

Optimiser le transport
des marchandises
en Alsace :
concilier compétitivité
et développement durable

Avis



Avis

.....

Optimiser le
transport des
marchandises
en Alsace :
concilier compétitivité
et développement
durable

29 novembre 2011

Vu la Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu la décision d'auto-saisine du Bureau du Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace en date du 13 avril 2010,

Vu le projet d'avis transmis par la commission Transports, réseaux et mobilités du CÉSER-Alsace le 10 novembre 2011,

Vu la décision du Bureau du CÉSER-Alsace en date du 15 novembre 2011,

Jean-Michel CLERC, rapporteur, entendu en séance plénière,

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace
a voté le présent avis par :

69 pour
0 contre
0 abstention

Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace

.....
Avis n°8-11 – Novembre 2011 - Optimiser le transport des marchandises en Alsace : concilier
compétitivité et développement durable

Sommaire

Introduction	6
I. Une région dotée d'un bon maillage d'infrastructures de transport de marchandises mais partiellement saturées	7
1. Une répartition modale de l'ensemble du fret en Alsace différente de celle du niveau national	7
2. Le bilan des différents modes de transport de marchandises en Alsace	8
2.1. Un recul du mode ferroviaire	8
2.2. L'atout fluvial.....	8
2.3. Un transport routier prépondérant	9
2.4. L'existence d'un transport de fret aérien limité	10
3. La nécessité d'inverser le report du transport des marchandises vers le mode routier	11
II. L'Alsace, une région qui doit développer ses atouts.....	12
1. Adapter le transport de marchandises dans une optique durable.....	12
2. Activer le développement de deux pôles de plateformes intermodales.....	13
2.1. Optimiser le transport de marchandises par le recours au trimodal	13
2.2. Développer deux grands pôles de plateformes intermodales axés sur le Rhin.....	14
2.3. Développer des Opérateurs Ferroviaires de Proximité	15
2.4. Renforcer la coopération transfrontalière pour contribuer au report modal	15
3. Améliorer les divers accès à l'Alsace, tant ferroviaires, fluviaux que routiers.....	16
4. Adopter des processus innovants de logistique urbaine	17
Conclusion	19
Glossaire.....	20
Annexes	22

Introduction

La modification récente de la structure des transports découle des choix économiques¹. La politique d'ouverture du marché européen des transports menée depuis les années 1990 a conduit à une libéralisation progressive de tous les modes de transport de marchandises, aboutie sur le plan réglementaire avec le ferroviaire en 2006. La croissance exponentielle et non maîtrisée du transport routier qui en a découlé, en contradiction avec la logique de développement durable, a conduit l'Union Européenne, au début des années 2000, à inciter au transfert des marchandises de la route vers d'autres modes de transport, et en particulier le rail. Cette politique rejoint les objectifs de diminution de gaz polluants et de gaz à effet de serre.

Ainsi, la politique française en matière de transport de marchandises s'inscrit dans cette double exigence de préservation de l'environnement et d'ouverture à la concurrence. Dans un contexte de baisse globale et continue de la part du mode ferroviaire au profit de la route, cette politique a notamment été inscrite dans les lois sur le Grenelle de l'environnement et dans l'Engagement national pour le Fret ferroviaire de 2009, correspondant à un investissement public global de plus de 7 milliards d'euros d'ici 2020.

Après avoir fortement augmenté entre les années 1970 et 2000, le trafic total de marchandises est en diminution depuis une dizaine d'années en Alsace. Mais en parallèle, le nombre de camions sur les routes a augmenté massivement. Si les chiffres de 2010 indiquent que les tonnages transportés par voies routière et fluviale semblent repartir à la hausse, ils n'atteignent toujours pas leurs niveaux d'avant-crise.

La configuration géographique de l'Alsace au sein du fossé rhénan et du Rhin supérieur, prise entre plaine et montagne, en fait un corridor particulièrement sensible aux encombrements routiers et aux différents types de pollutions, tant atmosphériques que sonores. La majorité des marchandises transportées en Alsace hors transit sont acheminées dans le cadre d'échanges nationaux et en particulier pour des trafics internes à la région, tant par des opérateurs de transport* que par des transports privés² ou intégrés*.

Le bilan environnemental actuel du transport de marchandises nécessite une application prioritaire de l'exigence nationale du Grenelle de l'environnement de porter de 14% à 25% la part des modes de transport non-routier et non-aérien à l'échéance 2022.

Le fret et le transport de voyageurs sont deux domaines qui interagissent l'un sur l'autre tout en touchant aussi les politiques environnementales des collectivités. Les politiques en matière de transports et déplacements des collectivités territoriales en tant qu'Autorités Organisatrices des Transports, et notamment du Conseil Régional d'Alsace pour le transport ferroviaire de voyageurs de proximité, impactent les autres modes.

Cette auto-saisine du CÉSER-Alsace sur le transport de marchandises vise à proposer des axes d'action stratégiques pour l'avenir du fret dans l'objectif de garantir à la fois la compétitivité et l'attractivité de l'Alsace dans le contexte européen, et à la fois de s'inscrire dans la démarche transversale du Grenelle de l'environnement qui implique un transport durable et un report modal.

Le CÉSER-Alsace souhaite que ses réflexions mènent à une prise de conscience générale sur les diverses problématiques liées au développement du transport de fret. Il souligne que ses propositions s'adressent à l'ensemble des acteurs de ce secteur d'activités économiques qui doivent développer une coopération et un travail en partenariat, nécessaires pour optimiser le transport de marchandises au sein de notre région.

¹ Spécialisation des filières de production, complexité des circuits, flux tendus...

* Les termes suivis de * sont définis dans le glossaire.

² Le transport privé de marchandises désigne les transports effectués par un particulier ou une personne morale pour les besoins de son activité avec un véhicule dont le poids en charge est inférieur ou égal à 2 tonnes.

I. Une région dotée d'un bon maillage d'infrastructures de transport de marchandises mais partiellement saturées

1. Une répartition modale de l'ensemble du fret en Alsace différente de celle du niveau national

Le CÉSER-Alsace souligne les difficultés à obtenir des données statistiques fiables. Les difficultés techniques induites par le double-comptage de marchandises faisant l'objet de multiples manutentions s'ajoutent au fait que, pour des raisons de confidentialité, les données du ferroviaire ne sont plus diffusées depuis 2007. En outre, le transit, notamment routier, ne peut que faire l'objet d'estimations et les chiffres des échanges internationaux ne comprennent pas les échanges avec l'Union Européenne, suite à des simplifications de modalités douanières depuis 2007. Le transport routier est par ailleurs par définition très diffus. Il faut noter également qu'une grande partie des chiffres liés au mode fluvial s'intègre dans les modes routier et ferroviaire, par lesquels sont effectués les pré- et post- acheminements.

Le volume des marchandises (hors transit) transporté annuellement en Alsace est de l'ordre de 110 millions de tonnes. Il est en diminution depuis une dizaine d'années, du fait d'un affaiblissement de l'activité industrielle dans notre région, avec des chiffres 2008-2009 encore tirés vers le bas par la crise.

La structuration de la répartition modale de l'ensemble des échanges de marchandises en Alsace se démarque des chiffres nationaux :

- la route s'impose largement avec 90 millions de tonnes et représente 82,5% des flux (85% au plan national),
- mais le transport fluvial est sensiblement plus élevé, avec 15 millions de tonnes représentant 13%, contre 2% au plan national,
- tandis que le fer avec 5 millions de tonnes n'atteint que 4,5% des flux contre 10% au niveau national.

Dans le cadre des échanges internationaux, estimés à 30 millions de tonnes, soit de l'ordre de 25% du total des flux en Alsace, le recours au transport routier reste important. Plus du tiers des marchandises à l'international circule néanmoins par le biais des voies navigables (fluviales et maritimes).

Les trois-quarts des marchandises transportées en Alsace hors transit, soit environ 80 millions de tonnes, sont acheminées dans le cadre des échanges nationaux, c'est-à-dire d'échanges internes à l'Alsace et interrégionaux. Et parmi ces échanges, deux tiers concernent des trafics internes à l'Alsace, soit environ 50 millions de tonnes. Une grande partie des marchandises circule donc sur de courtes distances en Alsace, les principales régions concernées par les flux interrégionaux étant limitrophes ou proches (Lorraine, Franche-Comté et Champagne-Ardenne).

2. Le bilan des différents modes de transport de marchandises en Alsace

2.1. Un recul du mode ferroviaire

Les trafics ferroviaires dans la région SNCF Alsace, estimés à environ 5 millions de tonnes (enregistrées dans les gares), ont diminué entre 2008 et 2010, mais semblent repartir à la hausse d'après Réseau Ferré de France*, sans pour autant atteindre leur niveau de 2005. Il existe également un transit ferroviaire, comme pour le routier. Si l'on observe une stabilité du nombre total de sillons ferroviaires* fret offerts en Alsace, on constate une forte chute de leur utilisation.

Le réseau ferroviaire alsacien n'est pas un grand corridor de fret ferroviaire en termes de trafics (cf. annexe n°2) et souffre d'une faiblesse liée à sa structure, tant du point de vue national qu'international. L'axe nord-sud est soumis à une forte utilisation pour le trafic de voyageurs qui le rapproche de sa limite de capacité, limitant le développement du fret ferroviaire. La troisième voie ferroviaire s'arrête au sud d'Erstein.

Par ailleurs, les conteneurs ne peuvent passer sur l'axe Mulhouse-Dijon en raison de l'absence de mise au gabarit des tunnels trop étroits. Cette absence d'itinéraire direct vers le sud et la disparition des gares de triage en Alsace obligent à un traitement des marchandises acheminées par navettes régulières au sein d'un hub de triage situé en Lorraine, à Woippy (57).

La solution ferroviaire n'est actuellement pas adaptée au transport de marchandises de courte distance, où le transport routier, nécessitant moins de ruptures de charges, reste plus efficace en termes de délais et de coûts. Mais le fer est essentiel pour étendre l'hinterland³ des ports et répondre aux besoins de transport longue distance des entreprises alsaciennes et en particulier celles qui sont directement embranchées au réseau ferré.

Les divers opérateurs ferroviaires sont surtout intéressés à constituer des trains entiers, soit au départ d'un même chargeur* disposant de volumes importants⁴, soit au départ d'un hub regroupant des wagons isolés*, qui peuvent concerner du transport combiné* en conteneurs.

Le réseau ferroviaire alsacien présente des atouts permettant d'envisager ces objectifs. D'anciennes infrastructures de triage ainsi que des plateformes de transbordements existent, une soixantaine d'entreprises sont embranchées et la moitié de ces Installations Terminales Embranchées* sont actives. Rappelons que six entreprises de fret ferroviaire opèrent en Alsace (Fret-SNCF, sa filiale VFLI, Euro Cargo Rail, B Cargo, Europorte France et Colas Rail) et les nouveaux entrants occupent environ 15% du marché. Des projets innovants de navettes ferroviaires ont été mis en place, notamment à partir des ports et une réflexion est menée sur les Opérateurs Ferroviaires de Proximité*, à même de regrouper des wagons isolés.

2.2. L'atout fluvial

Le trafic fluvial en Alsace est stable depuis 1995, autour de 15 millions de tonnes de marchandises transportées. Après une chute des tonnages en 2008 et 2009, comme pour l'ensemble des modes de transport, les chiffres des ports alsaciens augmentent pour 2010 d'environ 15%, tant pour le trafic vrac que pour le nombre de conteneurs manutentionnés.

Le trafic fluvial total du Port Autonome de Strasbourg s'élève pour 2010 à 9,2 millions de tonnes de marchandises (flux entrant* et sortant*), auxquelles s'ajoutent 18 millions de tonnes traitées par la route et environ 1,8 million par le fer. 360 938 conteneurs EVP⁵ ont été manutentionnés.

³ Hinterland : arrière-pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. L'hinterland n'a pas de limites rigides, son importance dépendant de sa population, de la situation économique et de la densité et la qualité des voies de communication qui convergent vers le port.

⁴ Automobiles, bière...

Les Ports de Mulhouse-Rhin ont traité en 2010 par voie fluviale environ 5,3 millions de tonnes (flux entrant et sortant), 2,3 millions de tonnes par voie routière⁶ et 1,05 million de tonnes par voie ferroviaire. Le total comprend les environ 160 000 conteneurs EVP* manutentionnés. Le nombre de conteneurs manutentionnés dans les ports alsaciens a augmenté de plus de 25% et s'élève pour 2010 à 520 938 EVP. Ils sont traités à 34% par le fluvial, 14% par le fer et 52% par la route.

Le recours au mode fluvial nécessite des volumes importants de marchandises à transporter sur de longues distances et donc un tissu d'entreprises locales adapté. Parfois évalué par les clients comme trop lent, ce mode de transport est néanmoins considéré comme le plus sécurisant et le plus respectueux de l'environnement et des ressources énergétiques. Relativement économique, fiable, régulier et permanent, le mode fluvial contribue aussi à la compétitivité des entreprises régionales et peut également inciter de nouvelles entités à s'implanter en Alsace.

Le Rhin, directement connecté aux premières places portuaires mondiales (Rotterdam, Amsterdam, Anvers...), est une porte vers l'international et se situe dans l'hinterland naturel des ports du Nord de l'Europe. Il joue un rôle essentiel à toutes les échelles : internationale, européenne, nationale et régionale.

Le projet d'une liaison fluviale Rhin-Rhône à grand gabarit passant par la vallée du Doubs a été abandonné pour des raisons environnementales en 1997. Le fluvial à gabarit rhénan semble pourtant pertinent sur l'axe Rhin-Rhône dont le potentiel pourrait être développé⁷. Des études sur une liaison Saône-Rhin ont ainsi été inscrites dans l'avant-projet de SNIT, Schéma National des Infrastructures de Transport*.

Les ports de Strasbourg et de Mulhouse, qui sont déjà les 2^{ème} et 3^{ème} ports intérieurs français, disposent d'équipements performants (pour la manutention de conteneurs ; portiques colis lourds...) et développent des partenariats internationaux, avec les ports voisins et par le biais de navettes ferroviaires. Des potentialités de massification des marchandises pré- et post-acheminées constituent un atout pour les ports alsaciens.

Néanmoins, les ports alsaciens répondent majoritairement aux besoins régionaux et ne sont que faiblement positionnés comme plateformes de niveau supérieur à même de gérer les activités des régions voisines. Le trafic de pondéreux en vrac⁸, traditionnel et qui constitue l'essentiel en tonnages, est stable. Le trafic de conteneurs croît fortement, mais sans développement significatif du tonnage global des ports.

En outre, les ports ne disposent que de réserves foncières limitées et diverses nuisances doivent être régulées (notamment en termes de bruit et de trafic routier induit), en parallèle des obligations environnementales visant à préserver les richesses biologiques naturelles du Rhin. Un réseau de canaux secondaires existe, mais il reste peu exploité.

2.3. Un transport routier prépondérant

L'Alsace bénéficie à la fois d'un réseau autoroutier structurant et en grande partie non payant, avec des connexions améliorées avec l'Allemagne et la Suisse et d'un tissu d'entreprises de transport bien implantées localement. A noter que ces entreprises sont souvent ouvertes à la mise en place de dispositifs de réduction des émissions de CO₂. Certaines font de réels efforts, notamment en termes de flotte de véhicules et de formation des chauffeurs à l'éco-conduite, qui permet également une diminution des coûts pour l'entreprise.

⁵ EVP : Equivalent Vingt Pieds.

⁶ Systèmes de comptage sur le routier différents entre PAS et PMR.

⁷ Des études menées estiment que le trafic du Rhin pourrait être doublé sans créer d'embouteillages, sans investissement sur les infrastructures, mais avec des investissements sur les interfaces.

⁸ Céréales, énergies et autres matières premières, matériaux de construction...

Le réseau principal nord-sud, qui n'est pas totalement homogène, souffre d'une saturation qui s'amplifie aux abords des agglomérations. Ainsi, 12 000 poids-lourds empruntent quotidiennement l'axe Strasbourg-Mulhouse en semaine. Une part significative de ce transit découle également du report de trafic de poids-lourds sur les principaux axes routiers structurants alsaciens depuis l'instauration en 2005 de la *LKW-Maut*, taxe sur les véhicules de plus de 12 tonnes s'appliquant tant sur les trajets à vide ou en charge sur les autoroutes allemandes. La traversée des cols vosgiens est une difficulté persistante, malgré l'ouverture d'un tunnel à Sainte-Marie-aux-Mines.

La part modale du transport routier est en augmentation permanente depuis le début des années 2000, à la fois dans les échanges nationaux qu'internationaux de l'Alsace.

Les diverses pollutions, les encombrements et les risques, tant écologiques que de sécurité routière, découlant du transport routier de marchandises (tant par les opérateurs de transport & logistique* que par le transport privé*) rendent de plus en plus délicate son acceptabilité environnementale et sociale.

Si le routier n'est pas le mode optimal sur les longues distances⁹, il se développe pourtant aussi sur ce créneau¹⁰, augmentant le transit en plaine d'Alsace dans un contexte de concurrence sur les prix, tant au niveau international que national¹¹.

Incontournable dans la gestion du « dernier kilomètre »*, le mode routier est essentiel pour assurer les pré- et post-acheminement vers les autres modes de transport et répondre de façon réactive aux besoins de l'économie et des populations. De nombreuses entreprises annoncent qu'elles recourront toujours, au moins pour une partie de leurs marchandises, à ce mode de transport, qu'elles considèrent actuellement comme rapide, économique et flexible, avec un temps de groupage réduit.

Le fait que le premier opérateur de transport routier en France est SNCF-Geodis*, filiale transport et logistique de la SNCF, est à ce titre révélateur.

2.4. L'existence d'un transport de fret aérien limité

Le fret aérien ne représente que 0,1% du total du transport de marchandises en Alsace, mais il peut être essentiel d'un point de vue stratégique pour la région. Pour certaines entreprises, les possibilités de fret aérien représentent un véritable atout pour maintenir et développer des activités pointues.

Malgré des impacts environnementaux négatifs, les avantages du fret aérien sont la vitesse, le transport direct et la sécurité.

Le fret aérien comprend l'expédition de toutes les marchandises accompagnées d'une Lettre de Transport Aérien, pouvant être transportées par voie aérienne, mais aussi par voie routière voire ferroviaire, en fonction de leur nature mais aussi des besoins et exigences des chargeurs et des clients.

En 2010, le fret aérien a concerné 125 000 tonnes de marchandises en Alsace, dont une forte majorité traitée au sein du seul EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (mais ce trafic concerne principalement la Suisse).

Plus de 65 % de ces marchandises ont fait l'objet d'un fret camionné.

⁹ tant en termes de délais, que de bilan environnemental ou social.

¹⁰ notamment en raison de l'assouplissement des règles de cabotage permettant trois voyages en internes en France après un transport international.

¹¹ Il faut également noter le manque d'uniformisation de l'Europe sociale.

Au sein de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, moins de 5% des marchandises ont fait l'objet d'un fret avionné en 2010.

3. La nécessité d'inverser le report du transport des marchandises vers le mode routier

Le CÉSER-Alsace constate d'abord une diminution conjoncturelle du fret associée à une modification de la nature des flux.

Le report du transport de marchandises vers les modes non-routier et non-aérien dans les proportions fixées par le Grenelle ne se réalise pas naturellement. La région est confrontée à un manque de solutions alternatives à la route en termes de flexibilité et de coût économique, alors que 60% du trafic sortant alsacien parcourt moins de 200 kilomètres.

De fait, le report modal actuel s'opère essentiellement du fer vers la route. Ce phénomène est d'ailleurs également constaté en Allemagne, malgré l'existence d'une volonté politique nationale, de contraintes financières (même si moins élevées qu'en Suisse) et des opérateurs de transport routier non hostiles au report vers les autres modes.

En France, le report du rail vers la route est accéléré par les contraintes d'organisation de plus en plus fortes de Fret-SNCF, qui privilégie les trains entiers*. Son offre de wagons isolés dite « Multi-lots/Multi-clients » nécessite des flux importants et réguliers avec engagement des clients sur les volumes, ainsi qu'un regroupement des divers wagons isolés. Les nouveaux opérateurs ferroviaires appliquent la même logique.

En outre, le mode ferroviaire pâtit d'un manque de flexibilité lié à la gestion des sillons ferroviaires.

Pourtant, le fer est intéressant pour des flux massifiés et assez réguliers. Sur les moyennes et longues distances, des solutions ferroviaires doivent donc être développées et proposées tant aux chargeurs qu'aux opérateurs de transport & logistique. Des « sillons catalogues », qui mis bout à bout dans les différents pays offrent un bon itinéraire concurrentiel, doivent être réservés, notamment sur les longues distances européennes.

Un certain report s'effectue également du fluvial vers la route et même vers le fer, notamment depuis le port de Rotterdam en direct vers l'Alsace, afin d'éviter les ruptures de charges, le coût de location de conteneurs, ou encore pour pallier aux irrégularités des niveaux d'eau du Rhin.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport ne fait pas apparaître l'Alsace au titre des grands corridors ferroviaires. Mais la région bénéficie de l'atout de la façade rhénane. Dans ce cadre, une étude « *préliminaire socio-économique d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et le Rhin* » rendue publique en 2009 par le Conseil Général du Haut-Rhin montre que les trafics potentiels sont plus élevés que pour une éventuelle liaison Saône-Moselle.

Les flux mondiaux, et même nationaux, n'empruntent pas forcément l'accès via l'Alsace, les grandes plateformes routières et ferroviaires étant plutôt situées dans d'autres régions, à partir d'où un dégroupage peut aussi être effectué vers l'Alsace.

Optimiser les flux entrants améliorerait la compétitivité des flux sortants, car une meilleure utilisation des infrastructures et des matériels de transport de marchandises permettrait aussi de diminuer les coûts d'exploitation des transports pour les entreprises en Alsace.

II. L'Alsace, une région qui doit développer ses atouts

1. Adapter le transport de marchandises dans une optique durable

D'une manière générale, alors même que les grandes entreprises de transport & logistique sont multimodales et prêtes à limiter leur recours au transport routier et privilégier les modes alternatifs, peu d'opérateurs sont prêts à assumer le surcoût d'une « logistique durable ». De nombreuses contraintes se répercutent sur la chaîne logistique d'exécution du mode de transport, du client final -qui exige une livraison rapide et sécurisée à moindre coût- au chargeur, en passant par l'opérateur de transporteur & logistique.

Pour un développement cohérent et durable d'un fret privilégiant les modes non-routier et non-aérien, **il est indispensable d'accorder une attention à l'équilibre économique, tant entre les trois modes de fret : ferroviaire, fluvial et routier, qu'entre les divers opérateurs de transport de marchandises.**

Il est donc nécessaire que le coût imputable au report modal soit analysé dans sa globalité. Une très forte variabilité de prix et une grande différence entre fourchettes haute et basse des différents modes de transport de marchandises sont constatées. En outre, aucun mode n'intègre entièrement les divers coûts induits dans les prix répercutés aux clients.

Le CÉSER-Alsace insiste, auprès de l'ensemble des acteurs du fret, sur la nécessité d'inclure dans toute démarche de choix entre les modes de transport de marchandises une analyse fine des coûts globaux d'un mode mais aussi des effets induits de son développement. Pour l'estimation des coûts externes de transport routier, par exemple, deux types de coûts doivent aussi être pris en compte selon la Commission Européenne¹² : les coûts sanitaires et environnementaux (insécurité, bruit, pollution de l'air, effet de serre...) et d'utilisation (usure du réseau, congestion¹³...), qui varient tous deux en fonction de nombreux paramètres, comme le type de véhicules ou le réseau.

Un déséquilibre financier en faveur du transport routier est souvent dénoncé, lié au financement des infrastructures routières par les contribuables. Néanmoins, les transporteurs routiers payent des péages autoroutiers et des taxes (à l'essieu, sur les carburants) dont le produit est affecté en partie à l'entretien du réseau routier. Par ailleurs, une dette publique a été transmise à RFF lors de sa création et son remboursement, qui pèserait le mode ferroviaire, n'est pas mise en œuvre.

Le CÉSER-Alsace estime néanmoins qu'une meilleure prise en compte des coûts globaux, et notamment le calcul et la taxation auprès des utilisateurs des coûts liés aux infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires, pourrait favoriser une meilleure approche du report modal de la route vers les autres modes de transport de marchandises.

Les exemples suisse et allemand montrent qu'une taxation plus forte du mode routier, associée à des mécanismes complémentaires de limitation du transport routier, permet de lever des fonds utilisés en partie au financement de plateformes intermodales ou d'infrastructures ferroviaires.

¹² Livre blanc « *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'Union Européenne* » publié par la Commission Européenne le 27 juillet 1997.

¹³ Les coûts de congestion comprennent les coûts directs (liés au temps et au fonctionnement) et les coûts indirects (coût d'opportunité lié au temps perdu, coûts supportés par les tiers du fait des retards de livraison des marchandises, coûts liés à l'environnement).

En outre, cette évolution peut favoriser la relocalisation de certaines activités. Le CÉSER-Alsace a eu l'occasion de promouvoir les circuits courts dans ses précédents avis.

L'entrée en vigueur de la taxe poids-lourds prévue le 1^{er} juillet 2013, après une expérimentation en Alsace pendant trois mois, risque de se répercuter sur les coûts de transports et donc le prix de certains produits.

Il rappelle que le trafic routier n'a pas diminué en Allemagne, malgré l'instauration de la *LKW-Maut* et une culture du multimodal. Il reconnaît néanmoins que cette taxe a freiné l'ampleur que prenait la part de la route dans le transport de marchandises.

Le CÉSER-Alsace souligne également que d'éventuelles créations et/ou augmentations de péages autoroutiers, additionnés à l'éco-taxe poids-lourds sur certains axes routiers, sont susceptibles de produire des effets différents : elles peuvent créer des écarts de compétitivité entre les régions, tout comme procéder à des rééquilibrages entre régions. Les coûts de transport des marchandises sont un paramètre de décision lors de l'implantation d'entreprises d'une certaine importance et impactent donc les emplois en région.

Le CÉSER-Alsace insiste sur la nécessité pour l'équilibre des entreprises implantées localement que le territoire alsacien soit soumis au même traitement que le reste du pays par l'application de la taxe nationale et ne fasse pas l'objet d'une expérimentation trop longue.

Le CÉSER-Alsace insiste sur l'importance de stratégies industrielles et de nouveaux partenariats entre acteurs locaux, conduisant au développement de grandes plateformes logistiques ainsi qu'à la prise en compte des marchandises en ville.

2. Activer le développement de deux pôles de plateformes intermodales

2.1. Optimiser le transport de marchandises par le recours au trimodal

L'Alsace est bien maillée pour développer le transport multimodal et **le CÉSER-Alsace affirme la nécessité de rechercher une complémentarité entre modes et d'améliorer l'acceptabilité pour le citoyen du transport de marchandises.**

L'atout de la façade fluviale du Rhin doit aussi s'appuyer sur le développement du mode ferroviaire. Ce mode est nécessaire pour reporter du trafic routier vers de nouvelles destinations, qu'elles soient intérieures ou maritimes.

L'ensemble des ports maritimes d'extrémité¹⁴ (connectés aux ports alsaciens par des liaisons fluviales ou ferroviaires) affichent la volonté de revoir leur part modale en faveur du rail ou de la voie d'eau, en raison de problèmes conséquents de congestion routière et de prise en compte environnementale.

Le report de la route vers le fer et le fluvial étant limité par le manque de volumes à massifier pour la majorité des entreprises, le rôle des opérateurs de transport & logistique est essentiel.

¹⁴ Marseille, Le Havre, Rotterdam, Anvers...

Le CÉSER-Alsace incite donc l'ensemble des acteurs concernés, des chargeurs aux clients finaux, en passant par les opérateurs de transport & logistique, à une indispensable réflexion sur le fret retour pour rentabiliser les modes de transport alternatifs¹⁵.

Le développement de véritables plateformes intermodales efficaces nécessite une trimodalité. Dans un contexte de production et de consommation en « juste-à-temps », avec des exigences fortes sur les délais, les chargeurs doivent bénéficier d'au-moins un mode alternatif pour assurer le basculement épisodique du fluvial vers un autre mode de transport en cas de nécessité, telle des variations du niveau d'eau du Rhin.

Le CÉSER-Alsace est persuadé de la pertinence d'un système de regroupement de marchandises vers deux grands pôles de plateformes portuaires intermodales.

Mais il souligne à ce titre le coût très élevé des installations terminales embranchées et l'absence d'aide publique en direction d'entreprises qui seraient ouvertes au report modal.

2.2. Développer deux grands pôles de plateformes intermodales axés sur le Rhin

Les deux sites alsaciens bénéficiant d'une desserte fluviale, routière et ferroviaire privilégiée et dotés de terminaux à conteneurs s'imposant comme grandes plateformes intermodales à même de se développer sont :

- au Nord, le pôle du Port Autonome de Strasbourg en liaison avec Kehl ;
- au Sud, le pôle des Ports de Mulhouse-Rhin, en liaison avec le Port Rhénan de Colmar, le Port de Bâle et le Port de Weil-am-Rhein.

Les plateformes s'imposent essentiellement dans les terminaux principaux des deux Ports, à savoir respectivement Strasbourg et Ottmarsheim.

↳ Le Port Autonome de Strasbourg (PAS)* (cf. annexe n°4)

Le PAS, deuxième port intérieur de France, est composé de quatre terminaux (Lauterbourg, Strasbourg zone nord, Strasbourg zone sud et Marckolsheim). Le CÉSER-Alsace l'approuve dans sa volonté de devenir une plateforme intermodale d'échanges sur le Rhin supérieur, en vue d'offrir un service permanent aux entreprises, de réduire la circulation de camions et de conforter l'attractivité de Strasbourg.

Il souligne néanmoins la nécessité d'améliorer la réactivité du PAS sur les marchandises vrac en cas de difficultés du transport fluvial, pour éviter un report sur le mode routier au lieu du mode ferroviaire. Le PAS doit également se positionner comme plateforme de niveau supérieur pour répondre aux besoins des activités des régions voisines et non uniquement aux besoins régionaux de l'Alsace.

Le CÉSER-Alsace appuie le développement de pré- et post-acheminements ne reposant pas uniquement sur la route mais également sur des liaisons ferroviaires à courtes et moyennes distances, qui gagneront en pertinence et permettront une extension de l'arrière-pays des plateformes.

↳ Les Ports de Mulhouse-Rhin (PMR)* (cf. annexe n°5)

Les Ports de Mulhouse-Rhin, composé de trois terminaux (Ottmarsheim, Huningue et Ile-Napoléon) constituent le troisième port fluvial français avec une façade fluviale de 11 km et un réseau ferré propre de 33 km.

¹⁵ Exemple de l'entreprise PSA-Citroën qui a mis à profit le temps de transport par voie d'eau en effectuant un report route - fluvial pour des flux en boucle particuliers concernant des pièces nécessitant un temps de maturation. PSA souligne le rôle important des acteurs locaux et de Voies Navigables de France dans ce projet.

La stratégie de transformation des ports en véritables plateformes intermodales doit être globale, intégrant également des ambitions en termes de développement et de niveau de services offerts aux entreprises portuaires et transfrontalières.

En l'absence de hub ferroviaire majeur propre prévu en Alsace par le Schéma directeur de la SNCF, il est essentiel de s'organiser autrement localement autour des ports pour se raccorder et proposer un système de wagons isolés au départ de gares de regroupement : pour ce faire, l'impulsion doit être locale. La problématique des Opérateurs Ferroviaires de Proximité en découle directement.

2.3. Développer des Opérateurs Ferroviaires de Proximité

Le développement des grandes plateformes intermodales est conditionné à la mise en place d'un système permettant une optimisation des coûts par une fréquence élevée et régulière des flux de marchandises, associé à une réflexion pour limiter les retours à vide¹⁶.

Pour le CÉSER-Alsace, un service de ramassage et d'acheminement pour regrouper les wagons isolés doit émerger en Alsace dans le futur au niveau des pôles portuaires. Un nombre régulier de trains pourrait alors être acheminé vers le hub de Woippy, assurant une expédition rapide des marchandises des chargeurs alsaciens, en plus des navettes déjà existantes vers les ports maritimes.

En raison des coûts et contraintes du fret ferroviaire (contraintes horaires, péages, délais de livraison dus aux ruptures de charges) dans un contexte de nécessaire maîtrise de leurs coûts par les entreprises, un ou des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) limités à la zone des plateformes portuaires risquent de ne pas être rentables en l'absence de volumes suffisants. Leur champ d'action devrait donc être étendu vers des Installations Terminales Embranchées d'entreprises, dans un périmètre régional, afin de développer les tonnages à acheminer.

Le CÉSER-Alsace soutient le projet d'OFP actuellement en cours de réflexion sur la zone du Port Autonome de Strasbourg.

Le CÉSER-Alsace souligne qu'une politique volontariste de développement de la multimodalité pourrait prendre la forme d'aide à l'amorçage de nouveaux trafics ferroviaires. L'intervention publique doit à la fois faciliter le lancement d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité et garantir une coopération entre les différents opérateurs, tant privés que publics.

Le développement d'OFP nécessite une collaboration forte entre les plateformes et l'intervention de logisticiens pour organiser les flux, notamment en amont.

Enfin, le CÉSER-Alsace rappelle que l'entretien par le gestionnaire des infrastructures du réseau ferroviaire secondaire, dont l'état de dégradation est régulièrement mis en avant, est indispensable afin de faciliter l'émergence d'OFP.

2.4. Renforcer la coopération transfrontalière pour contribuer au report modal

La réussite du report modal vers les modes de transport de marchandises non-routier et non-aérien nécessite une réflexion transnationale.

¹⁶ Même si le transport de certains matériaux spécifiques rend nécessaire les retours à vide (cuves de gasoil...).

La coopération avec l'Allemagne nécessite de dépasser les contraintes techniques et administratives actuelles (telle que la traversée des ponts ferroviaires) et la forte concurrence entre les opérateurs ferroviaires, qui ne bénéficient pas aux entreprises des différents pays.

Une collaboration est également nécessaire avec l'Allemagne et la Suisse pour assurer un développement coordonné des infrastructures, en particulier ferroviaires.

Le CÉSER-Alsace approuve le dispositif de coopération transfrontalière trinationale mis en place par les Ports de Mulhouse-Rhin avec les ports de Bâle et de Weil-am-Rhein pour créer la structure RheinPorts, qui en ferait le deuxième opérateur sur l'ensemble du Rhin. Il encourage le développement aussi des contacts entre le Port Autonome de Strasbourg et le Port de Kehl.

Les orientations de la Conférence du Rhin Supérieur en termes d'aménagement du territoire devraient prioritairement porter sur des réalisations concrètes dans le domaine de l'aménagement des transports.

3. Améliorer les divers accès à l'Alsace, tant ferroviaires, fluviaux que routiers

Le CÉSER-Alsace souligne qu'un arbitrage doit être opéré tant par les chargeurs que par les entreprises de logistique pour définir la priorité entre les impératifs de rapidité de livraison, de faible coût et de conformité environnementale.

L'amélioration des infrastructures doit permettre un acheminement tant entrant que sortant des marchandises. Dans un contexte de volonté de report modal, les dessertes ferroviaires et fluviales doivent être améliorées et pérennisées.

Les liaisons transfrontalières doivent être améliorées en qualité et en quantité. Des efforts doivent également porter sur les modalités d'exploitation à la frontière, afin de limiter les multiples opérations techniques et administratives nécessaires au passage des marchandises par fer.

L'objectif environnemental de lutte contre les pollutions, qui découlent également des engorgements routiers, est vital. Pour l'atteindre, Il convient donc aussi d'améliorer la qualité des infrastructures routières pour lutter contre la saturation des réseaux. Il est indispensable d'*à minima* optimiser les infrastructures existantes, notamment dans les abords des agglomérations.

Pour le CÉSER-Alsace, cet effort en faveur des infrastructures doit surtout viser les dessertes vers les deux grands pôles de plateformes intermodales proposées (dont le pré-acheminement des marchandises se fait actuellement essentiellement par route), ainsi que l'axe ferroviaire nord-sud:

- Les dessertes routières des terminaux de Strasbourg du Port Autonome de Strasbourg sont insuffisantes, en particulier l'accès au terminal Nord.
- La desserte routière des Ports de Mulhouse-Rhin pour les colis lourds est actuellement très limitée au niveau du terminal d'Ottmarsheim.
- Des blocages découlent du gabarit réduit des tunnels entre Belfort et Dijon pour les conteneurs ferroviaires.
- Une réflexion pourrait être lancée afin d'ouvrir à nouveau le pont de Beinheim (67) à la circulation ferroviaire.
- La troisième voie ferroviaire au sud d'Erstein devrait être poursuivie vers Mulhouse et Bâle.

- Les études approfondies sur le Canal Saône-Rhin doivent être relancées et prendre en compte la préservation de la ressource en eau.

Des dispositifs innovants peuvent en parallèle aider à diminuer le trafic routier de marchandises. Par exemple, des transporteurs allemands pratiquent des échanges de remorques à mi-parcours avec des entreprises partenaires. Ce système est économique (évitant les retours à vide, ne consommant que la moitié de carburant et de temps sur la route), et bénéfique d'un point de vue environnemental (moitié d'émissions polluantes) et social (limitant le temps de conduite des chauffeurs).

L'amélioration des pré- et post-acheminements vers et depuis les grandes plateformes intermodales va de pair avec l'amélioration des dessertes des agglomérations et des centres-villes.

4. Adopter des processus innovants de logistique urbaine

Le mode routier est incontournable dans la gestion du « dernier kilomètre », qui désigne la liaison entre la dernière plateforme ou le dernier entrepôt et le destinataire final d'une marchandise.

Par ailleurs, le développement des ventes sur Internet génère un développement des expressistes¹⁷, lesquels intègrent une partie de la logistique urbaine, qui s'ajoute aux livraisons des commerces.

Même si elles sont comptabilisées toutes deux dans les chiffres du transport de marchandises, la livraison des commerces et celle des particuliers sont deux problématiques différentes.

La livraison par transporteur présente un avantage environnemental : un camion livrant plusieurs clients évite un certain nombre de déplacements individuels. Néanmoins, une meilleure organisation en amont est nécessaire (prise de rendez-vous par téléphone...) pour assurer des livraisons efficaces et éviter des déplacements superflus.

Les entrées dans les agglomérations et les centres-villes en général sont problématiques en termes de saturation de réseaux.

Les professionnels déplorent les heures de plus en plus restrictives d'accès des hyper-centres, les difficultés à connaître les restrictions d'accès de chaque ville ou quartier, les difficultés de stationnement des véhicules de livraison et leur encombrement, à lier à l'inadaptation des zones piétonnes à la livraison.

Selon les expressistes, les véhicules électriques sont une solution peu pertinente dans l'immédiat, car ils sont onéreux, notamment en rapport à leur capacité. En outre, ils manquent encore d'autonomie.

Le CÉSER-Alsace invite la Région Alsace à étudier ses dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules électriques, actuellement limités aux particuliers et aux Très Petites Entreprises de moins de 10 salariés. Il préconise de réaliser une expérimentation sur les véhicules électriques professionnels pour des projets où cette solution est pertinente, en lien avec d'autres collectivités et instances (comme les Chambres consulaires), et notamment les grandes villes et agglomérations alsaciennes.

Par ailleurs, les modes de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre, et notamment les véhicules à gaz naturel, sont des dispositifs de transition auxquels les populations de centre-ville sont favorables et pourraient constituer une bonne piste de réflexion pour les agglomérations et les courtes distances.

¹⁷ tels que Ducros Express, Fedex, UPS, Chronopost...

D'une manière plus générale, des changements d'habitudes des usagers et des transporteurs doivent être encouragés.

Le CÉSER-Alsace a étudié diverses pistes de réflexion liées à la logistique urbaine.

L'utilisation en milieu urbain des grands parkings-relais ou de « dépôts intérieur-ville » pour y installer des bâtiments de stockage et de distribution des marchandises pourrait être mise en avant pour permettre aux commerçants et aux particuliers de retirer leurs colis en fonction de leurs horaires.

Mais cette proposition n'est pas sans poser des problèmes juridiques liés à la responsabilité des transporteurs de marchandises et y recourir n'est pas forcément facile pour les clients (notamment les professionnels, pouvant difficilement s'absenter de leurs magasins) et peut provoquer des encombrements.

Une mutualisation pourrait par ailleurs être opérée au sein d'une **structure mutualisée de regroupement située à l'extérieur de la ville, regroupant les marchandises des différents opérateurs puis procédant à la livraison, avec possibilité de recours à des véhicules « propres »**. Les livraisons pourraient s'effectuer par camions dédiés par rue.

Mais dans ce cas également, il convient de trouver une solution juridique au fait que le contrat du distributeur le lie à son client pour une livraison quasiment en main-propre au destinataire final.

Conclusion

Le transport de marchandises et la logistique sont globalisés et tributaires des méthodes de production en flux tendus, de l'absence de stockage en découlant et des exigences des clients en termes de délais et conditions de livraison. Les flux doivent donc être optimisés et l'organisation logistique repensée (en termes de coûts globaux, de relocalisation...) au niveau national puis à l'international.

D'ailleurs, les « transporteurs » classiques se transforment en partie en « opérateurs de transport & logistique », qui visent à l'optimisation multimodale des flux de marchandises.

Dans ce sens, le CÉSER-Alsace insiste sur la nécessité de concilier un double enjeu entre :

- **un bon niveau de compétitivité du transport de marchandises**, en termes de coûts et de services, qui impactent l'équilibre des entreprises et l'attractivité du territoire pour maintenir et attirer de nouvelles activités et **donc des emplois**,
- **et la prise en compte d'exigences de développement durable** en termes d'économies d'énergie, d'encombrements routiers, de diminution des pollutions et **donc d'amélioration de qualité de vie**.

Le CÉSER-Alsace souhaite que des chiffres et évaluations plus précis des différents modes de transport soient produits, ainsi que des indicateurs développés, afin d'obtenir une meilleure vision du fret permettant la mise en place d'actions plus efficaces.

Le transport de marchandises par route est appelé à rester prépondérant et il n'existe que peu de solutions pour faire diminuer concrètement et massivement le recours à ce mode pour les échanges internes à l'Alsace. La nécessité d'un report vers les modes alternatifs que sont le fer et le fluvial s'impose toutefois dans une région particulièrement exposée aux nuisances et pollutions occasionnées par les déplacements par la route, phénomène amplifié par le transit des poids-lourds. **Le CÉSER-Alsace est convaincu que, malgré les nombreux freins identifiés, des potentialités existent dans notre région pour développer le transport multimodal.**

Une mobilisation des acteurs publics ainsi qu'une coopération renforcée entre les différents opérateurs professionnels, y compris au plan transfrontalier, est donc indispensable pour réussir un report modal vers les modes de transport de marchandises non-routier et non-aérien et pour développer deux grands pôles de plateformes intermodales en Alsace.

Glossaire

- **Chargeur** :

Entreprise qui confie une marchandise à l'expédition à des opérateurs de transport & logistique.

- **Dernier maillon ou dernier kilomètre** :

Liaison entre la dernière plateforme ou le dernier entrepôt et le destinataire final d'une marchandise.

- **Equivalent Vingt Pieds (EVP)** :

Unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds permettant d'additionner les EVP indépendamment de la taille des conteneurs chargés.

- **Expressiste** :

Opérateur assurant la distribution d'une marchandise par porteur spécial et par service rapide.

- **Flux entant** :

Marchandises en provenance du marché domestique français et importations d'un pays tiers.

- **Flux régional ou privé** :

Marchandises au départ et à destination de la région.

- **Flux sortant** :

Marchandises à destination du marché domestique français et exportations vers un pays tiers.

- **Flux de transit** :

Marchandises traversant le territoire sans livraison.

- **Grande plateforme logistique intermodale (multimodale) ou hub** :

Lieu (d'une taille de l'ordre de 50 000 m²) où les produits en provenance de multiples origines sont regroupés afin de changer de mode de transport et d'être expédiés directement vers les destinataires. La plateforme intermodale relie plusieurs modes de transports (route et/ou fer et/ou fluvial et/ou aérien).

- **Hinterland** :

Arrière-pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. L'hinterland n'a pas de limites rigides, son importance dépendant de sa population, de la situation économique et de la densité et la qualité des voies de communication qui convergent vers le port.

- **ITE (installation terminale embranchée)** :

Installation ferroviaire, dont une partie appartient à l'entreprise, permettant de desservir une entreprise à partir du réseau ferré principal afin de permettre le transport des marchandises sans rupture de charge.

- **Maillage ferroviaire** :

Embranchements et lignes ferroviaires secondaires reliés aux grandes lignes ferroviaires.

- **Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)** :

Petite ou moyenne entreprise du domaine ferroviaire, opérateur indépendant des opérateurs ferroviaires majeurs, devant assurer la gestion du service Fret des dessertes locales, notamment les zones portuaires. Opérateur spécialisé dans le ramassage et la mise en place des wagons isolés.

- **Opérateur de transport & logistique** :

Entreprise qui organise le transport de marchandises en utilisant les différents modes de transport (ferroviaire, fluvial, routier et aérien).

- **PAS** :

Port Autonome de Strasbourg.

- **PMR :**

Ports de Mulhouse-Rhin.

- **Réseau Ferré de France :**

Etablissement public à caractère industriel et commercial créé en 1997 par une scission de la SNCF, propriétaire et gestionnaire du réseau national ferré. Il est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des voies ferrées françaises.

- **Sillon ferroviaire :**

Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler à un moment donné un train donné d'un point à un autre, soit la période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.

- **SNCF-Geodis :**

Opérateur global de la chaîne logistique qui regroupe 3 pôles, dont un pôle Transport ferroviaire de marchandises constitué par Fret-SNCF et ses filiales (Naviland Cargo, Novatrans, VFLI et les filiales européennes regroupées sous le nom de Captrain).

- **SNIT :**

Schéma National des Infrastructures de Transport, qui devra définir la politique de la France en matière d'infrastructures de transport pour les 20 à 30 années à venir.

- **Train entier :**

Train de marchandises acheminé directement de son point de départ à son point de destination sans remaniement intermédiaire. Il circule le plus souvent d'une installation terminale embranchée à une autre installation du même type.

- **Transport combiné accompagné ou ferroutage :**

Forme de transport combiné consistant à charger des camions complets sur un train (avec chauffeur).

- S'oppose au **transport combiné non accompagné** (camions sans chauffeurs) ou au **transport de conteneurs**.

- **Transport intégré :**

Service de transport en propre d'une entreprise avec des véhicules poids-lourds au-delà de 2 tonnes.

- **Transport multimodal:**

Consiste à utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport pour réaliser le transport d'une charge utile d'un point origine à un point destination.

- **Transport privé de marchandises :**

Transports effectués par un particulier ou une personne morale pour les besoins de son activité avec un véhicule dont le poids en charge est inférieur ou égal à 2 tonnes.

- **Wagon isolé :**

Consiste à acheminer des wagons individuels ou des groupes de wagons de marchandises, qui sont assemblés dans les gares de triage pour former des trains.

- **Wagon isolé complet :**

Wagon chargé par un seul chargeur pour un même client final.

- **Wagon isolé en groupage :**

Allotissement par un opérateur de transport qui organise le groupage (n'étant plus effectué par les opérateurs ferroviaires).

Annexes

.....

Infrastructures de transport en Alsace et dans le Rhin Supérieur



ANNEXE n°2 : Fret ferroviaire

Trafic de fret ferroviaire en 2007



Trafic fret

— 15 Mt / an (environ 40 trains par jour)
 — 30 Mt / an (environ 80 trains par jour)

Données RFF, 2007



Projets pour le développement du fret ferroviaire

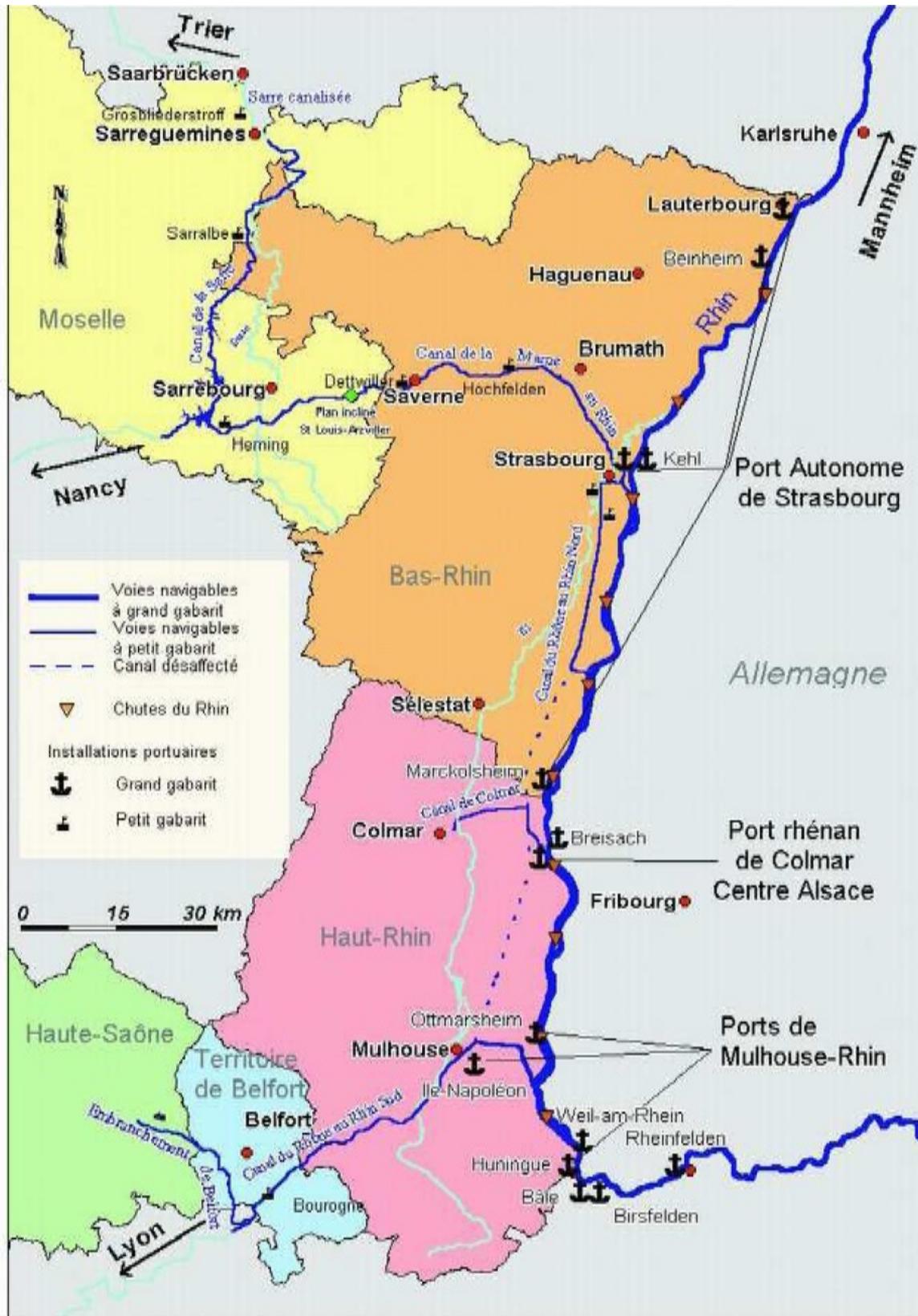


Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV en construction
- Ligne du réseau orienté fret
- Autre voie ferrée
- Electrification
- Corridors européens pour le fret
- Projet d'extension des corridors
- Autoroute ferroviaire
- Autoroute ferroviaire en appel d'offres
- Grand projet pour le fret
- Autre autoroute ferroviaire envisageable
- Opérateur ferroviaire de proximité envisagé



ANNEXE n°3 : Les ports alsaciens sur le Rhin



ANNEXE n°4 : Le Port Autonome de Strasbourg (PAS)

Sites gérés par le PAS PAS

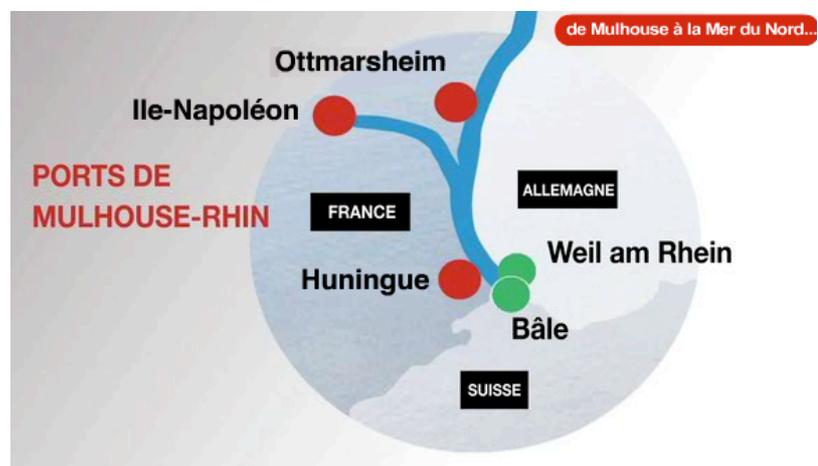


(Source : Port Autonome de Strasbourg)

Domaine strasbourgeois du



ANNEXE n°5 : Les Ports de Mulhouse-Rhin



(Source : Ports de Mulhouse-Rhin)

Remerciements

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace tient à remercier pour leur disponibilité, leur contribution et leur partage d'expériences l'ensemble des personnes qui ont participé à ses travaux.

Par ordre alphabétique :

Didier ANNE-BRAUN	Responsable des ressources humaines, de la sécurité et de l'environnement de la scierie Siat-Braun
Martine BENSA	Secrétaire générale de l'Union Régionale du Transport d'Alsace
Evelyn BODET	Directeur de l'Agence de Strasbourg de Ducros Express
François BOUCHARD	Directeur Général des services de la Région Alsace
Claire CHAFFANJON	Chef adjointe du service Transports de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace - Responsable de l'Observatoire Régional des Transports et de la logistique d'Alsace
Michel CHALOT	Président de l'Union Régionale du Transport d'Alsace – Président-Directeur Général de Chalot Transports
Laurent DARLEY	Directeur de l'exploitation portuaire du Port Autonome de Strasbourg
Tania DESFOSSEZ	Directeur de l'Aménagement du Territoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas- Rhin
Vincent DEVAUCHELLE	Directeur-adjoint de l'EuroAirport Basel-Mulhouse
Didier DIEUDONNÉ	Directeur Général délégué du Port Autonome de Strasbourg
KarlHubert DISCHINGER	Président-Directeur Général de Karldischinger logistikdienstleister
Ralph ERHART	Responsable du Département Fret de l'EuroAirport Basel-Mulhouse
Jean-Michel GENESTIER	Directeur Général Adjoint de SNCF Geodis
Laurent GEYLLER	Directeur de l'Agence Chronopost de Mulhouse
Francis GRIGNON	Sénateur du Bas-Rhin
Hélène HASLÉ	Directrice du développement du Port Autonome de Strasbourg
Philippe KESSLER	Vice-Président de l'Union Régionale du Transport d'Alsace – Directeur Général délégué des Transports Kessler
Jean KUBIAK	Directeur Général d'UPM Stracel
Christophe LALLOZ	Membre de la Fédération des entreprises de Transport Logistique de France - Responsable des Transports Hautier Région Est.
Philippe LAUMIN	Directeur Régional de Réseau Ferré de France Alsace Lorraine Champagne-Ardenne
Franck LECOURTOIS	Responsable national des délégués régionaux à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires de SNCF Geodis

Pascal MANGIN	Président de l'Observatoire Régional des Transports et de la logistique d'Alsace
Julie MARCHI	Réfèrent Transports et déplacements de l'Unité Information statistique de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace
Marc MATZ	Délégué Alsace à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires de SNCF Geodis
Jean MOURO	Directeur du site PSA Peugeot-Citroën de Mulhouse
Jean-Marc PORTÉ	Directeur des deux Agences ColiPoste de Strasbourg
Jacky SCHEIDECKER	Directeur des Ports de Mulhouse-Rhin
Christophe SCHMITT	Membre de la Fédération des entreprises de Transport Logistique de France - Directeur Régional Est de Heppner
Paul SIAT	Directeur Général de la scierie Siat-Braun
Denis STEINMETZ	Directeur de l'Agence Chronopost de Strasbourg
Isabelle TESOLIN	Directrice commerciale des Ports de Mulhouse-Rhin
Alain THAUVETTE	Président d'EuroCargoRail et de l'Association française du Rail - Directeur Europe de l'Ouest de DB Schenker Rail
Catherine TRAUTMANN	Présidente du Port Autonome de Strasbourg
Jeannie VAILLANT-CREISMEAS	Animatrice de l'Observatoire Régional des Transports et de la logistique d'Alsace

Contact

Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace – Tél. : 03 88 15 68 00 – ceser@region-alsace.eu

Téléchargez toutes nos productions sur notre site internet : <http://www.ceser-alsace.eu>



CÉSER  **Alsace**
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional

Maison de la Région, 1 place Adrien Zeller
BP 91 006 - 67000 Strasbourg
Tél. 03 88 15 68 00 - Fax : 03 88 15 68 09
Mail : ceser@region-alsace.eu

www.ceser-alsace.eu