



# 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

**L**es conclusions de l'étude sur la logistique pilotée par l'ORTAL, dont vous avez pu lire la synthèse dans notre numéro précédent, doivent se transformer en actions concrètes menées par des acteurs de terrain. Les ateliers thématiques pour la mise en place d'actions stratégiques se réuniront dès la rentrée afin de travailler sur les trois actions phares que nous avons retenus: la création d'un réseau logistique, le développement du fret ferroviaire de proximité et une politique d'accueil et d'implantation en Alsace.

Ce numéro 13 apporte un éclairage sur les ports alsaciens. Ils sont en effet un maillon stratégique de la chaîne logistique, en tant que noeud modal.

Depuis quelques années, le trafic mondial de marchandise conteneurisée augmente, aussi le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales et Européennes a piloté une étude sur les enjeux que ce trafic représente pour l'Alsace.

La synthèse de ces travaux est complétée de données chiffrées sur les ports: évolution des trafics, caractéristiques des offres, en plus des données de conjoncture habituelles.

Je vous souhaite bonne lecture de ce numéro « D'un point à l'autre ».

**Pascal MANGIN**  
Président de l'Ortal

## Possibilités et conditions du développement du trafic de conteneurs des ports rhénans alsaciens

**L**'utilisation de la voie d'eau constitue, pour l'Alsace, à la fois un vecteur de développement économique et un enjeu fort de développement durable. Une étude, finalisée en avril 2007, visant à établir un état des lieux du transport multimodal en Alsace, ainsi que les perspectives d'évolution du transport de conteneurs par voie d'eau ou rail, a été confiée au bureau d'études « Container Terminal Services » (CTS).

### Le Rhin, cas unique en Europe en matière de transport fluvial

Compte-tenu des volumes qui y sont transportés, le Rhin joue un rôle déterminant dans les échanges rhénans.

S'étendant sur 850 kms de voie navigable, le fleuve est découpé en trois



segments ; le Rhin inférieur, le Rhin moyen et le Rhin supérieur (cf. carte ci-contre). En raison, tant de l'absence de liaison fluviale vers le Sud que du poids des grands ports européens dans le trafic maritime mondial (30%), les échanges fluviaux rhénans se font exclusivement à destination et en provenance des ports maritimes, principalement d'Anvers et de Rotterdam.

### Les ports rhénans alsaciens

Les trois ports alsaciens constituent des terminaux trimodaux (services fluviaux, ferroviaires et routiers) ; leurs caractéristiques techniques de haut niveau leur confèrent un potentiel élevé de développement, malgré la contrainte liée au pont de Kehl qui limite la hauteur de chargement des barges.

Sur un marché rhéan global de 2 millions d'EVP (Equivalent Vingt Pieds) manutentionnés, la part des ports alsaciens est de 6,7 % (148 000 EVP), soit près de la moitié du marché du Rhin Supérieur.

Plus spécifiquement, chacun des terminaux est marqué par des caractéristiques propres.

Photo : Port autonome de Strasbourg / Europ Flash



Le Port Autonome de Strasbourg (PAS) possède le statut et la structure d'un port autonome et compte 2 terminaux depuis les aménagements réalisés en 2004. En terme d'accessibilité, son principal handicap réside dans la proximité de l'agglomération strasbourgeoise et l'engorgement routier qui en découle. Au niveau ferroviaire, la maîtrise des tarifs constitue un enjeu fort. En matière de perspectives de développement, le PAS dispose d'indéniables potentialités, sous réserve de poursuite des aménagements au terminal Nord.

Le terminal de Mulhouse-Ottmarsheim, géré par la CCI de Mulhouse Sud Alsace, a la responsabilité directe de la desserte ferroviaire, statut d' « Installation Terminal Embranché », mais ne bénéficie pas de liaison directe vers le port de Rotterdam. Au niveau fluvial, des contraintes techniques limitent la hauteur des barges. En terme de perspectives, le développement du terminal d'Ottmarsheim ne se heurte à aucun frein opérationnel. Par contre, le terminal d'Ottmarsheim souffre d'une

forte dépendance vis-à-vis de Peugeot, la baisse de son activité depuis 2004 (-25 %) semble imputable à la diminution du trafic de la firme au lion. La diversification de sa clientèle constitue de ce fait un enjeu majeur à court terme.

Le terminal de Colmar-Neuf-Brisach, géré par la CCI de Colmar Centre-Alsace, a vu son activité conteneurs se développer récemment. Ce terminal pâtit indéniablement de l'absence de lignes régulières fluviales et ferroviaires, ainsi que de l'absence de conteneurs vides. Sa zone de chalandise chevauchant celle du terminal d'Ottmarsheim, une stratégie de synergie (par des positionnements sectoriels différents) a été adoptée, basée sur une plus-value de la manutention des conteneurs de la zone industrielle voisine.

### Les ports alsaciens dans le schéma logistique global

A l'exception du port de Neuf-Brisach, les ports alsaciens sont assez bien servis par barges, avec 20 services hebdomadaires. Au niveau ferroviaire, la fréquence des liaisons, récentes, avec les ports d'Anvers-Zeebrugge, qui constitue la porte d'entrée principale du marché alsacien, et du Havre (au nombre de 2 par semaine) mériterait d'être augmentée. Par ailleurs, il n'existe aucune liaison avec le plus grand port européen, Rotterdam, et les possibilités de massifier les volumes vers l'Allemagne et l'Europe Centrale sont limitées du fait de l'absence d'infrastructures ferroviaires dans le sens Est-Ouest le long du Rhin.



Photo : Terminal d'Ottmarsheim / CCI Mulhouse Sud Alsace



Si, du point de vue de la politique tarifaire, les ports alsaciens se montrent en cohérence avec les autres ports rhénans, ceux-ci n'en possèdent pas moins des spécificités notables :

- les 3 ports alsaciens sont gérés par des entités publiques, illustrant une spécificité française ; sur 45 terminaux répartis sur le Rhin, seuls 4 sont publics ;
- ils ne font pas office de « hub intérieur », contrairement à des agglomérations comme Duisbourg, Mannheim ou Bâle, qui commercialisent des connexions barge-rail voire barge-barge ;
- leur stratégie est moins intégrée que celle de la majorité des autres ports rhénans :
- ils sont indépendants de tout acteur du transport intermodal (compagnie fluviale ou maritime, opérateur ferroviaire,...),
- la commercialisation y est centrée exclusivement sur la prestation de manutention du conteneur et ne déborde pas sur les services de transport hinterland « porte à porte ».

### Le marché alsacien

Sur un marché alsacien total, estimé à 180 000 EVP pleins en 2006, les trois ports alsaciens captent environ 56 % du marché des volumes import/export de la région.

Pour ce qui est du trafic routier généré par l'import/export sur le marché alsacien, il correspondrait environ à 380 camions par jour ouvré depuis/vers la région Alsace. Les projections estiment à 700 camions par jour à l'horizon 2012 le trafic conteneurisé import/export, en cas d'absence de mesure en faveur du transfert modal.

Enfin, en terme de structure des flux conteneurisés en Alsace, il peut être noté que :

- à l'export, la part de la barge est d'environ 90 %,
- à l'import, la route capte près de 60 % des volumes. Même si la part du rail reste faible (5 à 10 %), il semble avoir un rôle à jouer sur le marché import,
- 90 % des pré et post-acheminements depuis/vers les ports rhénans se font par camion,
- Anvers capte 60 à 70 % des imports/exports de l'Alsace, contre 25 à 30 % pour Rotterdam (dont le poids est toutefois amené à augmenter du fait du développement attendu du marché à l'import venant d'Asie) et 5 à 10 % pour Le Havre,
- les flux depuis/vers le Sud sont quasi-inexistants pour le marché alsacien.

mesures de défiscalisation) et à cibler les grands importateurs/exportateurs disposant d'entrepôts embranchés, en vue de leur éventuel raccordement par rail. En terme de report modal, le potentiel du marché de pré et post-acheminement est estimé à 20 % en 5 ans.

Enfin, le marché de transit (trafic 2006 : 10 000 camions par jour) est le plus important, mais son transfert supposerait la conjonction d'initiatives en matière de mesures coercitives (type taxe « Maut » allemande), d'actions commerciales et marketing ou encore d'investissements conséquents (mise en place de trains continentaux). Un report modal du marché de transit ne pourrait ainsi être envisagé qu'à long terme (10 ans).

D'une manière générale, une stratégie de transfert modal et de développement des trafics conteneurisés alsaciens impliquerait la mise en œuvre

d'une série de moyens, à savoir :

- un positionnement des ports fluviaux au cœur de la chaîne logistique terrestre en tant que nœud modal, concept de « hub logistique » ;
- l'ouverture du rôle du manutentionnaire fluvial à des services logistiques intégrés, de façon à le rendre chef de file de la massification des flux ;
- une implication des autres acteurs de la chaîne logistique, permettant la mise en œuvre d'actions spécifiques (proposer des services ferroviaires fiables en périodes de basses eaux, se rapprocher des autorités portuaires d'Anvers et Rotterdam afin d'assurer la promotion des services fluviaux et ferroviaires alsaciens et de développer des systèmes d'informations fiables et standardisés, prendre des mesures coercitives).

Eric FROMEYER

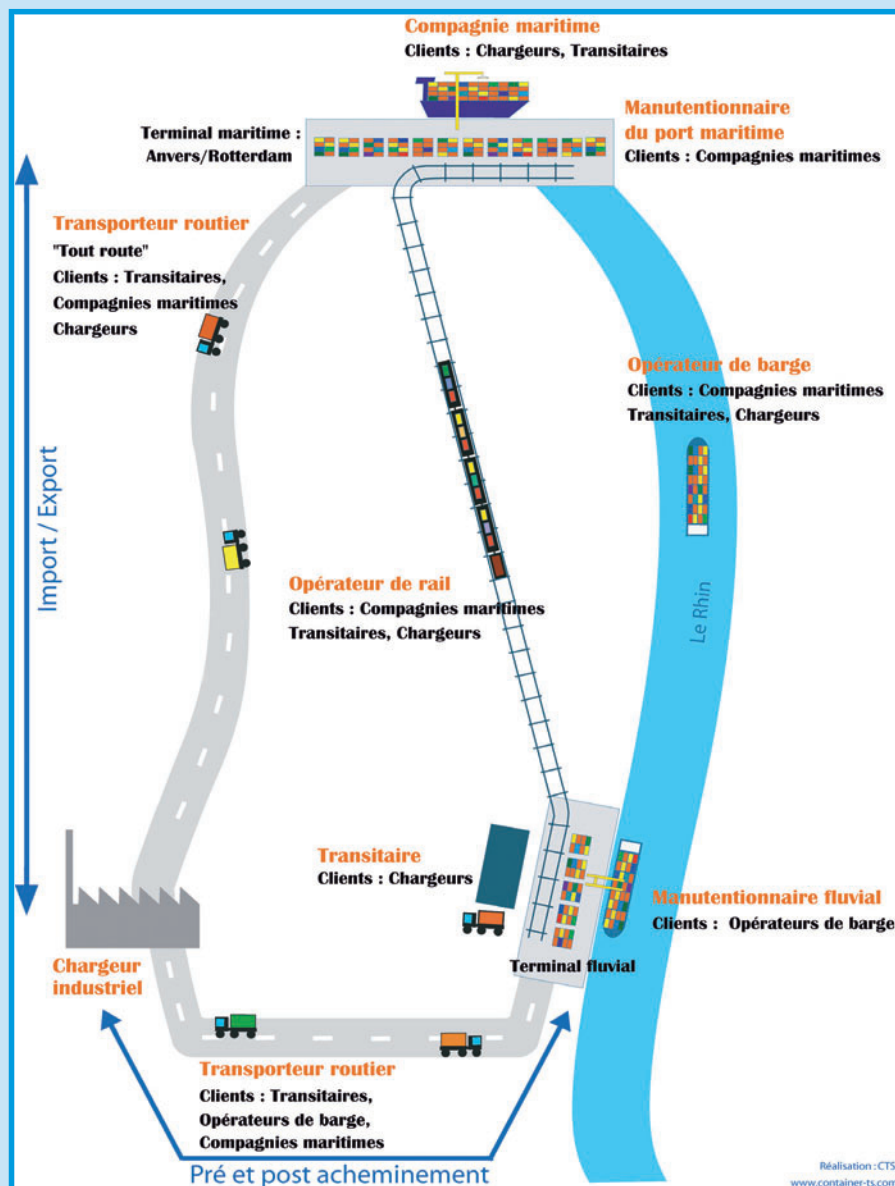
Préfecture de région Alsace / SESGARE

## Perspectives et conditions de réussite du transfert modal et du développement des trafics conteneurisés des ports alsaciens

Les réserves de capacité du transport sur le Rhin et de celles du réseau ferré, conjuguées au potentiel des terminaux tri modaux, permettent d'envisager un report modal d'une partie du trafic routier vers le fluvial/ferroviaire, au travers des terminaux alsaciens. Ce report impliquera nécessairement une massification des flux au niveau des ports fluviaux, supposant en particulier des services plus fréquents (3 à 5 départs par semaine) et à la rentabilité accrue par des volumes plus importants.

Les initiatives qui pourront être engagées en la matière devront en priorité viser le marché import (trafic 2006 : 380 camions par jour), pour lequel il peut être estimé que 70 % de report modal peut être obtenu à moyenne échéance (5 ans).

Pour sa part, le marché de pré et post-acheminement (trafic 2006 : 520 camions par jour) peut être difficilement massifié (distribution de détail en bout de destination). En l'espèce, les principaux enjeux consisteraient à favoriser l'implantation des entreprises dans l'enceinte des zones portuaires (par la réglementation des PLU, des aides à l'investissement ou des



# Les ports alsaciens en chiffres

## Généralités

	Caractéristiques techniques			Dépôt de vides	Clients
	Longueur de quai*	Surface	Portiques		
Port Autonome de Strasbourg	400 m	12 ha	3	Oui, gratuit pendant 30 j, tps moyen 15 j	Opérateurs de barges, transporteurs, Naviland et IFB
Terminal de Mulhouse-Ottmarsheim	400 m	7,5 ha	2	Oui, gratuit pendant 30 j	Opérateurs de barges
Terminal de Colmar-Neuf-Brisach	130 m	2,4 ha	1	Oui pour OOCL	Gros chargeurs

Source : CTS (interviews, statistiques et brochures des ports), \* utilisable en conteneur.

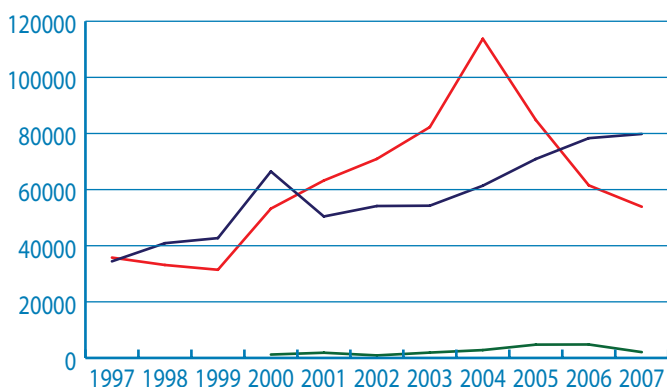
## Trafic conteneurs en 2007

	Mode routier				Mode fluvial				Mode ferroviaire				Total
	Entrants		Sortants		Entrants		Sortants		Entrants		Sortants		
	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	
Port Autonome de Strasbourg	38 358	34 800	26 922	52 958	14 212	26 641	30 942	8 041	11 649	1 500	10 686	2 350	259 059
Terminal de Mulhouse-Ottmarsheim	18 743	8 075	6 001	17 778	5 090	21 140	25 323	2 340	7 308	42	12	7 666	119 518
Terminal de Colmar-Neuf-Brisach	1 365	113	128	1 405	431	672	840	133	-	-	-	-	5 087

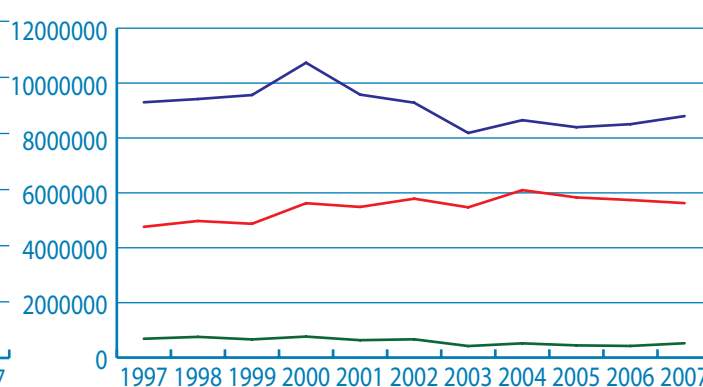
Sources : Port Autonome de Strasbourg, CCI Sud Alsace Mulhouse, CCI Colmar Centre-Alsace.

En Equivalent Vingt Pieds (EVP).

## Evolution du trafic fluvial conteneurs



## Evolution du trafic fluvial vrac



— Port Autonome de Strasbourg — Ports de Mulhouse-Rhin — Port de Colmar Neuf-Brisach

Sources : Port Autonome de Strasbourg, CCI Sud Alsace Mulhouse, CCI Colmar Centre-Alsace.

En Equivalent Vingt Pieds (EVP) pour les conteneurs, en tonnes pour le vrac.

## Internet

Le site internet de l'ORTAL vient de s'enrichir d'une nouvelle rubrique **études** où vous trouverez les rapports et synthèses des dernières études pilotées par l'ORTAL, à savoir : "**le transport de matières dangereuses en Alsace**", "**l'accessibilité à la CUS**" et l'enquête sur "**l'origine/destination des poids lourds en accès à l'Alsace**".

Une rubrique spécifique sur la **logistique** a été spécialement créée où vous pouvez télécharger tous les documents relatifs à l'étude de l'ORTAL et au séminaire du 23 novembre dernier. Retrouvez également toutes nos publications sur notre site.

[www.alsace.equipement.gouv.fr](http://www.alsace.equipement.gouv.fr) ; rubrique : **Nos partenaires / ORTAL**

**Directeur de la publication** : Pascal MANGIN, Président de l'ORTAL - **Rédactrice en chef** : Patricia Gout, DRE Alsace

**Ont participé à ce numéro** : Daniel Wahl - Julie Marchi - Clémentine Brachet-Sergent - Christophe Belenger, DRE Alsace - Eric Fromeyer, Préfecture de région Alsace

**Mise en page** : Christophe Belenger, DRE Alsace - **Impression** : INCA Graphic sur papier 100% recyclé - ISSN 1638-4342, dépôt légal juin 2008

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

DRE Alsace - BP 81005 / F - 67070 Strasbourg cedex - Téléphone : 03.88.13.07.53

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

# Les transports de marchandises

juin 2008

## Conjoncture régionale

### Fret SNCF

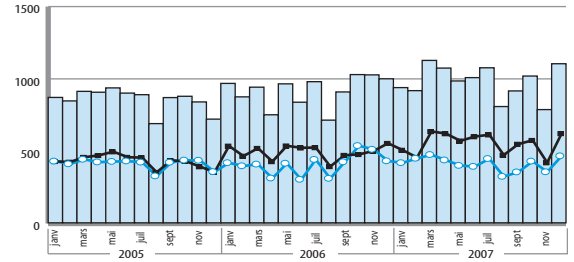
Pour la deuxième année consécutive, le fret SNCF affiche une croissance à deux chiffres pour le transport sur l'Hexagone. A l'international, il est stable.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-14,7	-29,6
2005-2006	15,2	-1,1
2006-2007	12,1	0,8

En millions de tonnes.km

- ensemble
- national
- international

Source : SNCF Direction Fret Est



### Voies navigables

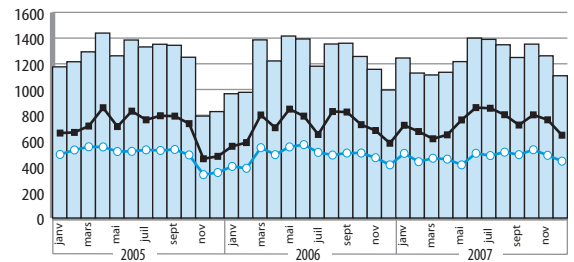
L'ensemble du trafic fluvial en Alsace est en augmentation (2%). Seuls les ports de Mulhouse accusent une baisse de 2%.

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2004-2005	-3,0	-4,3	-14,3
2005-2006	1,3	-1,6	-4,7
2006-2007	3,5	-2,0	23,4

En milliers de tonnes

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

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



### Transports routiers

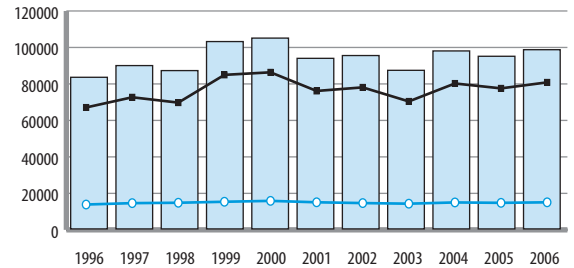
Information pour 2007 non disponible à ce jour.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	13,8	4,6
2004-2005	-3,3	-1,4
2005-2006	4,2	1,8

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : Stram



## Conjoncture nationale

### Fret SNCF

Le fret ferroviaire SNCF se situe à un niveau très proche de l'année 2006.

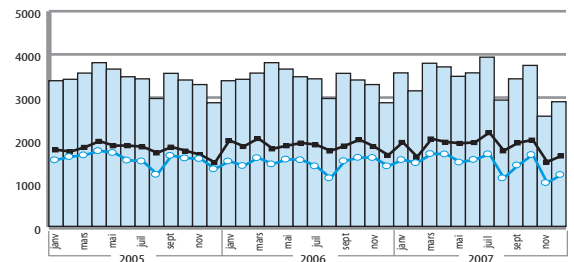
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-6,4	-13,4
2005-2006	5,5	-5,2
2006-2007	-0,4	-1,0

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, MEEDDAT SG/DAEI (SESP)



### Voies navigables

La baisse du trafic déjà amorcée au premier semestre se confirme sur l'ensemble de l'année 2007 (-2,35%).

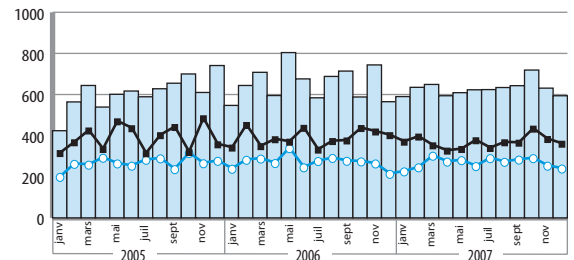
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	11,6	2,0
2005-2006	0,1	2,0
2006-2007	-5,7	2,4

En millions de tonnes.km

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

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, MEEDDAT SG/DAEI (SESP)



### Transports routiers

Le transport national continue de progresser tandis que l'international est toujours en diminution.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-0,7	-11,4
2005-2006	1,7	-2
2006-2007	4,6	-3,6

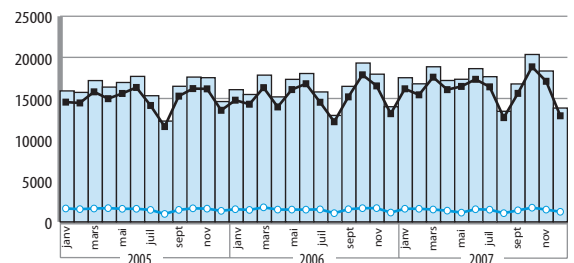
En millions de tonnes.km

- 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, Enquête MEEDDAT SG/DAEI (SESP)



# Les transports de voyageurs juin 2008

## Conjoncture régionale



### Transport aérien

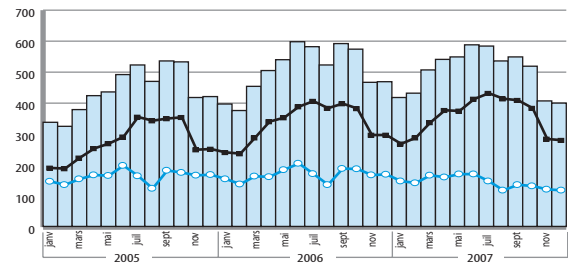
Nouvelle hausse du trafic à l'EuroAirport alors que l'aéroport international de Strasbourg accuse une chute en grande partie due à l'arrivée du TGV Est.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2004-2005	30,1	0,6
2005-2006	21,2	5,5
2006-2007	6,3	-14,8

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources : aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg-Entzheim



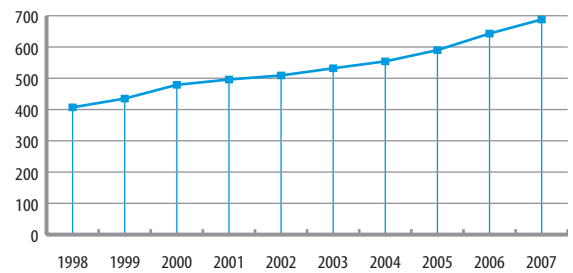
### Transport ferroviaire TER

La fréquentation des TER poursuit sa progression. La nouvelle offre TER ainsi que l'arrivée du TGV ont largement contribué à cette croissance.

	Variation en %
2004-2005	6,5
2005-2006	9,0
2006-2007	7,0

En millions de passagers x km

Source : Direction régionale de la SNCF



## Conjoncture nationale



### Transport aérien

La fréquentation des aéroports continue d'augmenter. Très forte progression des aéroports de province.

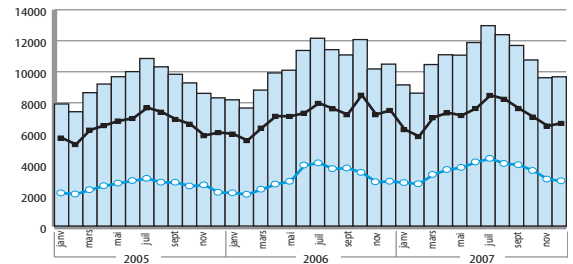
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2004-2005	5,0	5,8
2005-2006	9,5	19,0
2006-2007	4,9	15,0

En milliers de passagers

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

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

Sources : AdP, DGAC, MEEDDAT SG/DAEI (SESP)



### Transport ferroviaire

L'ensemble du transport ferroviaire augmente (2,8%) grâce à l'amélioration de l'offre TGV.

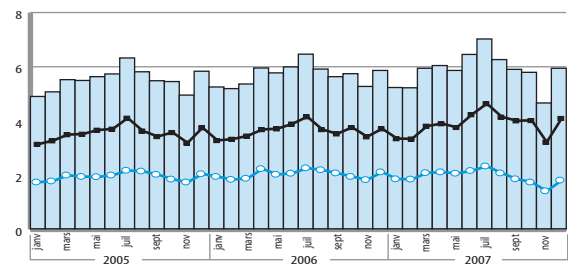
	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2004-2005	2,9	2,6
2005-2006	2,7	4,4
2006-2007	6,8	-4,9

En milliards de passagers x km

- ensemble principal<sup>2</sup>
- réseaux TGV
- hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Ile-de-France.

Sources : SNCF, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Erratum :

Une erreur s'est glissée dans les chiffres du dernier «D'un point à l'autre» pour le transport de marchandises au Port rhénan de Colmar, il fallait lire +26,9 et non -1,70. En effet, ce dernier chiffre étant la variation semestrielle de l'ensemble des ports alsaciens, et non celui de Colmar.

## Actualités des membres

### CCI Sud Alsace-Mulhouse - Ports de Mulhouse-Rhin

Depuis le 07 avril, le port d'Anvers est relié via le terminal sur le Rhin d'Ottmarsheim à la région Mulhouse/Bâle. Zeebrugge est également concerné par cette relation via l'offre étendue de relations ferroviaires quotidiennes entre les Ports d'Anvers et Zeebrugge. L'OFE (Ottmarsheim Flanders Express) circule deux fois par semaine et à partir de mi juin il circulera trois fois par semaine. Ces trains ont une capacité de 80 EVP.