



# D'un point à l'autre

La lettre semestrielle de l'Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

## Le mot du président

**L'**étude de l'ORTAL sur la logistique en Alsace a livré ses enseignements devant une assemblée de près de 150 personnes, le 23 novembre dernier.

Nous avons été particulièrement attentifs aux propos des intervenants, élus, techniciens et professionnels, venus nous livrer leur point de vue sur la logistique alsacienne et son avenir. Tous sont d'accord sur le fait que les entreprises alsaciennes ont besoin de cet outil pour rester performante dans une économie de plus en plus basée sur les échanges.

Améliorer le système logistique alsacien, certes, mais l'accent a également été mis sur l'importance de respecter notre cadre de vie. Car si chacun souhaite recevoir en 24h sa commande passée sur internet, qui accepte de voir le trafic des poids lourds augmenter ? Pour cela, l'Alsace doit s'appuyer sur une politique d'implantation des activités cohérente, sur une répartition différente des moyens de transports privilégiant les modes alternatifs à la route et sur une meilleure communication entre utilisateurs des fonctions logistiques. Autant de thèmes sur lesquels je vous invite à travailler avec nous, lors d'ateliers qui auront lieu à partir de 2008.

Je vous propose de découvrir les détails de notre étude et du séminaire dans ce numéro « D'un point à l'autre » consacré à la logistique.

Pascal MANGIN  
Président de l'Ortal



## Développement des activités logistiques en Alsace

### Synthèse de l'étude de l'ORTAL

En Alsace, la logistique est une vieille compagne du développement économique. Sans bruit, elle a accompagné l'essor et la transformation de son industrie et a contribué au rayonnement international de ses entreprises. Un savoir-faire industriel reconnu, un positionnement au coeur de l'Europe et une capacité à capter les flux venus d'ailleurs et à expédier ses produits en Europe et dans le monde entier ont permis la longue prospérité de la région. Cependant, les nombreuses logistiques mises en oeuvre en Alsace ont pris une forme différente d'autres

territoires, comme les régions parisienne ou lyonnaise ou la Bourgogne : peu de grandes zones d'entrepôts, beaucoup de sites logistiques privatifs disséminés, parfois à côté des usines, parfois isolés, rarement organisés spatialement, sauf dans de rares cas comme le Port de Strasbourg ou des sites logistiques travaillant pour l'automobile. Ainsi, l'Alsace est un territoire fertile en logistique, mais qui n'en a pas toujours conscience, car elle ne s'affiche pas forcément.

La situation économique est en évolution rapide ; l'économie alsacienne ne connaît

plus la même prospérité industrielle et voit certaines de ses entreprises fermées ou délocalisées. La concurrence pour attirer les investissements est devenue mondiale. La croissance urbaine, le mitage territorial (y compris par les fonctions logistiques) et la saturation des infrastructures dégradent les conditions de vie ; les enjeux climatiques exigent un mode de développement différent.

**La question de la logistique pose de nouveaux enjeux pour l'Alsace :**

**Des enjeux économiques,** rendant

nécessaire l'intégration des territoires dans un système mondialisé. La pérennisation du tissu industriel alsacien est corrélée à sa capacité à intégrer l'économie des échanges et à offrir une logistique de qualité. Logistique et industrie relèvent d'un même combat, car la logistique provoque un effet de levier permettant d'accroître la compétitivité de l'industrie actuelle et permet le renouvellement économique en favorisant l'accueil d'industries nouvelles fondées sur l'accessibilité géographique des marchés.

**Des enjeux d'attractivité** qui dépendent de la capacité de l'Alsace à attirer de nouveaux acteurs. La prospection de nouvelles activités de l'économie des échanges (production, distribution, logistique...) doit s'appuyer sur l'ouverture extérieure et des critères logistiques. Qualité des liaisons portuaires, accessibilité des territoires européens, connexion au marché mondial, sont des garanties d'attractivité. Enfin, la résolution du déséquilibre des flux qui mine la compétitivité et menace

l'implantation d'entreprises, ainsi que la promotion de la multimodalité sont indispensables pour améliorer la connexion avec les autres territoires.

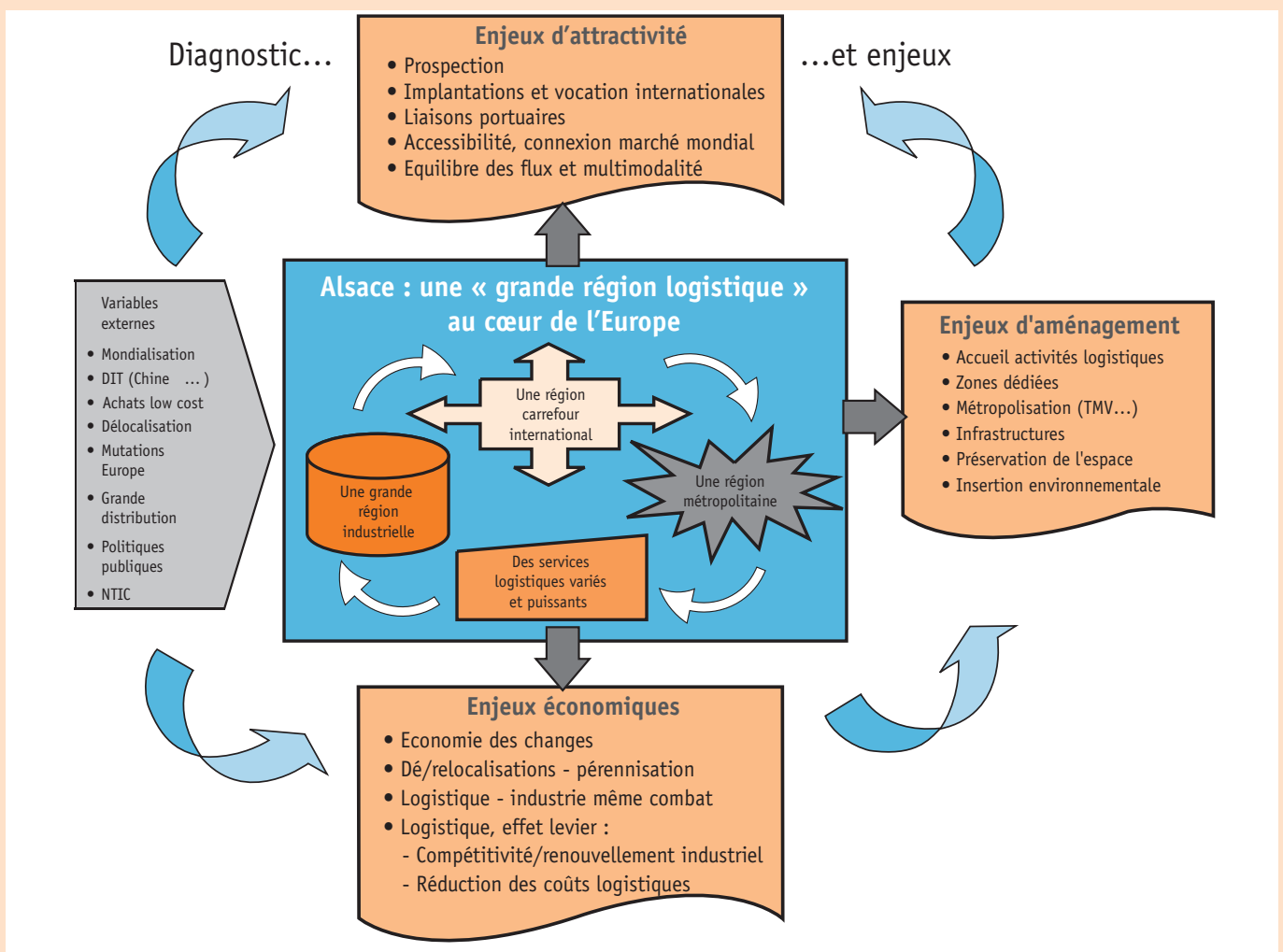
**Des enjeux d'aménagement** sont liés aux exigences d'un développement durable et de préservation de l'environnement. L'accueil d'activités logistiques par la réalisation de zones dédiées permettrait d'assurer des conditions optimales aux fonctions logistiques, pour les entreprises, comme pour les résidents. Le développement d'une offre transport multimodale est un facteur clé, qui implique le recours accru au fer et au fleuve. La dimension métropolitaine de la logistique (Strasbourg ou Mulhouse), impose des politiques d'optimisation et de préservation de l'espace et une meilleure insertion environnementale des activités. Les vocations logistiques inter-régionale, européenne et intercontinentale de l'Alsace s'accroissent et les atouts de la région sont nombreux pour accueillir une logistique « raisonnée » et porteuse de croissance. La région souffre cependant de quelques

handicaps non rédhibitoires, notamment en matière d'accueil, de disponibilités foncières et d'insertion de la logistique dans le territoire.

Après avoir proposé 4 scénarios de contexte contrastés à l'horizon 2030 (« La firme mondiale », « Régulation européenne », « Petites Europes » et « Vers le Peak Oil »), l'étude montre que quelles que soient les hypothèses, certaines variables seront incontournables : hausse des prix de l'énergie, climat, NTIC, massification des flux, mutualisation, rôle central de la logistique, rôle des ports maritimes et des grands corridors, mutations du fer, positionnement européen de l'Alsace, poids de Strasbourg, prégnance des relations avec l'Allemagne et la Suisse.

## Objectifs

L'approche stratégique intègre deux types d'objectifs pour les collectivités publiques et les acteurs du territoire : des objectifs de développement économique territorial et des objectifs d'aménagement du territoire.



### **Objectifs de développement économique :**

- le renforcement de l'économie des échanges,
- l'intégration logistique-production,
- la connexion sur le Monde et l'Europe et le développement de l'attractivité de l'Alsace.
- la mise en place d'une politique d'offre pour les implantations,
- le rééquilibrage modal de l'offre de transport,
- la modernisation des infrastructures « internationales ».

### **Objectifs d'aménagement :**

- la promotion d'un aménagement du territoire équilibré,
- l'utilisation raisonnable des ressources rares (énergie, espace) et la réduction des gaz à effet de serre,
- la réduction du mitage territorial,
- l'harmonisation des implantations à vocation logistique,

- le développement du transport ferroviaire, du transport combiné et du transport fluvial.

### **Coupler accueil logistique et multimodalité**

Ces objectifs s'appuient par ailleurs sur le nécessaire couplage de l'accueil des activités logistiques avec le développement de la multimodalité des transports.

Au delà des objectifs respectifs du développement économique et de l'aménagement du territoire, la logistique recèle des objectifs communs aux deux domaines dont la réponse réside dans le couplage de l'accueil des activités logistiques avec le développement de la multimodalité des transports.

Cela implique d'offrir des emprises foncières suffisamment vastes sur des sites branchés directement sur les zones dédiés aux activités de flux. Ces zones, concentrant les activités génératrices de flux, permettront

de créer un potentiel de massification et pourront bénéficier de services et de fonctionnalités communes, telle une offre multimodale. Cela demande de développer des offres de transports adaptées et de favoriser les implantations d'entreprises utilisant les modes alternatifs."

### **Orientations stratégiques**

Cela se traduit par la proposition de 5 axes stratégiques :

- Faire le choix de l'économie des échanges
- Créer une véritable communauté logistique alsacienne
- Ouvrir encore plus l'Alsace sur l'Europe et le Monde
- Rénover et « multimodaliser » l'offre de transport
- Une véritable politique d'accueil et de maîtrise des implantations logistiques.

*Philippe Duong, directeur du bureau d'études SAMARCANDE*

## **« Economie et territoire, quelle place pour la logistique en Alsace ? »**

**Le 23 novembre dernier, ce colloque a attiré à Strasbourg plus de 150 professionnels des entreprises et des pouvoirs publics.**

**Il a été l'occasion de présenter les conclusions de deux études : celle de l'ORTAL sur le développement des activités logistiques en Alsace et celle du Conseil Régional sur les besoins en plate forme intermodales. Professionnels et élus ont débattus lors de deux tables rondes qui avaient pour thème: « comment concilier l'enjeu du développement des entreprises avec l'aménagement du territoire » et « comment envisager l'avenir ; le point de vue des acteurs », dont voici la synthèse.**

Si l'Alsace est la deuxième région industrielle française, Adrien Zeller (Président du Conseil Régional) rappelle qu'elle est aussi particulièrement sensible en matière d'environnement. Comment faire en sorte que le territoire connaisse un haut niveau de développement tout en restant attractif ?

Accusée de générer du trafic routier, d'être une grande consommatrice d'espace et de produire peu d'emplois, l'activité logistique ne jouit pas d'une bonne image auprès des élus ou du grand public. Or, comme l'indique Jean-Michel Clerc (CCI de Mulhouse Sud Alsace), la logistique fait partie intégrante du process industriel.



Dans un contexte de mondialisation de l'économie et de concurrence accrue, elle est un élément de compétitivité des entreprises. Pascal Mangin (Adjoint au maire de Strasbourg, Conseiller régional) souligne qu'un système logistique performant permettra aux entreprises alsaciennes de se maintenir. Il pourrait accompagner la mutation de l'industrie, voire générer un nouveau tissu d'entreprises. Selon André Reichardt (Vice président de la CUS et du Conseil Régional), cela devrait lever les réserves persistantes, pour peu que l'on associe à cette question celles de la qualification et de l'environnement.

Le souci des professionnels est de s'adapter rapidement au marché. Comme l'explique Thierry Cozic (GEFCO), les industriels privilégient les flux directs provenant de destinations lointaines. D'où l'importance de pouvoir bénéficier de transports de marchandises économiques et fiables, deux critères qui sont, du point de vue de Régis Holtzer (Scottish & Newcastle), plus essentiels que la vitesse.

Pourtant les flux s'accroissent et dans ce système les entrepôts logistiques ont un rôle croissant de cross docking, de stock de débord ou de sécurité, plutôt que de stockage traditionnel. Selon François Retailleau (Alsabail), les investisseurs

sont friands de plates formes logistiques. Si les surfaces proposées localement sont en deçà de celles pratiquées par les grands groupes nationaux, des investisseurs locaux sont prêts à placer des capitaux dans des plates formes régionales.

Les disponibilités foncières sont plus importantes que l'on croit. Bernard Notter (Vice président du Conseil Général 68) rappelle que le Haut Rhin dispose, par exemple, de grandes surfaces le long de la RN 52, qui longe le Rhin, ou bien des anciennes mines de potasse d'Alsace.

Dans le Bas Rhin, la politique du Conseil Général, exposée par Jean Luc Mantelet (Directeur du pôle développement des territoires du Conseil Général 67), vise depuis 15 ans à limiter le mitage de l'espace par un trop grand nombre de zones d'activité, et concentre ses moyens sur quelques zones, dont quelques plates formes intermodales.

L'exemple de Dambach-la-ville, que nous présente Alfred Becker (Vice président du Conseil Général du Bas-Rhin), est éloquent. Conçue au départ pour des activités industrielles, cette zone accueille aujourd'hui essentiellement des activités logistiques, grâce à sa bonne connexion aux infrastructures routières. Une manière de faire de la route un outil de développement local.

Jean-Louis Jérôme (Directeur du port autonome de Strasbourg) nous explique que la future zone d'extension du port à Lauterbourg sera accessible par voie routière, fluviale et ferrée, et remporte ainsi un vif succès auprès des futurs acquéreurs. Car comme le souligne Hubert Striebig (Transports Striebig), la multimodalité est essentielle dans ce domaine.

Geneviève Chaux-Debry (Directrice régionale et départementale de l'Équipement) précise à ce propos que le Grenelle de l'environnement met l'accent sur le report modal du transport de marchandise. Or il n'existe pas encore de stratégie globale pour ces modes alternatifs à la route, car les acteurs sont multiples.

En tout état de cause, le développement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires et fluviales nécessitent de gros investissements. C'est pour cela que, comme nous l'annonce Francis Grignon (Sénateur et Conseiller général du Bas-Rhin), des réflexions sont en cours au niveau national pour trouver de nouvelles sources de financement.

*Clémentine Brachet-Sergent,  
DRE Alsace*

## La logistique à l'écran

**Afin de bien cerner les enjeux de la logistique en Alsace, l'ORTAL a fait réaliser un petit film de 15 minutes sur le sujet.**

Jean-Marie Rohlmann, responsable logistique de Hartmann SA, et Martial Gerlinger, directeur adjoint du Port Autonome de Strasbourg, y développent, pour l'un, l'organisation et les besoins d'une entreprises qui expédie entre 2500 et 3500 commandes par jour, et pour l'autre l'offre proposée par le port pour du transport multimodal.

Les représentants des trois organisations clés de la logistique en Alsace, l'URTA, l'ACUTA et l'ASLOG, y livrent également leur point de vue sur la logistique en Alsace : une région dotée d'atouts, mais où demeurent des obstacles.

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

**Ont participé à ce numéro :** Daniel Wahl - Julie Marchi - Clémentine Brachet-Sergent - Christophe Belenger, DRE Alsace - Philippe Duong, SAMARCANDE  
**Conception graphique :** LaCompagnie - **Impression :** Kocher, Rosheim - ISSN 1638-4342, dépôt légal janvier 2008

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

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

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

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

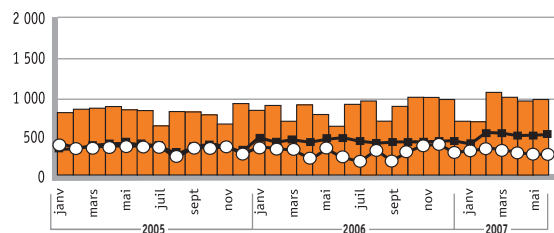
Forte progression du fret ferroviaire au niveau national comme à l'international pour les six premiers mois de l'année 2007.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-14,7	-29,6
2005 - 2006	15,18	-1,07
1 <sup>er</sup> semestre 2006	12,86	14,11
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : Strasbourg



### Voies navigables

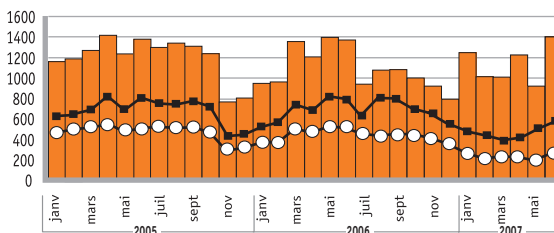
Les ports alsaciens enregistrent une baisse des trafics au premier semestre 2007 par rapport au premier semestre 2006. Celle-ci est très sensible dans les ports Mulhouse-Rhin (-5,9%).

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2004-2005	-3,0	-4,3	-14,3
2005-2006	1,3	-1,6	-4,7
1 <sup>er</sup> semestre 2006			
1 <sup>er</sup> semestre 2007	-0,21	-5,97	26,89

En milliers de tonnes

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

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



### Transports routiers

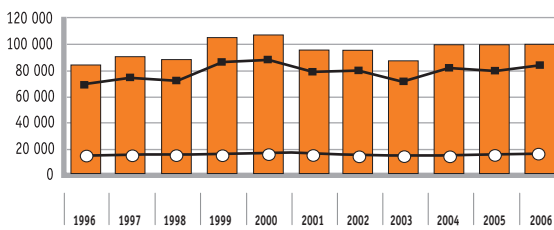
Après un léger recul en 2005, le transport routier de marchandises en Alsace est de nouveau en hausse en 2006.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	13,8	4,6
2004-2005	-3,31	-1,39
2005-2006	4,19	1,84

En milliers de tonnes

- ensemble national
- international

Source : Sitram



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

Le fret ferroviaire international se redresse après plusieurs années de baisse alors que l'activité au niveau national s'est stabilisée.

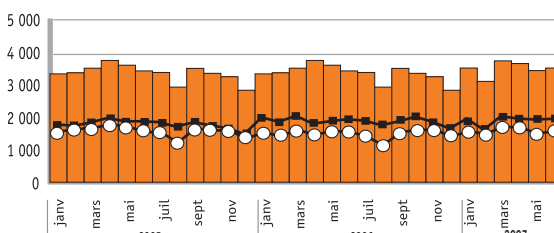
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-6,4	-13,4
2005-2006	5,5	-5,2
1 <sup>er</sup> semestre 2006	0,85	3,98
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>1</sup>
- national
- international<sup>2</sup>

1 Non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM).  
2 Partie du transport international réalisée sur le territoire français. Y compris le transit international sur le territoire français.

Sources : SNCF, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Voies navigables

Le transport fluvial accuse une baisse dans son ensemble.

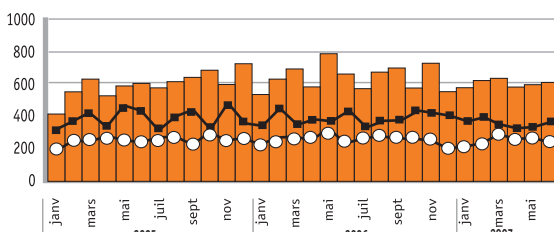
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	11,6	2,0
2005-2006	-40,6	-3,7
1 <sup>er</sup> semestre 2006		
1 <sup>er</sup> semestre 2007	-7,63	-1,39

En millions de tonnes.km

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

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, DAEI/SESP



### Transports routiers

Le transport national augmente par rapport au premier semestre 2006 alors qu'il diminue fortement à l'international.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2004-2005	-0,7	-11,4
2005-2006	1,7	-2
1 <sup>er</sup> semestre 2006	6,47	-7,87
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

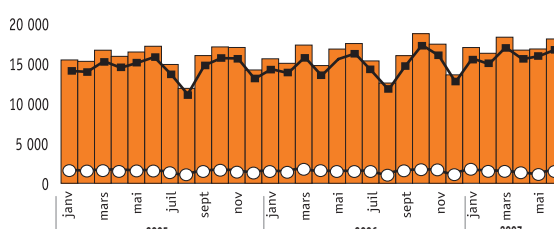
En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>4</sup>
- national
- international<sup>5</sup>

4 Transport avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France.

5 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : TRM, Enquête MEDAD SG/DAEI (SESP)



## Conjoncture régionale

### Transport aérien

Par rapport au premier semestre 2006, l'aéroport de Strasbourg a enregistré une baisse du trafic passagers liée essentiellement à des journées de grèves, à un nombre de jours chomés supérieur à 2006 au mois de mai et à l'arrivée du TGV le 10 juin.

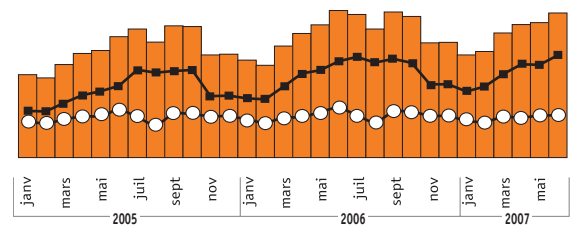
L'augmentation de la fréquentation se poursuit à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2004-2005	30,1	0,6
2005-2006	21,2	5,5
1 <sup>er</sup> semestre 2006	11,58	-4,93
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

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



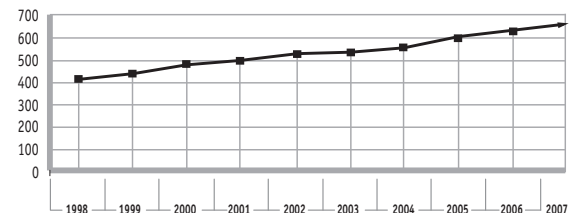
### Transport ferroviaire TER

La fréquentation des TER continue d'augmenter, notamment sur l'axe Strasbourg-Bâle. Les déplacements de loisirs prennent aussi une grande part.

	Variation en %
2004-2005	6,5
2005-2006	9,0
1 <sup>er</sup> semestre 2006	6,2
1 <sup>er</sup> semestre 2007	

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

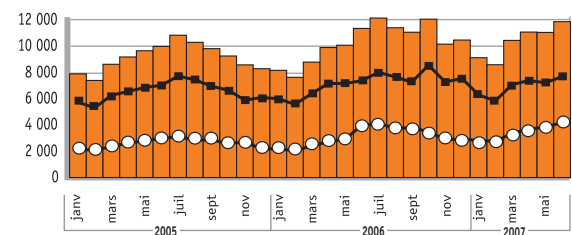
Sur les six premiers mois de 2007, le trafic national est stable pour les grands aéroports de Paris par contre il augmente pour les aéroports de province (+23%). A l'international, on constate une hausse du trafic qui est plus marquée pour les aéroports de province (+30%) que pour ceux de la capitale (+6%).

	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2004-2005	5,0	5,8
2005-2006	9,5	19,0
1 <sup>er</sup> semestre 2006	4,61	27,13
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

En milliers de passagers

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

1 Nice/Côte d'Azur, Marseille/Marignane, Lyon/Satolas, Toulouse/Blagnac, Bordeaux/Mérignac.  
Sources : AdP, DGAC, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Transport ferroviaire

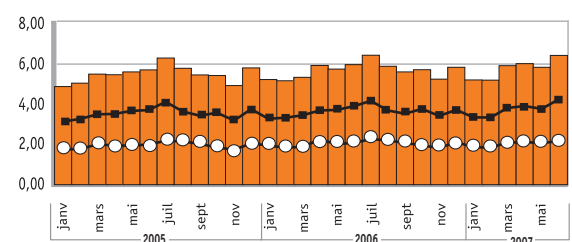
Le trafic exprimé en voyageurs.km a fortement augmenté sur l'ensemble du réseau principal et plus particulièrement pour le réseau TGV.

	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2004-2005	2,9	2,6
2005-2006	2,7	4,4
1 <sup>er</sup> semestre 2006	4,96	1,39
1 <sup>er</sup> semestre 2007		

En milliards de passagers.km

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

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.  
Sources : SNCF, MEDAD SG/DAEI (SESP)



### Erratum :

Contrairement à ce qui était écrit dans le n°11. Pour les transports de marchandises, voies navigables, conjoncture nationale, il fallait lire + 0,1% pour le transport national au lieu de - 40,6% et + 2,0% pour le transport international au lieu de - 3,7%.