

Interview de Charles Orth

Président de Charles ORTH s.a.



Ortal : Pouvez-vous nous présenter en quelques mots l'activité de votre société ?

Charles Orth : Notre entreprise a été fondée en 1977. Elle est spécialisée dans la fabrication, la réparation et la

valorisation en fin de vie des palettes en bois et divers matériaux (plastique, aluminium, bois moulé). En effet, nous recyclons en particulier les palettes en bois endommagées. Une fois broyées, elles sont réutilisées comme source d'énergie, pour la confection de palettes ou de mini-palettes moulées ou encore pour la fabrication de revêtement d'aires de jeux (aux propriétés élastiques et amortissantes) ou de couvre-sols pour l'aménagement paysager en général et les bordures des routes (par exemple en Martinique).

Notre volume d'activité représente grosso modo 3,5 millions de palettes par an, pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 20 millions d'euros. Nos ventes proviennent à parts égales de notre production propre et de la commercialisation de produits issus d'entreprises qui adhèrent à notre groupe. Nous employons une centaine de salariés dont une quarantaine au siège historique de l'entreprise, situé à Wasselonne. Nous sommes aussi implantés à Dole (Jura), pour des raisons de proximité à la fois des ressources et des grands axes de communication permettant d'irriguer les lieux de consommation, ainsi qu'en Martinique et en Guadeloupe

Quelle est la part de marché de l'activité transport et logistique dans votre entreprise ?

La part du transport et de la logistique représente environ 15% du prix de vente de nos palettes, sans compter l'approvisionnement du bois, qui est en général acheté franco auprès des fournisseurs.

Quels sont les modes de transport que vous utilisez ?

Le mode routier est dominant dans notre chaîne logistique. Ainsi, pas moins de 20 poids lourds arrivent et repartent quotidiennement de notre site de production de Wasselonne, sachant que la grande majorité de nos produits finis (80%)

est véhiculée par des semi-remorques, le reste est transporté au détail.

Cependant, nous recourons également au transport maritime, d'une part pour nos échanges avec les Antilles françaises (essentiellement en relation avec le port de Dunkerque) où nous assurons la collecte et le rapatriement des palettes vides ayant servi à l'acheminement de marchandises depuis la métropole (ces flux représentent respectivement de l'ordre de 200 et 100 conteneurs par an dans le sens aller et retour), d'autre part pour une fraction de notre approvisionnement en matières premières. Les bois en provenance de Riga (Lettonie), par exemple, transitent par le port de Rotterdam avant d'effectuer le trajet depuis les Pays-Bas par la route. Le handicap majeur du transport par la voie d'eau demeure encore le coût élevé lié aux ruptures de charges inhérentes au chargement et au déchargement de la marchandise. Le mode ferroviaire, quant à lui, souffre d'une insuffisance voire de l'absence d'embranchements dans certaines zones, ainsi que d'un manque de souplesse.

Comment qualifieriez-vous votre stratégie en matière de logistique ?

Notre organisation en matière logistique est relativement classique. Elle consiste à assurer les flux d'approvisionnement et à gérer l'important stock à partir duquel nous expédions nos produits, dont le transport est entièrement sous-traité.

Comment est organisée cette sous-traitance et suivant quels critères choisissez-vous vos prestataires ?

Nous négocions environ tous les ans de nouveaux contrats avec nos prestataires (routiers ou de messagerie), dont l'activité est répartie en trois grands segments : environ trois transporteurs locaux assurent les dessertes régionales voire supra-régionales ; deux entreprises de niveau national effectuent les livraisons dans le reste de la France et enfin trois à quatre transporteurs internationaux sont chargés plus généralement de l'import et de l'export.

Au-delà du prix, le critère du choix des entreprises concerne essentiellement la qualité de service assurée au client et revêt différentes formes : confiance, réactivité, fiabilité et respect des délais, sans oublier la solidité financière de l'entreprise.

Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez ?

Nous observons, de façon générale et au-delà des tensions sur le prix du carburant qui influent sur le coût du transport, une hausse sensible -peut-être conjoncturelle ?- du prix de la matière première. Le maintien d'un rapport qualité/prix compétitif nous pousse par conséquent à couvrir des distances toujours plus longues pour trouver les ressources adéquates. À titre d'anecdote, nous connaissons également quelques problèmes pour l'approvisionnement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, liés à la difficile optimisation du taux de remplissage des camions en retour. Enfin, nous réfléchissons aux moyens de pallier les contraintes physiques qui empêchent l'extension de notre site de Wasselonne (2 ha), alors que nous souhaitons justement développer notre activité et notamment notre nouvelle gamme de produits « Mulch color® » destinée au revêtement pour les aires de jeux et de couvre-sol pour les aménagements paysagers.

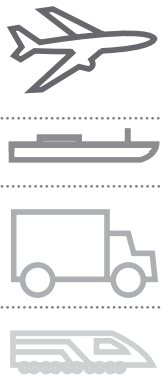
Quelles sont plus généralement vos attentes en tant que chargeur ?

La nouvelle réglementation introduit des différences entre les délais de paiement auxquels sont soumis d'une part les chargeurs (90 jours), d'autre part les transporteurs (30 jours). Ces nouvelles dispositions, qui obligent les chargeurs à un effort important de trésorerie, pourraient utilement être améliorées en harmonisant les conditions de paiement entre les différents acteurs de la chaîne logistique.

Quelles sont vos réflexions et vos démarches en matière de « développement durable » ?

Notre entreprise a toujours eu l'ambition de valoriser au mieux les déchets, en particulier ceux issus de la dégradation des produits que nous fabriquons. De plus, pour ce qui concerne le nécessaire traitement phytosanitaire des palettes, nous privilégions la technique de la chaleur plutôt que le procédé chimique au bromure de méthyle, largement plus nocif pour l'environnement dans la mesure où ce composé contribue à la dégradation de la couche d'ozone.

Propos recueillis par N. Vogelgesang, de l'Ortal



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

Pour cette édition à mi-parcours de l'année 2006, j'ai le plaisir de vous présenter une synthèse des premiers résultats du diagnostic de l'étude sur les besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace, pilotée par le Conseil régional et cofinancée par l'État, les Conseils généraux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, l'Ademe, RFF, la SNCF ainsi que VNF.

En outre, je suis heureux de vous annoncer le lancement de la phase d'appel à candidatures de l'étude sur le développement des activités logistiques dans notre région. Menée dans le prolongement de l'étude précitée, sous la maîtrise d'ouvrage de notre association et avec le concours financier de l'État, elle devrait nous permettre de mieux cerner les enjeux de ce domaine de l'économie, en enrichissant le diagnostic déjà réalisé, pour aboutir à la proposition de stratégies d'actions, autour desquelles nous aurons l'occasion, je l'espère, de débattre au cours des prochains mois. Je tiens à ce pro-

pos à remercier d'avance le SDAU du Conseil général du Bas-Rhin pour sa coopération dans le pilotage technique de cette opération qui devrait démarrer concrètement dès la fin de l'été 2006.

En complément de la rubrique de l'actualité des membres, nous avons aussi voulu redonner la parole à un acteur de la logistique. Je tiens donc à rendre hommage à M. Orth pour sa collaboration.

Vous trouverez enfin l'ensemble des statistiques des transports et des déplacements disponibles à ce jour et mises en forme par les services de la Direction régionale de l'équipement.

Je vous souhaite une bonne lecture à toutes et à tous !

Pascal MANGIN
Président de l'Ortal

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

Le contexte

La création et le développement d'interfaces, entre la route, le fer et la voie d'eau est un des moyens de répondre à l'accroissement des besoins en mobilité des marchandises tout en favorisant le développement des modes de transports terrestres alternatifs à la route. Ce faisant, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, la réorganisation de l'activité du transport combiné rail-route en France et les prochaines mises en service des nouvelles percées ferroviaires alpines en Suisse, sont autant de nouveaux faits et enjeux qui ont motivé le lancement d'une étude sur les besoins à moyen et long termes en plates-formes intermodales en Alsace.

Les objectifs

Cette étude devra répondre concrètement à l'interrogation suivante : par quel choix de localisation et de fonctionnalités pour de nouvelles plates-

formes d'échange intermodales, ou l'extension de plates-formes existantes, peut-on obtenir un report modal optimal des trafics à l'origine ou à destination de l'Alsace et des trafics de transit au profit des modes alternatifs à la route ? Les réponses à cette question devront permettre d'obtenir des propositions d'ensembles cohérents de plates-formes d'échange intermodale pour l'Alsace à l'horizon 2010 et 2020.

Les modalités de l'étude

Engagée en partenariat technique et financier avec l'État, les deux départements alsaciens, RFF, la SNCF, VNF et l'ADEME, l'étude a démarré en septembre 2005 sous maîtrise d'ouvrage de la Région Alsace. Elle est composée de trois phases, les résultats définitifs sont attendus pour le début de l'automne. La première phase commencée en septembre 2005 vient de se terminer. Cette dernière consistait en une caractérisation des acteurs, des activités et des évolutions prévisibles de la logistique en Alsace. La seconde,

actuellement en cours et normalement terminée pour juin 2006, est centrée sur un état des lieux et une évaluation des besoins futurs en services, infrastructures de transport de marchandises et en plates-formes intermodales nécessaires au développement régional. Enfin, la troisième phase devrait permettre d'avoir des propositions cohérentes de plates-formes d'échange intermodales à l'horizon 2010 et 2020.

Les résultats de la première phase

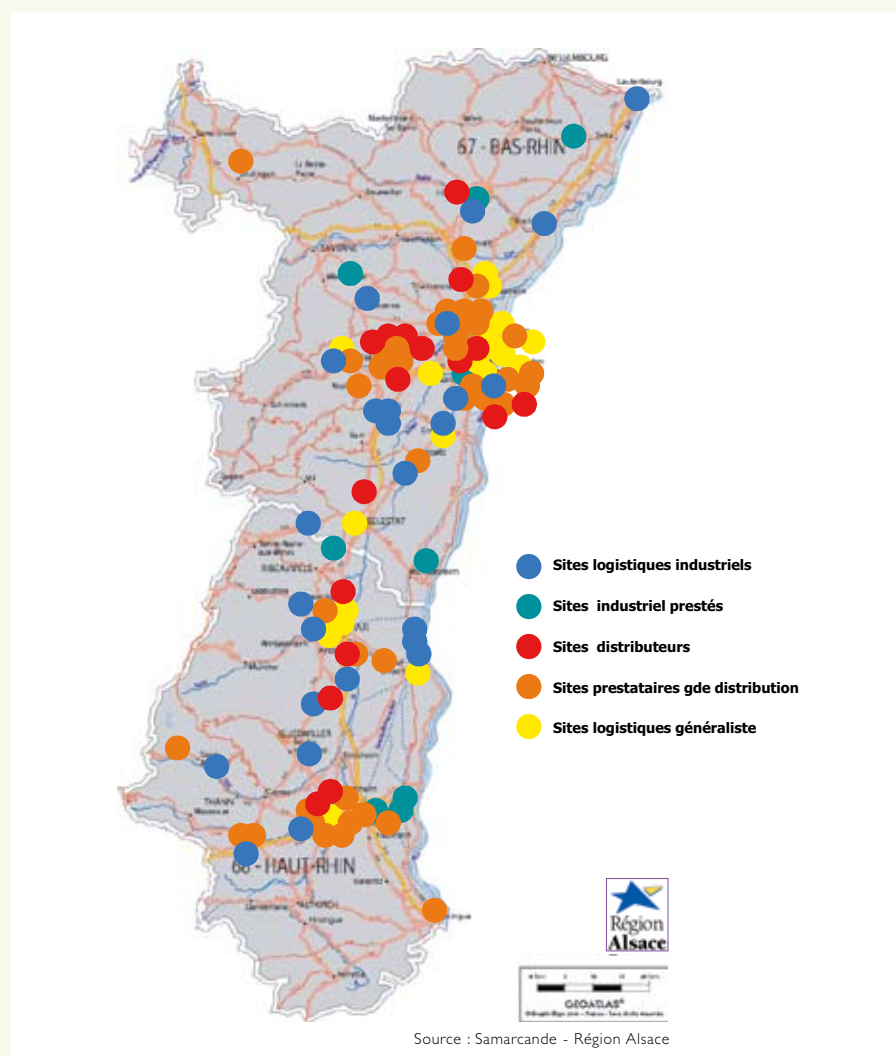
Les travaux réalisés par le bureau d'études SAMARCANDE, établis par le recoupement d'études existantes, de bases de données et d'une trentaine d'entretiens auprès d'acteurs économiques et institutionnels, permettent aujourd'hui d'éclairer la suite de l'étude portant sur les plates-formes intermodales par un diagnostic général des activités logistiques alsaciennes.

Ce diagnostic a permis d'établir que l'Alsace, à défaut d'une action concertée et globale des acteurs de l'aménagement territorial, a connu le développement d'une logistique "de fait", associée aux activités industrielles régionales, mais valorisant le positionnement géo-stratégique favorable de l'Alsace, au gré des opportunités foncières ponctuelles offertes par des opérateurs de la logistique, des acteurs publics de l'aménagement et des industriels. La discrétion relative de ces développements passés contraste avec leurs poids économique réel, la logistique industrielle, en Alsace encore largement internalisée, apparaissant puissante, à l'instar de la logistique commerciale. Le tout est tiré par le développement continu de l'agglomération strasbourgeoise au Nord, notamment le dynamisme particulier du commerce de gros et de la distribution et par l'influence de l'industrie automobile au Sud (Peugeot dans l'agglomération mulhousienne) et au Nord (Daimler Chrysler dans le Nord du Pays de Bade). Dans une première approche, ce sont ainsi près de 132 sites logistiques qui ont été identifiés dans le cadre de cette étude (voir carte ci-jointe) :

- 47 sites logistiques industriels, dont seulement 7 externalisés;
- 17 sites logistiques de grande distribution ;
- 68 sites logistiques généralistes ou spécialisés dépendants de prestataires logistiques.

Cependant, de nouveaux développements logistiques se heurtent à plusieurs obstacles :

- l'image de la logistique, perçue globalement comme générateur d'un trafic routier anarchique, à tort ou à raison ;
- des besoins fonciers importants, difficiles à satisfaire en Alsace ;
- une consommation exagérée du foncier disponible en regard des enjeux économiques directs. Ce dernier constat est à tempérer par la réalité contemporaine de la logistique dont les ratios de consommation du foncier par emploi s'étalent entre 5 et 200 emplois/ha ce qui, dans nombre de cas, n'a rien à envier à l'activité industrielle. Il faut d'ailleurs souligner la diversification constante des fonctions présentes dans la logistique et sur ses sites et qui contribuent à cette transfor-



N°1 : les principaux sites logistiques en Alsace

mation: stockage, groupage/dégroupage/distribution, finition des produits, distribution régionale des produits, conditionnement, SAV, maintenance, facturation, collecte/reprise et gestion des déchets, etc.

Par ailleurs, la logistique alsacienne est essentiellement une logistique endogène, c'est-à-dire une logistique induite par l'activité économique régionale, qu'elle soit industrielle ou de grande distribution, par opposition à une logistique exogène induite par l'activité économique extérieure et distante de la Région et qui constitue le relais local/régional/inter-régional de cette activité. Néanmoins, cette logistique endogène a elle-même induit le développement d'une logistique exogène (ex : les plates-formes logistiques des industriels allemands comme OSRAM, Würth ou Adidas). En raison du processus nouveau de recul de l'industrie, la logistique industrielle, par

essence endogène, semble aujourd'hui en perte de terrain en Alsace, les centres de décision étant étrangers en relativement forte proportion dans un contexte d'élargissement de l'UE à l'Est et de mondialisation. C'est sur le deuxième créneau de la logistique exogène que des opportunités plus significatives semblent exister de développer l'emploi et l'activité logistique en Alsace, d'autant qu'il faut aujourd'hui trouver un relais à la croissance industrielle aujourd'hui en panne. Plusieurs facteurs y seraient favorables :

- un positionnement particulièrement central en Europe, à proximité immédiate de zones économiquement puissantes et développées ;
- une région de passage et de transit ;
- une région bien accessible, relativement bien desservie, et à proximité immédiate de réseaux d'importance nationale et européenne.

- un poids important des groupes étrangers qui trouvent en Alsace un point d'appui géo-logistique favorable pour leurs opérations logistiques européennes.

Dans cette optique, une seule échelle de prospection semble inadaptée, l'échelle nationale, l'Alsace étant complètement excentrée de ce point de vue. Deux autres échelles de prospection semblent a contrario ouvrir des perspectives croissantes, l'échelle européenne d'une part, pour laquelle l'Alsace est cependant en concurrence avec ses voisines, notamment la Lorraine, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg et l'échelle intercontinentale, d'autre part, liée à la mondialisation, en raison de la présence de la voie d'eau à grand gabarit en liaison avec la Mer du Nord et, dans une moindre mesure, de la présence de deux plates-formes aéroportuaires d'importance, en particulier Bâle-Mulhouse sur le créneau du fret.

Les pistes d'actions

Cinq pistes d'actions, notamment d'approfondissement du diagnostic, sont suggérées par le bureau d'études :

1. Le volet logistique de la présente étude était limité par construction à un diagnostic global, alimenté notamment par des entretiens avec les acteurs majeurs. Le prestataire préconise en premier lieu des modalités de poursuite des investigations afin de caractériser finement les besoins exprimés par les acteurs économiques et d'identifier les services et équipements (zone d'accueil et immobilier) nécessaires, y compris en matière de services et d'infrastructures de transport.
2. La nécessité de procéder à un travail pédagogique et de clarifier le contenu et les enjeux de la logistique en Alsace, en vue d'une sensibilisation des acteurs et des décideurs, en particulier publics. Ceux-ci restent à être mieux informés des réalités contemporaines de la logistique. Certains ont une

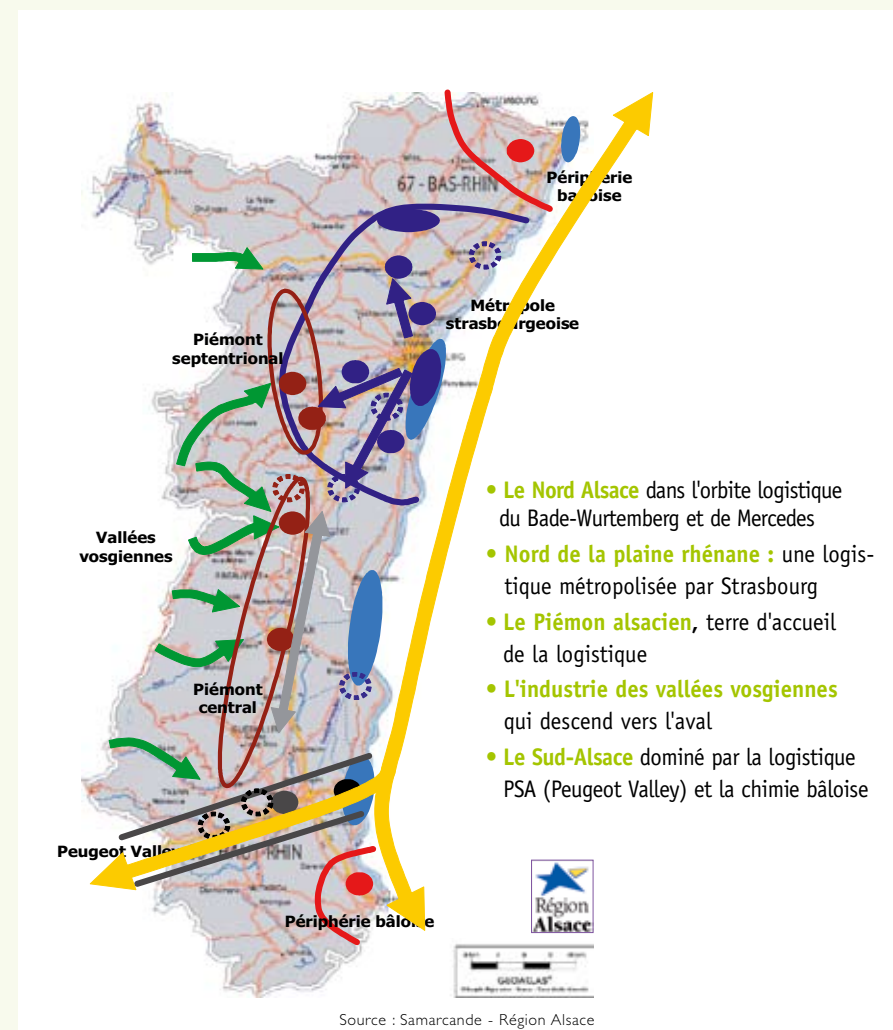
image dégradée de la logistique qui mérite d'être nuancée.

3. La nécessité d'avoir en matière de logistique une approche concertée entre les acteurs institutionnels et les acteurs du monde économique. L'expérience de Rhône-Alpes et de la Haute-Normandie, à travers leur "club de la logistique", ou de l'Auvergne, tracent une piste d'action à explorer.

4. Cette concertation devrait aboutir dans le meilleur des cas à une stratégie explicite partagée entre les différents acteurs sur le développement de la logistique en Alsace.

5. La nécessité de traiter les problématiques liées à la logistique à la bonne échelle géographique qui, dans le contexte alsacien, est résolument au niveau euro-régional, en interaction avec tous ses voisins.

Région Alsace / Direction des Transports et des Déplacements / Service Études Grands Équipements et International



N°2 : la dynamique logistique territoriale alsacienne

Les transports de marchandises

Conjoncture régionale

Fret ferroviaire

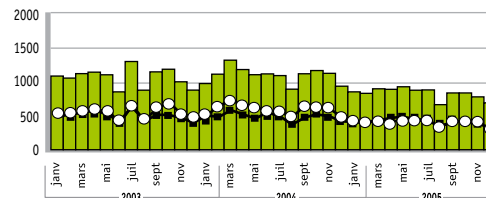
Chute de trafic au national et effondrement à l'international

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-5,7	-12,8
2003-2004	-1,4	6,3
2004-2005	-14,7	-29,6

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : Direction régionale de la SNCF



Voies navigables

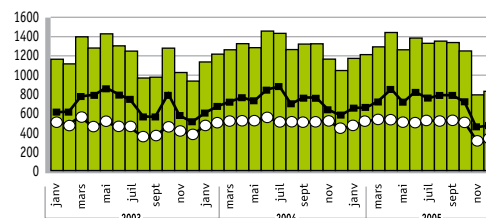
Légère baisse en 2005 due en partie aux basses eaux du 4^{ème} trimestre

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2002-2003	-11,9	-5,4	-36,7
2003-2004	5,7	11,4	23,3
2004-2005	-3,0	-4,3	-14,3

En milliers de tonnes

- ensemble
- port autonome de Strasbourg
- ports de Mulhouse-Rhin
- Port Rhénan Colmar Centre-Alsace (estimé)

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



Transports routiers

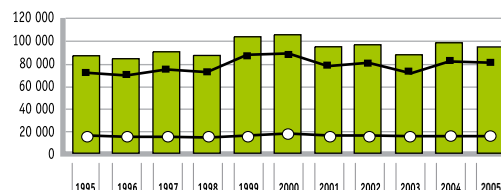
Après la forte hausse enregistrée en 2004, le trafic routier est en légère baisse en 2005

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-9,8	-2,2
2003-2004	13,8	4,6
2004-2005	-3,3	-1,4

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Sources : base de données SITRAM, DAEI/SES



Conjoncture nationale

Fret ferroviaire

Net retrait à l'international en 2005

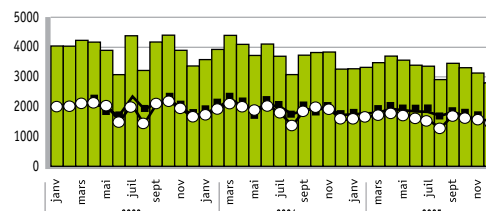
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-5,0	-7,8
2003-2004	-3,5	-3,8
2004-2005	-6,4	-13,4

En millions de tonnes.km

- ensemble¹
- national
- international²

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, DAEI/SES



Voies navigables

Hausse du trafic dans les bassins de la Seine et du Rhône, hausse moins marquée sur le Rhin suite aux basses eaux de l'automne.

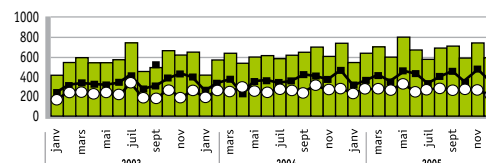
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	3,1	-5,6
2003-2004	3,4	10,0
2004-2005	11,5	2,0

En millions de tonnes.km

- ensemble
- national
- international³

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, DAEI/SES



Transports routiers

Le trafic national se stabilise, mais le trafic international chute.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	0,7	-1,7
2003-2004	4,5	-0,2
2004-2005	-0,7	-11,4

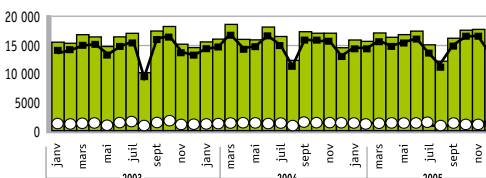
En millions de tonnes.km

- ensemble⁴
- national
- international⁵

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, DAEI/SES



Les transports de voyageurs

Conjoncture régionale

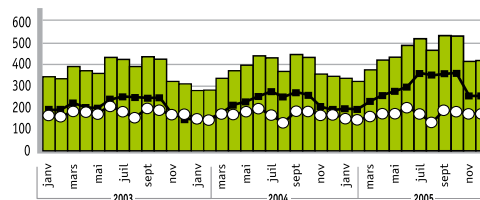
Transport aérien

Après 3 années de vaches maigres le trafic à Bâle-Mulhouse retrouve son niveau de 2001 grâce aux low cost. Stabilisation à Strasbourg-Entzheim après la chute de 2004.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2002-2003	-18,6	2,3
2003-2004	2,4	-6,0
2004-2005	30,1	0,6

En milliers de passagers
■ ensemble
■ Bâle-Mulhouse
○ Strasbourg-Entzheim

Sources : Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



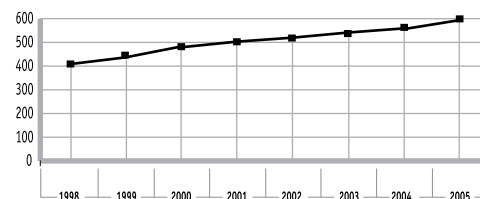
Transport ferroviaire TER

Très forte progression en 2005

	Variation en %
2001-2002	2,6
2002-2003	4,5
2003-2004	4,1
2004-2005	6,5

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF



Conjoncture nationale

Transport aérien

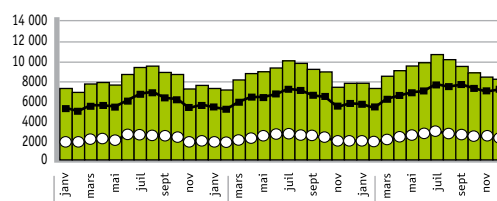
Activité très soutenue à l'international.

	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2002-2003	-0,7	-0,7
2003-2004	6,1	4,4
2004-2005	5,0	5,8

En milliers de passagers
■ ensemble
■ aéroports de Paris
○ grands aéroports de province¹

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

Sources : ADP, DGAC, DAEI/SES



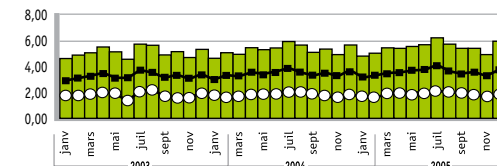
Transport ferroviaire

Augmentation du trafic TGV et grandes lignes

	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2002-2003	-0,9	-3,7
2003-2004	5,3	0,9
2004-2005	2,9	2,6

En milliards de passagers.km
■ ensemble réseau principal²
■ réseaux TGV
○ hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.
Sources : SNCF, DAEI/SES



ACTUALITÉ DES MEMBRES...

• Port autonome de Strasbourg : trafic conteneurs en hausse

Le trafic conteneurs du Port de Strasbourg poursuit sa progression, avec 70905 E.V.P. rhénans et 4665 E.V.P. ferroviaires. Ainsi se confirme la vocation multimodale du port, qui sera encore prochainement réaffirmée avec une nouvelle ligne ferroviaire vers Anvers.

• Direction régionale de l'équipement : effets liés à la «Lkw Maut» allemande.

Par suite de l'adoption de l'amendement «Bur» relatif à la loi du 05 janvier 2006, le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, a chargé le Préfet de région de la mise en place d'un Comité de pilotage associant le Conseil régional, les Conseils généraux et les deux fédérations de transport routier, afin d'aboutir à l'instauration d'un système de taxe ou de péage des poids lourds, à la fois efficace, «eurocompatible» et opérationnel d'ici fin 2006.

Directeur de la publication
Pascal MANGIN,
président de l'Ortal

Rédacteur en chef
Patricia GOUT,
DRE Alsace

Ont participé à ce numéro
Hervé HENRY
Région Alsace DTT/SE/GEI
Pierre HOELTZEL
Nicolas VOGELGESANG,
et Frédérique TREFFOT
DRE Alsace

Conception graphique : MDM
Impression Deppen, Strasbourg
ISSN 1638-4342 Dépôt légal décembre 2005

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

42 rue Jacques Kablé
BP 1005/F 67070 Strasbourg Cedex
téléphone 03 90 23 83 52

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