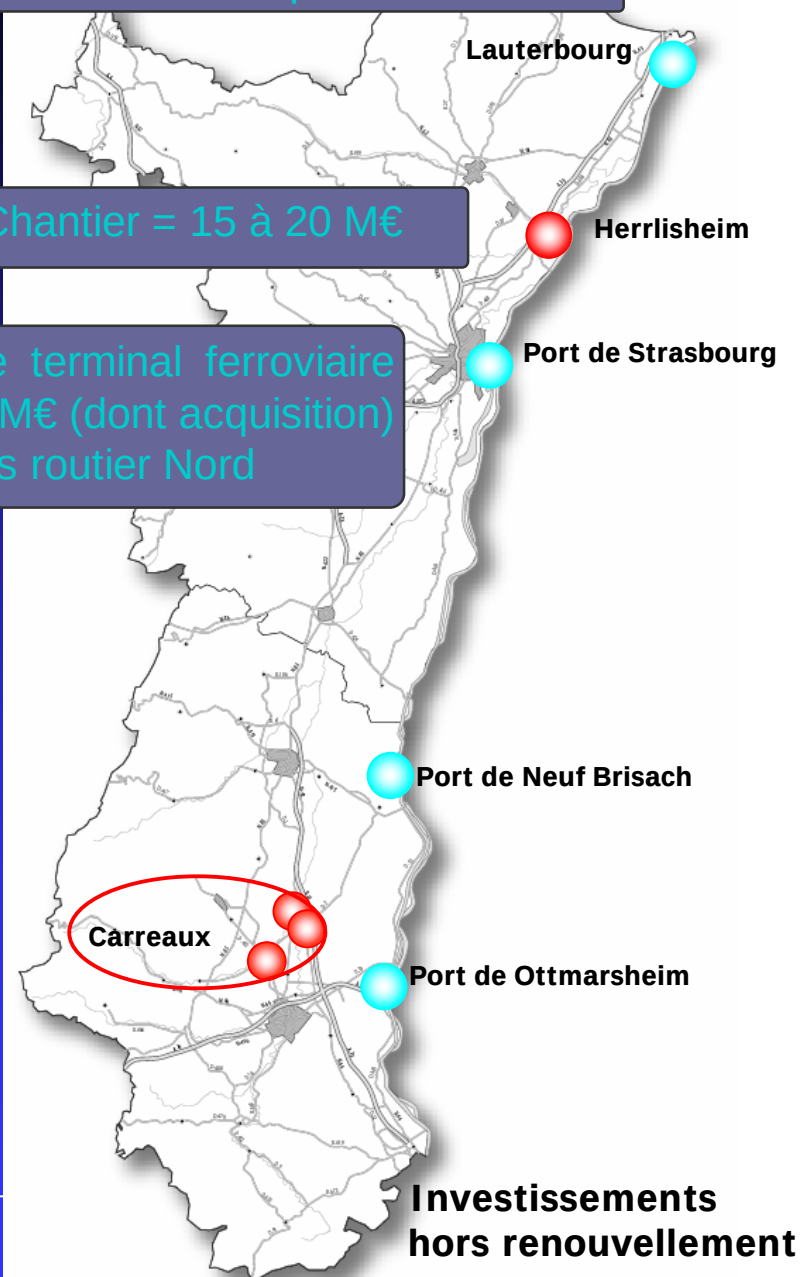
Etude des besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace



Doublément de la capacité = 10 M€

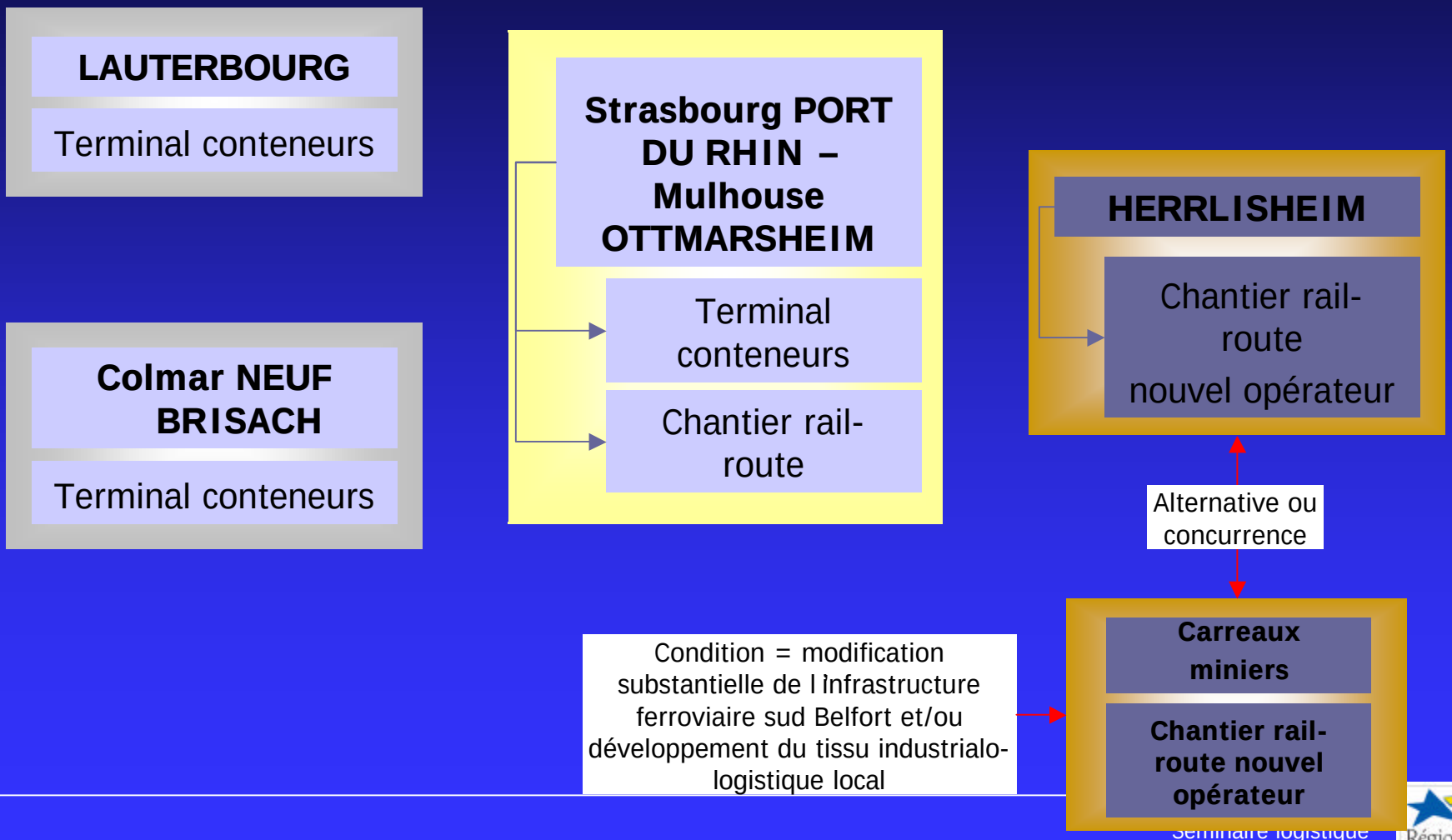
Chantier = 15 à 20 M€

3ème terminal ferroviaire
= 20 M€ (dont acquisition)
Accès routier Nord



Horizon 2010 – un dispositif à 4 sites intermodaux dont 2 sites intermodaux rail-route à dominante maritime

Horizon 2020 – un dispositif à 5 sites intermodaux dont 3 sites intermodaux rail-route parmi lesquels un site non mouillé dédié aux flux continentaux



Seminaire logistique

Conclusions

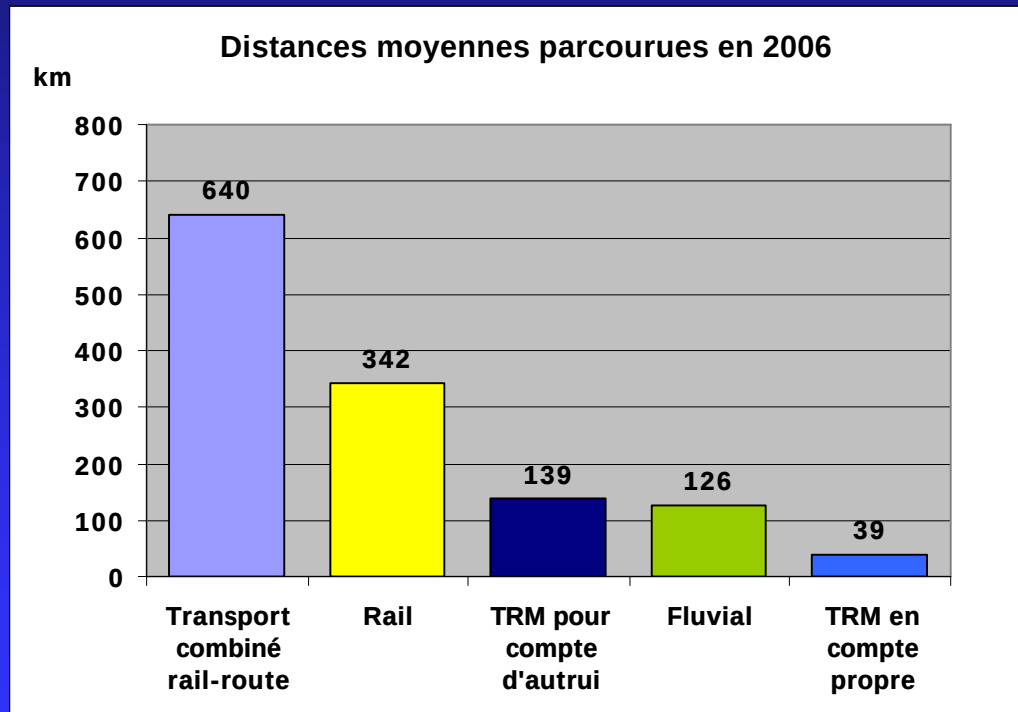
- ✍ L'Alsace recèle un important potentiel de développement pour des fonctions intermodales fluviales et ferroviaires
- ✍ D'abord, préserver le foncier embranchable et anticiper l'avenir en favorisant aussi les solutions multimodales depuis les gros pôles de trafic (ports, zones logistiques organisées... .)
- ✍ Appuyer les développements sur les ports existants et, notamment pour l'intermodalité fluviale, sur le site de Lauterbourg à court et moyen termes
- ✍ A plus long terme, envisager la création d'un chantier de transport combiné rail-roule dédié au continental sur le site de Herrlisheim de préférence

Merci pour votre attention ...

Caractéristiques de l'intermodalité en France

✍ Le transport combiné rail-route est pertinent sur des distances supérieures à 500 km et s'effectue en moyenne sur 640 km

✍ 78 % des volumes à transporter sont acheminés sur moins de 150 km

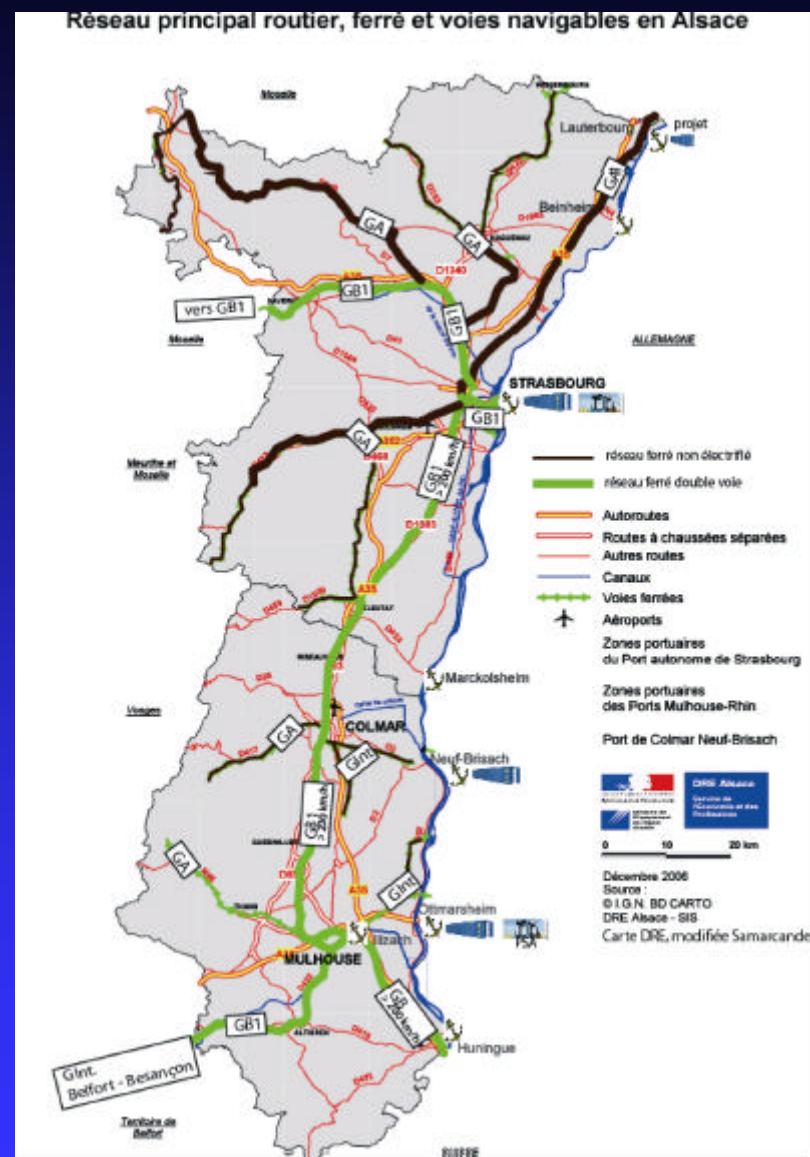


✍ Dans ces conditions, seule une faible part du transport réalisé par la route est susceptible d'être transféré vers le rail

[Retour](#)

Infrastructures Alsaciennes

[Retour](#)



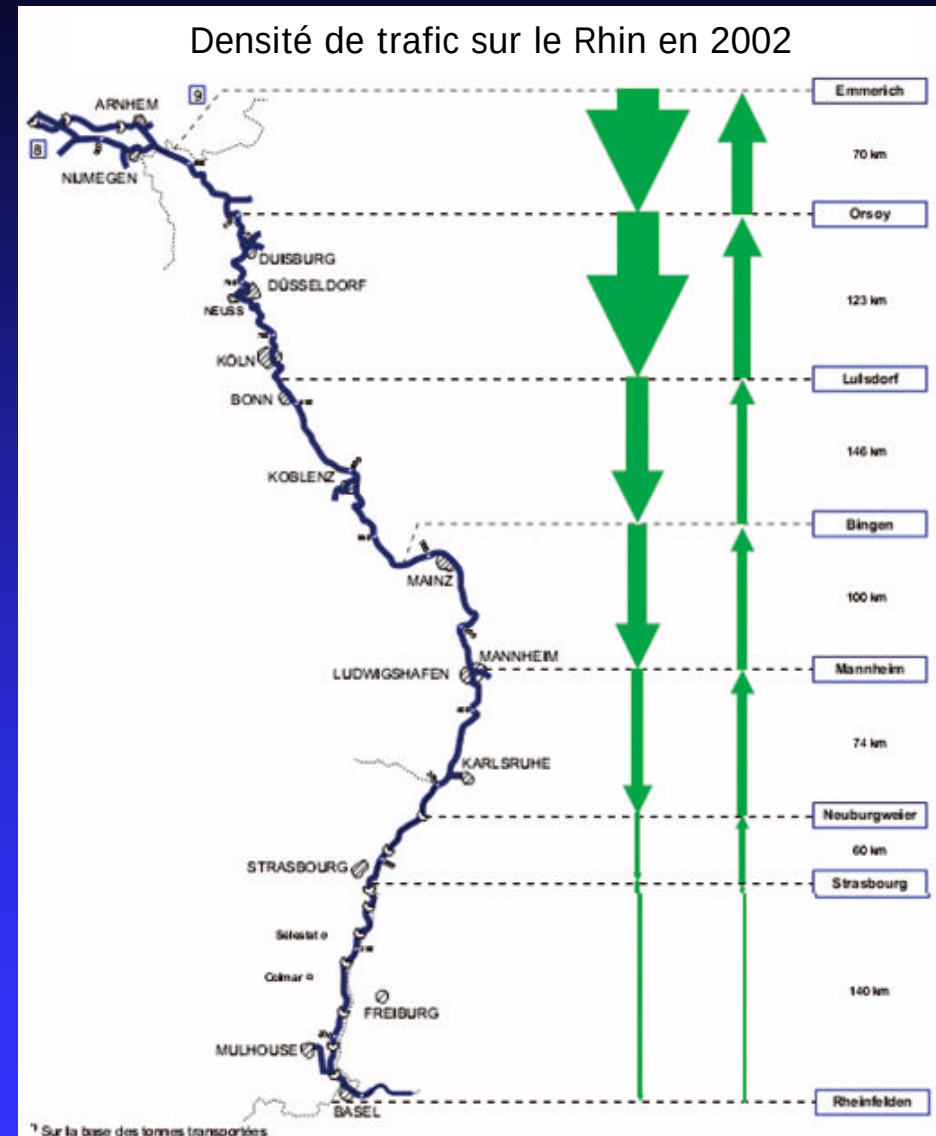
Problématique de l'Intermodalité de Marchandises

✍ 2 millions d'EVP sur le Rhin en 2005

✍ les trois ports alsaciens :

- 6,7 % du marché rhénan global
- 50 % du marché du Rhin Supérieur
- 56 % du marché alsacien import/export

[Retour](#)

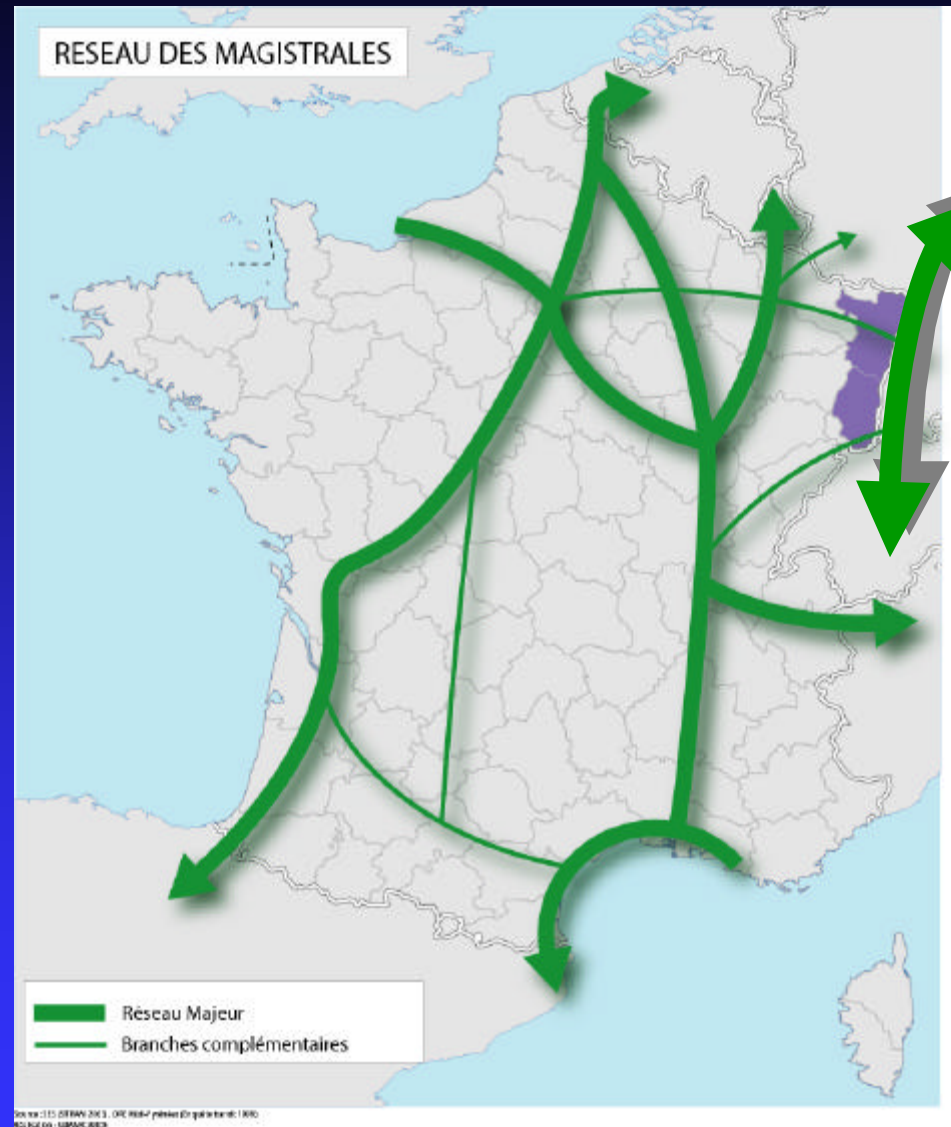


Problématique de l'Intermodalité de Marchandises

?Un des rares territoires français trimodaux et tri-nationaux

? Une infrastructure ferroviaire raccordée à la Magistrale ferroviaire Ecofret

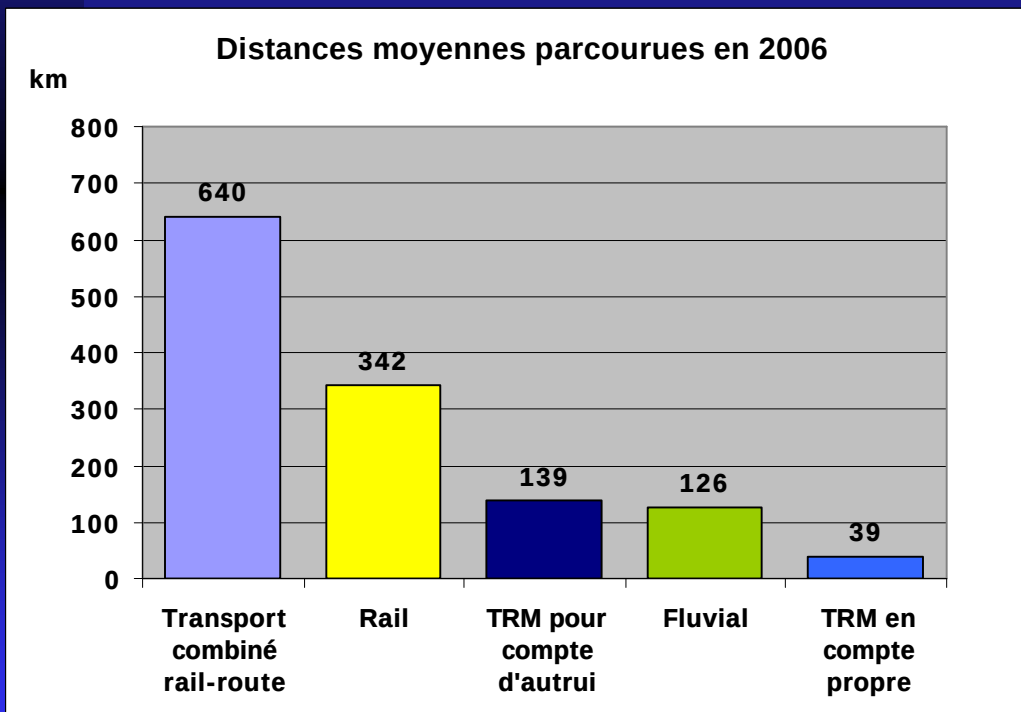
Retour



Etude des besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace

✍ Le transport combiné rail-route est pertinent sur des distances supérieures à 500 km et s'effectue en moyenne sur 640 km

✍ 78 % des volumes à transporter sont acheminés sur moins de 150 km



✍ Dans ces conditions, un report modal limité de la route vers le rail

[Retour](#)