

« UPPER RHINE, A CONNECTED CORRIDOR »



Le projet « Upper Rhine, a connected corridor »	2
Les objectifs du projet	2
Les partenaires	2
Les étapes de la mise en œuvre	3
Les études menées dans le cadre du projet	3
Résumé du rapport de synthèse de l'activité 2	4
Un projet novateur pour renforcer l'attractivité logistique du territoire du Rhin Supérieur	4
Un territoire dynamique disposant d'une offre infrastructurelle et logistique dense	5
Des perspectives de marché et de report modal favorables	6
Des enjeux décisifs d'adaptation de l'offre de capacité et de services de manière concertée	7

I. [Le projet « Upper Rhine, a connected corridor »](#)

1. [Les objectifs du projet](#)

➤ Favoriser des offres transfrontalières

De par sa situation géographique exceptionnelle, la région du Rhin Supérieur se trouve au cœur du réseau transeuropéen de transport. En tant que porte d'entrée vers les deux plus grandes économies d'Europe et vers la locomotive économique Suisse, les plateformes portuaires disposent de conditions optimales pour un positionnement économique transfrontalier.

➤ Multiplier les connexions interportuaires

La proximité entre les plateformes offre de nombreuses opportunités d'optimisation des chaînes logistiques et d'augmentation de l'efficacité des trafics ferroviaires ou fluviaux. La coopération des ports a pour objectif de relier davantage les plateformes de manière transfrontalière, pour pouvoir faire bénéficier leurs clients de ces potentiels.

➤ Peser plus lourd sur un marché international

À travers ses ports, la région du Rhin Supérieur réalise d'importants trafics import-export avec tous les continents. Ensemble, les ports du Rhin Supérieur seront plus facilement visibles et pourront mieux se positionner face à de grands acteurs. Ils disposent d'une large gamme d'offres de service qui reflète l'attractivité de la place trinationale.

➤ Exploiter les potentiels de mutualisation

La proximité des zones urbaines et naturelles réduit les possibilités de développement des ports. Une stratégie de développement intégrée inter-ports permet d'identifier des complémentarités entre plateformes et d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes.

➤ Développer la synergie ferroviaire

L'excellente connexion ferroviaire des ports du Rhin Supérieur est une garantie pour une offre logistique flexible et un atout pour la place économique. Le trafic ferroviaire comme alternative au trafic fluvial sur le Rhin est un facteur de succès pour l'attractivité dans le futur. C'est pourquoi les ports se mobilisent pour le maintien et le développement des réseaux ferroviaires existants.

➤ Valoriser les activités portuaires vis-à-vis des citoyens

Les ports du Rhin Supérieur sont des sites industrialo-portuaires qui offrent 70 000 emplois. Avec le développement urbain vers le fleuve, de plus en plus d'espaces portuaires se trouvent en voisinage direct avec les zones habitables. Ceci offre l'opportunité aux ports de devenir visibles auprès des habitants et de susciter intérêt et compréhension pour les activités portuaires.

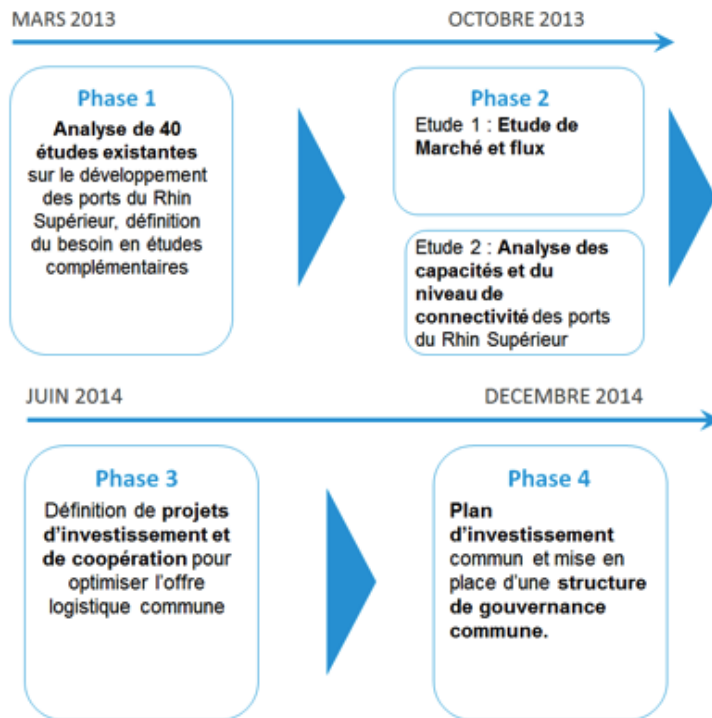
➤ Renforcer la mise en réseau des ports

Pour attirer de nouveaux trafics sur les voies ferroviaires et fluviales, il est primordial d'offrir la possibilité de concevoir des processus logistiques flexibles et efficaces. L'interconnexion des plateformes trimodales permet de répondre aux besoins des clients et de créer de nouvelles solutions logistiques intelligentes.

2. [Les partenaires du projet](#)

- Hafenbetriebe **Ludwigshafen am Rhein** GmbH
- Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft **Mannheim** mbH
- KVVH - **Karlsruher** Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH Geschäftsbereich Rheinhäfen
- Hafenverwaltung **Kehl**- Körperschaft öffentlichen Rechts
- Port autonome de **Strasbourg**
- Port Rhénan **Colmar / Neuf-Brisach**
- RheinPorts **Basel-Mulhouse-Weil**

3. Les étapes de la mise en œuvre



4. Les études menées dans le cadre du projet

a) L'étude de cadrage

Afin de définir le besoin en études pour le projet, une évaluation comparative des études existantes sur le développement des ports français, allemands et suisses du Rhin Supérieur a été réalisée par les cabinets Mensia Conseil/Steinbeis Europa-Zentrum.

b) L'étude de marché et flux

Réalisée par les cabinets CTS et ProgTrans, cette étude a pour objectif de :

- Caractériser les flux actuels et futurs des principales filières au niveau de la Région du Rhin Supérieur ;
- Identifier les solutions multimodales et logistiques permettant de renforcer la connexion du territoire aux zones stratégiques d'échanges ;
- Analyser l'offre de transport et de services logistiques de la région du Rhin Supérieur (adéquation aux besoins des acteurs et attractivité du territoire) ;
- Identifier les attentes et besoins communs des acteurs donnant un sens à la stratégie d'action commune des ports ;
- Caractériser les flux existants et futurs (par filière et par mode).

c) L'analyse des capacités et du niveau de connectivités des plateformes portuaires du Rhin Supérieur

Cette étude est conduite par les cabinets Setec/ Stratec/ProgTrans et vise à :

- Faire l'état des lieux des capacités résiduelles et du niveau de connectivité actuel des plateformes portuaires (infrastructure, exploitation, réseaux) ;
- Synthétiser les principaux enjeux d'infrastructures et d'exploitation de la région pour renforcer sa connexion aux réseaux de transport européens ;
- Identifier et caractériser sommairement les projets d'investissements susceptibles de répondre aux principales limites de capacités identifiées ;
- Proposer des pistes d'évolution des modes d'exploitation, des modes de coopération entre acteurs, des logiques de complémentarités entre plateformes et des réglementations.

II. Résumé du rapport de synthèse de l'activité 2

1. Un projet novateur pour renforcer l'attractivité logistique du territoire du Rhin Supérieur

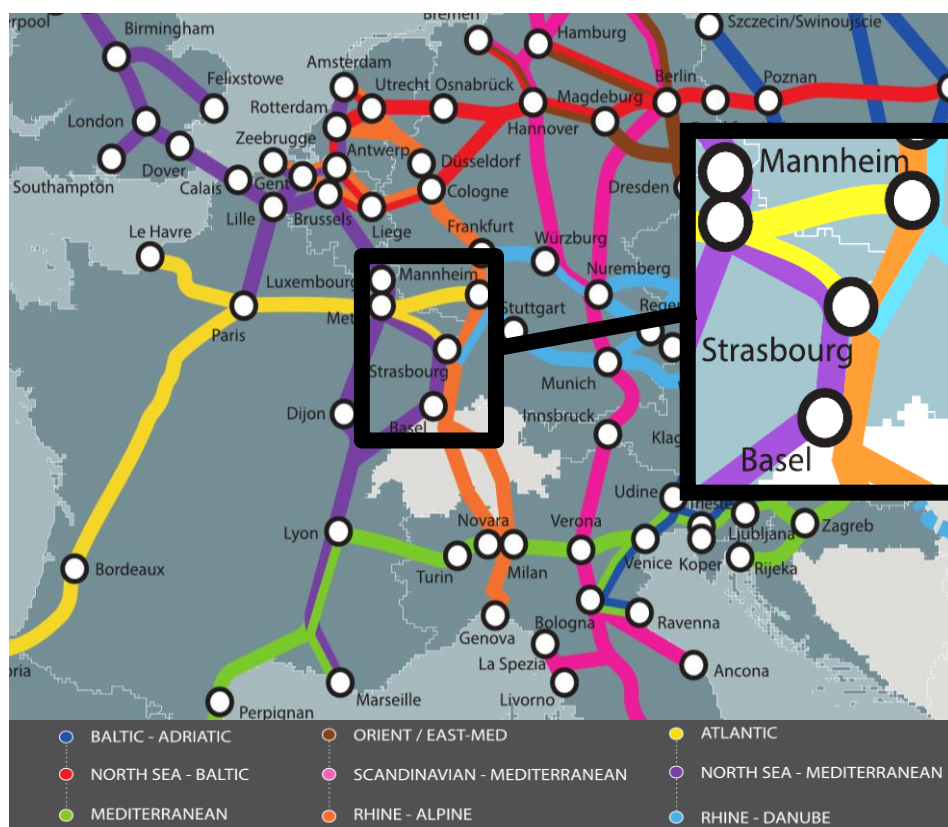
Le projet « Upper Rhine ports : a connected corridor » a été initié en 2012 par neuf ports du Rhin Supérieur (Colmar, Kehl, Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim, Strasbourg et le consortium Rheinports Basel-Mulhouse-Weil am Rhein). Ce projet, qui a obtenu le soutien de la Commission Européenne dans le cadre du programme RTE-T, a pour but de développer de manière concertée :

- l'attractivité logistique du territoire en renforçant les synergies et les complémentarités entre les plateformes portuaires au sein de la région ;
- la connectivité de/vers les régions d'échanges notamment les flux avec les grands ports maritimes ;
- les flux de/vers les régions plus lointaines notamment à l'Est et à l'Ouest.

La démarche portée par les neuf ports intérieurs dans le cadre de la démarche RTE-T est novatrice. En effet, si de premières actions de coordination ou collaborations existaient entre certains ports de la zone (au sein de Rheinports et entre Strasbourg et Kehl notamment) et en Europe, il n'existe pas de coordination transfrontalière entre ports intérieurs de cette envergure ni de reconnaissance de réseaux de port intérieurs au sein du RTE-T. Cela montre l'ambition de la démarche qui doit permettre :

- de trouver des réponses aux limites de capacités et de connexions du territoire
- mais aussi d'accroître le niveau de services par la mise en place d'actions communes et la création d'une dynamique au niveau de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

Un espace au carrefour de corridors européens logistiques majeurs



2. Un territoire dynamique disposant d'une offre infrastructurelle et logistique dense

L'espace formé par les principales régions du Rhin Supérieur (l'Alsace, le nord-ouest de la Suisse, le Pays de Bade et le sud du Palatinat) compte près de 6 millions d'habitants et représentait, en 2010, 4,2% du PIB cumulé allemand, français et suisse. Le territoire du Rhin Supérieur par son poids économique, son positionnement au cœur de l'Europe et sa connexion directe aux principaux ports maritimes européens constitue un enjeu-clé pour favoriser le report modal dans un contexte de croissance des flux de marchandises, d'une part, et, d'autre part, de renforcement des exigences environnementales et d'urbanisation croissante.

La région du Rhin Supérieur dispose d'une offre infrastructurelle dense. D'une part, le Rhin, et son réseau de canaux connectés (notamment au Danube, au Neckar et au Main), constitue la voie fluviale la plus fréquentée d'Europe mais dispose encore d'importantes réserves de capacités. Ce réseau est très performant, à l'exception des périodes de basses eaux, et ne présente pas de goulets d'étranglement en tant que tels mais des contraintes de tirant d'air et des restrictions concernant la taille des barges ont été identifiées et limitent la capacité des barges en amont de Strasbourg. D'autre part, les réseaux ferroviaire et routier présentent une offre de capacités très importante. Ils se caractérisent par une orientation Nord-Sud de chaque côté de la frontière franco-allemande rejoignant les réseaux suisses au niveau de Bâle. Plusieurs points de saturation ont néanmoins été relevés aux niveaux ferroviaire et routier dans le cadre de l'étude sur les capacités des réseaux magistraux et portuaires conduites par les ports du Rhin Supérieur en 2014.

Pour le réseau ferroviaire, ces points durs de saturation concernent :

- les nœuds ferroviaires saturés à proximité des grandes agglomérations
- la saturation de certains axes en raison de l'importance des flux (marchandises et voyageurs) : Karlsruhe-Bâle, Plaine d'Alsace,...
- des imitations de gabarits liés aux tunnels de Saint-Louis et de la vallée du Doubs
- les difficultés de franchissement du Rhin renforcé par des problèmes liés à l'interopérabilité des réseaux.

En ce qui concerne le réseau routier, les difficultés tiennent en premier lieu au franchissement du Rhin avec des ponts en nombre réduit et présentant des capacités limitées. Certains axes présentent de plus des problèmes de congestion (A8 côté allemand, A36 au niveau de Mulhouse,...) ou des connexions autoroutières manquantes (A5-A35 notamment) qui contraignent fortement le réseau routier.

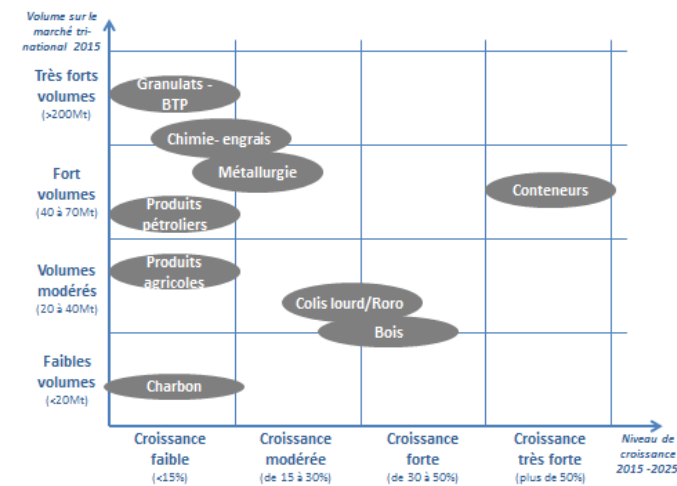
La résolution de ces points durs, concernant les réseaux magistraux, relèvent de la maîtrise d'ouvrage des gestionnaires d'infrastructures nationaux et des Etats et font l'objet de projets européens dédiés à l'instar du projet INTERREG « code 24 » dans lesquels l'ensemble des parties prenantes (notamment les ports maritimes et intérieurs) sont impliquées. Cette résolution est décisive pour améliorer l'offre d'interconnexion de la région du Rhin Supérieur.

La région du Rhin Supérieur présente aussi une forte densité en termes de plateformes logistiques. Le territoire compte notamment 14 plateformes portuaires qui assurent une fonction décisive en termes de multimodalité et de structuration des chaînes logistiques. Un grand nombre de sites industriels et de stockage (céréales, produits pétroliers et chimiques) sont implantés sur ou à proximité de leur domaine et ces ports drainent des flux de marchandises importants pour l'ensemble des filières industrielles et agro-alimentaires de la Région (notamment 50 Mt de trafics fluviaux (58% à l'import et 42% à l'export) soit près d'¼ du trafic rhénan). Les ports ont donc un rôle stratégique majeur à jouer pour favoriser le développement économique de la région. Conscient de ce rôle, les ports du Rhin Supérieur ont souhaité renforcer leur coopération pour mieux répondre aux attentes des acteurs du territoire et être en mesure de s'adapter à la croissance prévisionnelle des flux.

3. Des perspectives de marché et de report modal favorables

Dans le cadre de leur collaboration, les ports du Rhin Supérieur ont engagé, avec le soutien de l’Union européenne, une étude de marché pour analyser la structuration des flux sur la région et anticiper leur évolution. Cette étude³ a ainsi permis de constater, d’une part, le potentiel de développement des flux de la région qui devraient connaître une croissance de ces flux avec une augmentation de 13% à horizon 2025, passant de près de 496 Mt échangées à plus de 534 Mt. Cette croissance devrait être portée en premier lieu par le dynamisme de la filière conteneur dont le trafic pourrait être proche de doubler à horizon 2025. Les filières industrielles (bois-biomasse et colis-lourds, métallurgie et chimie) devraient de leur côté bénéficier d’une croissance modérée (1,4% à 2,8% / an) mais durable liée à la solidité des acteurs industriels implantés et de nouveaux projets industriels identifiés. Les pondéreux et les vrac énergétiques présentent des perspectives plus faibles (voire négatives sur le charbon) en raison de l’évolution structurelle de la demande.

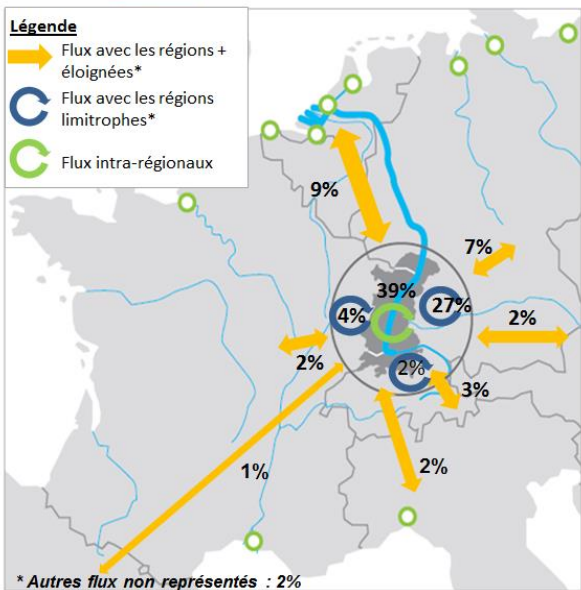
Qualification du potentiel de développement par filière dans la région



En ce qui concerne la répartition géographique des flux, la région du Rhin Supérieur réalise plus du tiers de ses échanges en intra-régional. Une part très élevée des flux extra-régionaux sont réalisés avec les régions proches d’Allemagne, de France ou de Suisse.

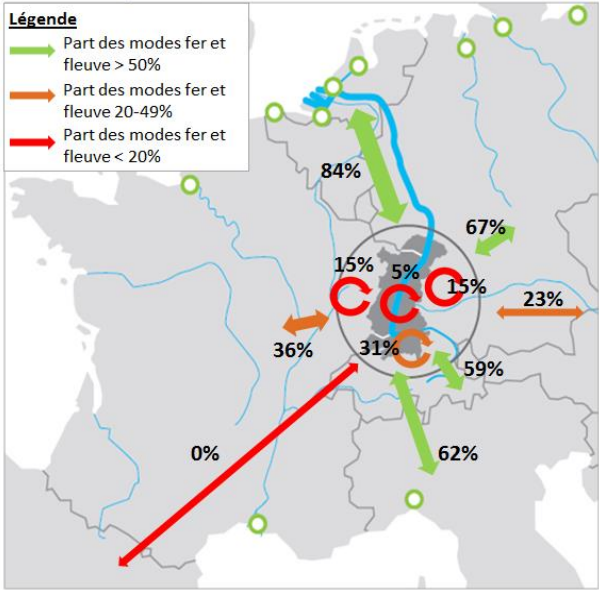
Cartographie des flux par Origine/Destination

% ; Etude CTS-Prograns ; ETIS+ 2010



Part des modes massifiés dans les échanges de la Région

% ; Etude CTS-Prograns ; ETIS+ 2010



Les flux vers les régions lointaines (hors ports du Nord et Allemagne) sont très faibles et très minoritairement massifiés (à l'exception de l'Italie). Cela confirme la faiblesse de la connexion de la région vers ces zones avec des offres de transport particulièrement dense de/vers les ports du Nord et très limitée vers le Sud et l'Est. Cela illustre aussi l'opportunité de développer ces flux de plus longue distance, favorables aux modes massifiés. Les projections de trafics identifient une augmentation progressive de la part modale des modes massifiés au détriment de la route :

- de 7% à 11% pour le fer entre 2010 et 2035,
- de 12% à 14% pour le fleuve,
- de 81% à 75% pour la route.

L'étude de marché a aussi permis de rencontrer un nombre important d'acteurs économiques implantés dans la région pour mieux cerner leurs attentes et leurs besoins. Certaines attentes en termes d'offre logistique ont ainsi été soulignées :

- développement d'un catalogue de services par filière,
- facilitation des flux transfrontaliers par fer entre la France et l'Allemagne,
- développement de systèmes pour le suivi des barges et de la marchandise,
- complémentarité des services entre ports en cas d'aléas.

4. Des enjeux décisifs d'adaptation de l'offre de capacité et de services de manière concertée

Pour être en capacité de répondre à l'augmentation prévisionnelle des flux, les plateformes portuaires doivent adapter leurs installations. Au-delà de l'optimisation et du développement propre à chacune des plateformes, la réflexion commune portée par les ports dans le cadre du projet RTE-T a pour objectif d'identifier les projets permettant de renforcer la complémentarité des ports et la performance logistique sur le corridor. Le diagnostic sur les contraintes de capacité des plates-formes portuaires conduit en 2014⁵ permet d'ores et déjà d'identifier des enjeux transverses en termes de développement de capacité et de connectivité pour la région du Rhin Supérieur.

Au niveau fluvial, les limites d'accessibilité sont relativement circonscrites. En revanche, les limites concernant les capacités de traitement sur certaines filières vont constituer à terme une difficulté réelle avec une projection d'évolution moyenne des tonnages fluviaux de 25% à horizon 2025. Certains points de saturation, notamment pour la filière conteneur, sont ainsi d'ores et déjà identifiés et nécessitent pour les ports de trouver une réponse y compris en renforçant la complémentarité des plates-formes. Au-delà du volontarisme des autorités portuaires, on peut constater que les conditions du développement de cette complémentarité existent en raison de la spécialisation des plates-formes sur certaines filières. Il semble donc possible de capitaliser sur cette complémentarité en positionnant la réflexion à des échelles géographiques adaptées aux problématiques de chaque filière et en tenant compte des contraintes de capacités de chacune des plateformes.

Au niveau de **l'accessibilité ferroviaire**, trois limites, qui obèrent fortement la capacité de traitement, sont identifiées au sein des différentes plates-formes de la région :

- la performance des connexions des réseaux portuaires au réseau ferroviaire magistral. Cela concerne notamment certains ports allemands situés après une gare de triage dont l'accès est concurrencé par les flux voyageurs ou les ports du Haut-Rhin qui rencontrent des contraintes liées à des voies d'accès uniques,
- la deuxième limite constatée en termes d'accessibilité ferroviaire provient des capacités des gares de triage portuaires et installations ferroviaires,
- la troisième limite concerne la performance insuffisante de certains réseaux portuaires (voie unique, voie non électrifiée, réseau vétuste...).

L'amélioration de ces freins aux flux ferroviaires constituent des prérequis pour accompagner le développement de la part modale du ferroviaire.

Les ports rencontrent aussi de fortes contraintes en termes **d'accessibilité routière**. Or celle-ci est décisive pour les pré-post acheminements et les flux industriels qui ne sont pas éligibles pour les modes massifiés. A l'heure actuelle, plus de 80% des flux de la région sont par mode routier. Trois facteurs limitants de la performance du mode routier ont été identifiés pour les ports :

- la saturation de certains accès portuaires,
- les difficultés de congestion concernant le franchissement du Rhin,
- les contraintes croissantes concernant les accès routiers situés en zone urbaine.

La gestion du foncier logistique et industriel constitue, enfin, un défi dans la mesure où la majorité des plates-formes sont confrontées à une saturation de leur foncier et une urbanisation croissante à proximité qui renforce les contraintes d'interface ville-port. L'optimisation des capacités existantes et des réserves foncières constituent donc un enjeu-clé.

Les réflexions menées dans le cadre de la démarche Upper Rhine Ports ont pour finalité d'élaborer un masterplan identifiant les actions et projets d'investissement portés en commun par les ports du Rhin Supérieur et d'améliorer la connexion et la capacité des plateformes. Les modalités de gouvernance pour le pilotage du masterplan ainsi que les moyens de financement des projets d'investissements envisagés seront définies au terme de la démarche.