

Etude sur le développement des activités logistiques en Alsace

Novembre 2007

SOMMAIRE

	Page
1. ANALYSE DES SITES LOGISTIQUES ALSACIENS	11
1.1. Les sites	12
1.1.1. Répartition géographique : 42 % de l'échantillon à « Strasbourg – Vallée de la Bruche »	12
1.1.2. Profil d'activités : une logistique internalisée et imbriquée à la production	12
1.1.3. Le statut des sites	13
1.1.3.1 Une logique patrimoniale forte	13
1.1.3.2 Soixante sept sites soumis au moins à déclaration	14
1.1.3.3. Trente pourcents des sites sont sous température dirigée	15
1.1.3.4. Quatre vingt pourcents des sites sont localisés dans une zone d'activités (organisée ou informelle) ou sur une zone portuaire	16
1.1.3.5. L'accessibilité routière discriminante	18
1.1.3.6. Des implantations historiques	18
1.2. Les surfaces et l'emploi	19
1.2.1 Les superficies totales : un foncier moyen par site de 4 à 6 hectares	19
1.2.2 Les superficies logistiques bâties : des entrepôts de 11 000 m ² en moyenne	20
1.2.3 Un taux moyen d'occupation du foncier de 66 %	21
1.2.4 Un nombre moyen de portes à quai de 17 à l'hectare	21
1.2.5. L'emploi à l'hectare : un ratio élevé	22
1.2.6. Une part de l'effectif sédentaire logistique sur l'effectif total logiquement plus élevée sur les sites logistiques	23
1.3. Nature des opérations logistiques et vocations géographiques	23
1.3.1. Des opérations banalisées mais aussi des opérations à plus forte valeur ajoutée	23
1.3.2. Une logistique de distribution eurorégionale	24
1.3.3. Une distribution de produits manufacturés	25
1.4. Les trafics générés	26
1.4.1. Des flottes de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) observées au sein des sites de distribution et chez les prestataires	26
1.4.2. Le transport largement externalisé	26
1.4.3. Une génération de trafics plus importante sur les sites logistiques autonomes des distributeurs et sur les sites des transporteurs	27
1.4.4. Une génération de trafics plus importante sur les sites isolés hors ou en agglomération	27
1.5. Des perspectives positives pour l'avenir	28
1.5.1. Quarante trois pourcents des répondants prévoient « tout à fait » d'intensifier l'activité	28
1.5.2. Les gains d'activité : principal déterminant des évolutions	29
1.5.3. Les répondants jugent positivement leurs propres locaux	29
1.5.4. Peu d'obstacles à l'activité ou à son développement	30
1.5.5. Un tiers des répondants plutôt ou très intéressé par une zone logistique dédiée	33

1.5.6. Les prestataires et transporteurs et les répondants de sites logistiques de distributeurs plus intéressés que les autres	33
1.5.7. Un intérêt pour une zone logistique dédiée qui ne bouleverse pas fondamentalement les stratégies de localisation	34

	Page
2. PRATIQUES, STRATÉGIES ET ÉVOLUTION DES BESOINS LOGISTIQUES	35
2.1. Les entreprises industrielles	36
2.1.1. Spécificités alsaciennes	36
2.1.1.1. Les atouts de la logistique industrielle	36
2.1.1.2. Les formes de la logistique industrielle	37
2.1.2. Contraintes logistiques	37
2.1.3. Perspectives	38
2.2. Les distributeurs	38
2.2.1. Spécificités alsaciennes	38
2.2.2. Contraintes logistiques	39
2.2.3. Contraintes transport	39
2.2.4. Perspectives	39
2.3. Les prestataires logistiques	40
2.3.1. Spécificités alsaciennes	40
2.3.2. Contraintes logistiques	41
2.3.3. Perspectives	42
2.4. Les enjeux clés des flux et du transport	43
2.4.1. Diagnostic	43
2.4.2. Des pistes de réflexion pour le transport	43
2.4.3. Les problématiques d'implantation et de localisation	44

	Page
3. LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE DANS LES FILIERES ALSACIENNES	46
3.1. La filière automobile	48
3.1.1. La réalité de la filière en Alsace	48
3.1.2. Des organisations logistiques complexes et spécifiques	50
3.1.2.1. Deux types d'organisation logistique	50
3.1.2.2. Un sourcing mondial	50
3.1.2.3. Des expéditions différenciées	51
3.1.2.4. Des sites logistico-industriels	51
3.1.2.5. Un recours aux modes alternatifs	53
3.1.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces	54
3.1.4. Enjeux de la logistique auto et implication des collectivités	54
3.2. La filière chimie /pharmacie	56
3.2.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique	56
3.2.1.1. La filière en Alsace	56

3.2.1.2. Les caractéristiques logistiques	57
3.2.2. Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace	57
3.2.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces	58
3.2.4. Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques	58
3.3. La filière électricité-électronique	60
3.3.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique	60
3.3.1.1. Un secteur structuré autour d'entreprises multinationales	60
3.3.1.2. Une filière comprenant deux sous secteurs majeurs avec des interrelations	60
3.3.1.3. Une organisation logistique dépendant du groupe	60
3.3.1.4. Une vocation mondiale et européenne	60
3.3.1.5. Une logistique intégrée	61
3.3.2. Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace	62
3.3.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces	64
3.3.4. Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques	65
3.4. La filière boissons	66
3.4.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique	66
3.4.2. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces	70
3.4.3. Les enjeux logistiques de la filière surtout liés au transport	70
3.4.3.1. Les conséquences du passage en prix franco	70
3.4.3.2. Le transport ferroviaire : une alternative à la diminution de l'offre routière	71
3.4.4. Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques	73
3.5. La filière matériaux de construction	73
3.5.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique	73
3.5.2. Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace	76
3.5.3. Analyse atouts, faiblesses, opportunités, menaces	77
3.5.4. Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques	78
3.6. Synthèse des filières	78

	Page
4. ATLAS DE LA LOGISTIQUE EN ALSACE	81
Alsace du Nord	83
Présentation géographique sommaire	83
Structure socio-économique et zone d'influence	84
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	85
Infrastructures et modes de transport	87
Zones d'accueil	88
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	90
Positionnement géo-logistique et vocation	91
Tendances, politiques et projets	92
Saverne – Alsace Bossue	93
Présentation géographique sommaire	93

Structure socio-économique et zone d'influence	94
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	95
Infrastructures et modes de transport	96
Zones d'accueil	97
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	99
Positionnement géo-logistique et vocation	100
Tendances, politiques et projets	100
Strasbourg Vallée de la Bruche	101
Présentation géographique sommaire	101
Structure socio-économique et zone d'influence	102
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	103
Infrastructures et modes de transport	105
Zones d'accueil	106
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	108
Positionnement géo-logistique et vocation	109
Tendances, politiques et projets	110
Colmar – Alsace Centrale	111
Présentation géographique sommaire	111
Structure socio-économique et zone d'influence	112
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	113
Infrastructures et modes de transport	115
Zones d'accueil	116
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	118
Positionnement géo-logistique et vocation	118
Tendances, politiques et projets	119
Mulhouse – Thur Doller Guebwiller	120
Présentation géographique sommaire	120
Structure socio-économique et zone d'influence	121
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	122
Infrastructures et modes de transport	124
Zones d'accueil	125
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	127
Positionnement géo-logistique et vocation	128
Tendances, politiques et projets	129
Sundgau – Saint Louis	130
Présentation géographique sommaire	130
Structure socio-économique et zone d'influence	131
Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique	132
Infrastructures et modes de transport	133
Zones d'accueil	134
Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires	136
Positionnement géo-logistique et vocation	137
Tendances, politiques et projets	138

	Page
5. L'INTERFACE LOGISTIQUE ET TRANSPORT	139
5.1 L'Alsace, un espace trimodal	140
5.1.1. Des parts modales du fer et de la voie d'eau plus	141

importantes qu'ailleurs en France	
5.1.2. Des trafics sur le cœur de marché du fer	142
5.1.3. Le Rhin des capacités pour doubler les trafics	146
5.1.4. Les ports : peu de foncier disponible mais des possibilités d'extension ailleurs	149
5.2 Les sites potentiels : des sites embranchés voire trimodaux pour préserver l'avenir	151
5.2.1 Une dorsale ferroviaire qui supporte en son cœur d'importants trafics	151
5.2.2. Les sites : opportunités ferroviaires et contraintes	152
5.2.2.1. Capacités et caractéristiques des lignes	152
5.2.2.2. Les conditions d'embranchabilité	153
5.2.2.3. Les sites	154
5.2.3. Des solutions multi ou intermodales pour développer le fret ferroviaire	155
5.2.3.1. Préserver et anticiper l'avenir en préservant le foncier embranchable	155
5.2.3.2 Valoriser la dynamique portuaire et maritime pour redéployer le transport combiné rail-route	157

	Page
6. ZONES D'ACCUEIL ET IMMOBILIER LOGISTIQUE	159
6.1 Recensement et localisation des zones d'accueil	160
6.2 Caractérisation des zones d'accueil	160
6.2.1. L'Alsace du Nord	160
6.2.2. Saverne - Alsace Bossue	161
6.2.3. Strasbourg - Vallée de la Bruche	161
6.2.4. Colmar - Alsace Centrale	161
6.2.5. Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller	162
6.2.6. Sundgau Saint Louis	162

	Page
7. LA LOGISTIQUE ET LES RESSOURCES HUMAINES	166
7.1. Données globales : les ressources humaines un enjeu majeur mais une difficulté à quantifier	168
7.2. Les emplois logistiques en Alsace	169
7.2.1. Une difficulté générale à quantifier les emplois logistiques	169
7.2.2. La logistique une activité de main d'oeuvre	171
7.2.3. Des emplois logistiques largement internalisés	179
7.2.4. Conditions d'emploi : beaucoup d'emplois sédentaires en CDD et intérim	183
7.2.5. Le « marché »	184
7.3. Des phénomènes de pénurie de main d'oeuvre peu généralisés	188
7.3.1. Les résultats de l'enquête : peu de difficultés de recrutement	188
7.3.2. Les entretiens qualitatifs : des difficultés mais peu de récurrence	191
7.4. Les formations	192

	Page
8. DYNAMIQUE LOGISTIQUE TERRITORIALE	196
8.1. La dynamique logistique immobilière et les besoins prospectifs	197
8.1.1. Eléments de la dynamique de construction logistique	197
8.1.2. Prévision des besoins immobiliers logistiques	199
8.2. Tendances de l’immobilier logistique en Alsace	203
8.2.1. La conjoncture de l’immobilier logistique	203
8.2.2. Les raisons du manque de dynamisme de l’offre et de la demande	204
8.2.3. Marché de l’immobilier logistique : des opportunités latentes	205
8.3. La dynamique logistique territoriale alsacienne	207
8.3.1. L’Alsace dans la dynamique européenne et française	207
8.3.2. La dynamique logistique intra-régionale	209
8.3.3. La polarisation strasbourgeoise	210
8.3.4. La « Peugeot Valley » se superpose sur l’axe Allemagne-Espagne	210
8.3.5. Les vallées vosgiennes descendent sur le piémont	211
8.3.6. Les tropismes balois et badois	211

	Page
9. DYNAMIQUE DES ESPACES VOISINS	213
9.1. La dynamique allemande	215
9.1.1. L’enjeu logistique, facteur clé de la réflexion sur la compétitivité du pays	215
9.1.2. La structuration des activités logistiques sur la Rive badoise du Rhin	217
9.1.2.1. Les résultats mitigés des Güterverkehrszentren (GVZ)	217
9.1.2.2. Les principaux pôles logistiques	218
9.1.2.3. Les activités logistiques en Rhénanie-Palatinat	220
9.2. La dynamique suisse	221
9.2.1. La logistique dans l’aire économique bâloise (Basler Wirtschaftsraum)	222
9.2.2. Des projets liés aux tunnels alpins	224
9.2.3. De nombreux projets en amont de Bâle	224
9.3. La logistique dans une perspective de coopération transfrontalière	225
9.4. La dynamique lorraine	225
9.4.1. Un engagement régional pour la logistique	225
9.4.2. Pérenniser l’existant	226

	Page
10. LES STRATÉGIES DES ACTEURS PUBLICS	229
10.1. Stratégies de développement économique	230
10.1.1. La politique des filières	230

10.1.2.	La politique d'accueil	230
10.1.3.	La politique de prospection	231
10.1.4.	La politique d'accompagnement	231
10.1.5.	Mais pas de politique spécifique en matière de logistique	231
10.2.	Stratégies d'aménagement	232
10.2.1.	Une approche fortement structurée par les SCOT	232
10.2.2.	Un fort sentiment « loco-environnementaliste » qui entraîne des pratiques (ou « non pratiques ») à double tranchant	232
10.2.3.	La dualité Conseil Général- CUS dans le Bas-Rhin	233
10.2.4.	Une plus grande décentralisation dans le Haut-Rhin	234
10.2.5.	La Région et l'Etat en position d'accompagnement	234
10.3.	Stratégies transport	235
10.3.1.	Les stratégies modales	235
10.3.2.	La spécificité du positionnement international de l'Alsace	235
10.3.3.	La fragilisation des acteurs routiers	236
10.3.4.	La libéralisation du fer et la fragilisation de l'opérateur historique	236
10.4.	Donner plus de cohérence aux stratégies	237

	Page
11. REFLEXIONS STRATEGIQUES	270
11.1. Vocations et enjeux logistiques alsaciens	271
11.1.1. Diagnostic et enjeux	271
11.1.2. Des vocations logistiques internationales renforcées	272
11.1.3. Des potentialités exceptionnelles, des freins internes	274
11.2. Hypothèses prospectives	276
11.2.1. Le cadrage de la démarche	276
11.2.2. Les quatre scénarios	276
11.2.3. Scénario 1 : « Firme mondiale » : probable, non durable	277
11.2.4. Scénario 2 : « Régulation européenne » : un volontarisme fort	278
11.2.5. Scénario 3 : « Petites Europes » : une rupture spatiale	279
11.2.6. Scénario 4 : « L'approche du Peak Oil » : préparer la pénurie	280
11.2.7. L'utilité des scénarios pour une stratégie logistique en Alsace	281
11.3. Orientations stratégiques 2010-2020	281
11.3.1. Pourquoi une logistique performante et maîtrisée en Alsace ?	281
11.3.2. Un enjeu clé : coupler la relocalisation logistique et la multimodalité	283
11.3.3. Cinq axes stratégiques	284
11.3.4. Proposition du bureau d'étude: dix actions à mettre en oeuvre	288

INTRODUCTION

L'image logistique de l'Alsace commence à émerger de façon plus positive à mesure que la réalité et les enjeux du fait logistique sont mieux connus et partagés par les acteurs politiques, économiques et de l'aménagement de la région. Il apparaît en effet de plus en plus clairement que la logistique, même si elle pâtit encore d'une image souvent peu favorable pour le grand public, apparaît de plus en plus clairement comme une fonction indispensable au fonctionnement du territoire et à la vie de ses habitants et constitue un levier pour le maintien et le développement des activités productives alsaciennes, dans un contexte de mondialisation exacerbée. Il apparaît aussi que la logistique et plus généralement les activités de « l'économie des échanges » sont porteuses d'attractivité pour une région située au cœur de l'Europe.

Mais parallèlement, en Alsace, on est bien conscient que l'activité de gestion des flux physiques n'est pas sans conséquences sur l'environnement, l'équilibre du territoire et le bien être de la population. En effet, comme région carrefour et charnière du système de transport, comme région très densément peuplée et urbanisée et tout simplement comme région où les habitants souhaitent préserver des conditions de vie agréables, l'Alsace tient à ce que le développement de ses activités économiques se fasse dans le cadre d'un respect du territoire, de ses habitants et de l'environnement.

C'est à ce challenge que les acteurs de la région doivent répondre, alors que, d'une part, le ralentissement de l'économie régionale fondée sur l'industrie pousse à chercher de nouveaux ressorts pour la croissance et en particulier celui, incontournable de l'économie des échanges, et que, d'autre part, l'aménagement économique du territoire doit se faire dans un contexte de grande vigilance environnementale et de raréfaction des finances publiques - ce qui limite les marges de manœuvre.

Cela concerne donc aussi bien la logistique comme composante de l'activité économique et fonction indispensable à la compétitivité des entreprises et des filières, comme composante de l'aménagement du territoire, engendrant des besoins d'implantation importants et comme composante du système de transport dans la mesure où elle est une inductrice essentielle de trafic de marchandises.

Cette étude, qui fait suite à plusieurs travaux menés sur la question depuis une dizaine d'années et notamment l'étude Buck de 1997 et l'étude menée par Samarcande pour la Région sur les plates-formes intermodales en 2006, vise donc à fournir les outils nécessaires à une meilleure appréhension du système logistique alsacien, de ses composantes et acteurs, des interrelations avec les autres dimensions du système économique (notamment l'industrie), de ses modalités d'insertion dans l'espace régional et transfrontalier. Elle doit ainsi aider à faire les choix essentiels en matière de développement des compétences et des savoir-faire logistiques au service de l'économie régionale et de ses filières, en matière d'implantation des sites logistiques opérationnels et de bonne insertion dans les démarches d'aménagement du territoire (notamment les SCOT) et en matière d'articulation avec l'offre de transport, notamment les modes alternatifs à la route, le fer et la voie d'eau.

Un des objectifs essentiels sera ainsi de permettre la mise en œuvre d'une politique cohérente d'implantation de zones d'accueil des fonctions logistiques sur le territoire alsacien, répondant aux nécessités économiques et opérationnelles des entreprises, créatrices d'emplois, bien connectées aux réseaux de transport, notamment le fer et la voie d'eau, correspondant aux orientations générales et locales d'aménagement du territoire et acceptables par la population et les élus.

Suivant en cela les recommandations de l'étude sur les plates-formes intermodales, qui a été une préfiguration de la présente étude, nous nous efforcerons notamment de répondre aux questions suivantes :

- 1 Clarifier le contenu et les enjeux de la logistique en général et pour l'Alsace en particulier.
- 2 Approfondir la connaissance du fait logistique alsacien, pour mieux prendre en compte les enjeux.
- 3 Bien mettre en évidence que le contexte économique et politique alsacien a changé, notamment en termes de développement industriel et d'implantation d'entreprises étrangères, et montrer en quoi la logistique constitue une nouvelle source de développement.

- 4 Identifier de nouveaux leviers du développement et notamment favoriser le développement des activités de nature logistique sur le territoire.
- 5 Faut-il valoriser ou non le positionnement géo-logistique exceptionnel de la région au cœur de l'Europe ?
- 6 Repérer et analyser les modalités actuelles d'implantation des sites logistiques privés.
- 7 Identifier les conditions à remplir pour accueillir de façon optimale les activités logistiques sur le territoire alsacien.
- 8 Identifier quantitativement les besoins en matière d'espaces et de zones dédiées à la logistique.
- 9 Evaluer les nombreux projets locaux à vocation logistique et proposer les moyens de favoriser une optimisation, notamment à l'échelle régionale.
- 10 Comment structurer le système logistique alsacien au-delà de l'offre foncière et immobilière, en favorisant l'émergence d'une communauté logistique alsacienne.
- 11 Comment la logistique peut participer à une réorganisation de l'offre et une réorientation des pratiques de transport et des flux.
- 12 Comment prendre en compte les problématiques de logistique trans-frontalière.

Ce document qui propose un diagnostic de la logistique en Alsace, sera suivi par une approche prospective et stratégique, qui donnera lieu à un second rapport.

A la suite de ces investigations, une phase de consultation, concertation et débat sera organisée et donnera notamment lieu à un colloque sur la logistique en Alsace et à des ateliers de travail thématiques et spatiaux, avec d'une part l'objectif de faire partager le diagnostic et les réflexions stratégiques aux acteurs du territoire et d'autre part, de transformer ces réflexions en action, afin que cette démarche d'étude constitue un outil de transformation concrète.

1. ANALYSE DES SITES LOGISTIQUES ALSACIENS

1.1. Les sites

202 établissements ont été destinataires de l'enquête postale. 104 établissements (pour certains d'un même groupe) ont répondu à l'enquête soit un taux de réponse élevé de 51%.

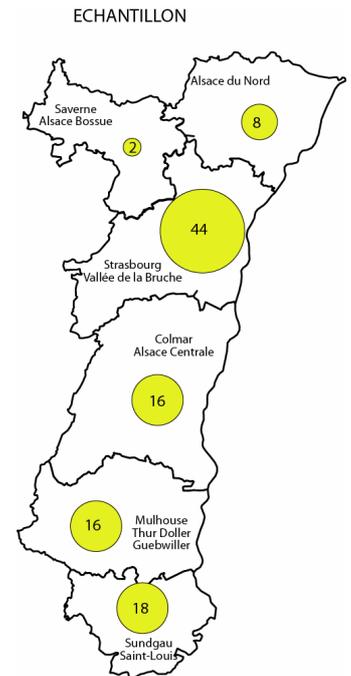
15 entreprises ont répondu spontanément avant la relance soit un taux de retour non négligeable pour ce type d'enquête de 7 % (la référence s'établissant plutôt de 3 %).

Environ¹ 187 établissements ont donc été relancés par téléphone pour environ 90 réponses. Quelques entreprises figurant à la fois dans l'enquête qualitative et l'enquête quantitative ont été rencontrées face à face.

1.1.1. Répartition géographique : 42 % de l'échantillon à « Strasbourg – Vallée de la Bruche »

Sur ces 104 répondants :

- 44 soit 42 % de l'échantillon sont localisés dans la zone de « Strasbourg – Vallée de la Bruche »,
- « Colmar – Alsace Centrale », « Mulhouse – Thur – Doller – Guebwiller » et « Sundgau – Saint-Louis » affichent un nombre quasi identique de répondants (respectivement 16 pour les deux premiers et 18 pour Sundgau – Saint-Louis soit environ 15 et 17 % de l'échantillon),
- 8 répondants sont localisés en « Alsace Nord » (environ 8 % de l'échantillon),
- la zone de « Saverne – Alsace Bossue » est peu représentée avec 2 répondants.



1.1.2. Profil d'activités : une logistique internalisée et imbriquée à la production

Les établissements ont été regroupés en cinq grandes catégories – « Industrie », « Distribution – commerce de gros », « Prestataires », « Transporteurs », « Autre² » - dont certaines ont été sous segmentées. Sont ainsi distingués :

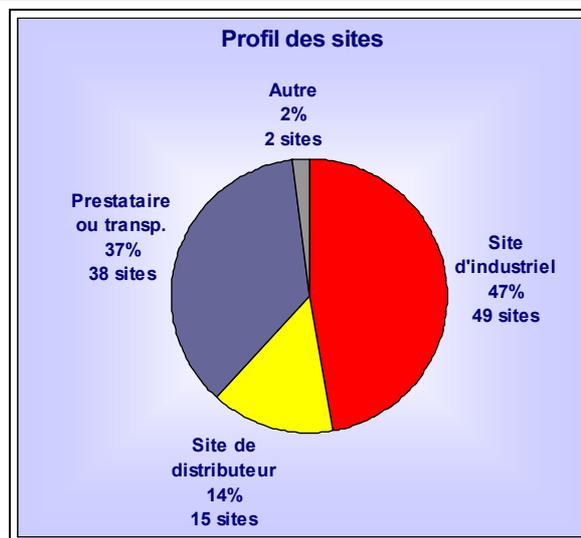
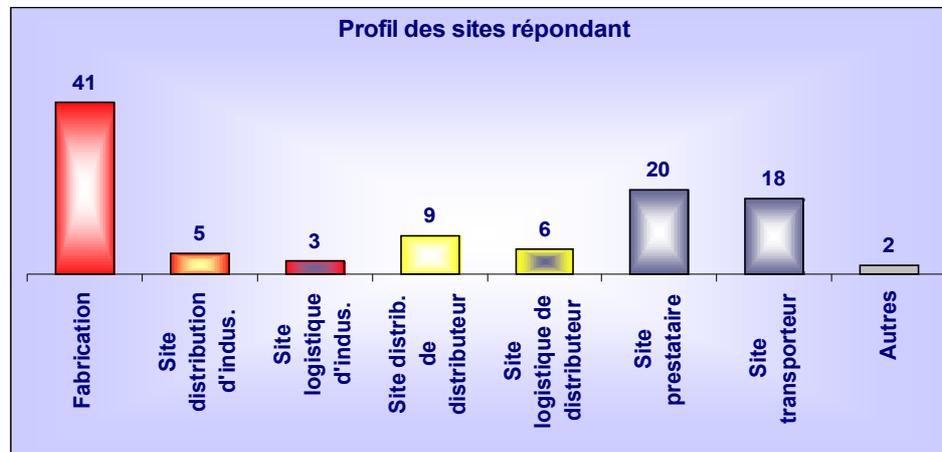
- les sites industriels ayant comme activité principale la fabrication (« fabrication »,
- les sites d'industriels dont l'activité principale n'est pas la fabrication mais la distribution (« site distribution d'industriel »,
- les sites d'industriels dont l'activité principale n'est pas la fabrication mais la logistique (« site logistique d'industriel », c'est ce que nous appelons un site logistique internalisé autonome,
- les sites de distributeurs ou de grossistes dont l'activité principale est la distribution (« site distribution de distributeur »,
- les sites de distributeurs ou de grossistes dont l'activité principale est la logistique (« site logistique de distributeur », c'est également ce que nous appelons un site logistique internalisé autonome,
- les sites de prestataires logistiques (« site prestataire »,

¹ Car quelques-unes se sont révélées « introuvables »

² Ce sont les entreprises qui se sont classées ainsi considérant que les autres catégories ne définissaient pas assez leurs activités

- les sites de transporteurs, catégorie qui comporte des transporteurs de lot et semi-lot mais également des messagers et des expressistes (« site transporteur » ,
- des sites « autres ».

Tous ces sites sont réputés exercer une activité logistique (sélection de la base de données initiale avec les CCI notamment).



Les logistiques internalisées d'industriels (49) ou de distributeurs – grossistes (15) dominent l'échantillon par rapport aux prestataires logistiques (20) donc aux logistiques externalisées et aux transporteurs (18). Parmi les logistiques internalisées, celles imbriquées à la production sont majoritaires (41 sites dont l'activité principale est la production).

1.1.3. Le statut des sites

1.1.3.1 Une logique patrimoniale forte

82 % des répondants (ayant renseigné la question) sont propriétaires (sur le site enquêté).

La logique patrimoniale est moins affirmée sur les sites logistiques des distributeurs et sur les sites des prestataires, propriétaires à 67 et 53 % « seulement ».

Logique patrimoniale – source : enquête

	<i>Non réponse</i>	Propriétaire	Locataire	Autres	TOTAL	Part des propriétaires⁽¹⁾
Fabrication	2	38	1	0	41	97%
Site distribution d'industriel	0	4	1	0	5	80%
Site logistique d'industriel	0	2	0	1	3	100%
Site distribution de distributeur	0	9	0	0	9	100%
Site logistique de distributeur	0	4	2	0	6	67%
Site prestataire	0	10	9	1	20	53%
Site transporteur	0	14	4	0	18	78%
Autres	0	1	1	0	2	50%
TOTAL	2	82	18	2	104	82%

⁽¹⁾ en % d'entreprises ayant renseigné la question donc hors les non-réponses et réponses « autres »

1.1.3.2 Soixante sept sites soumis au moins à déclaration

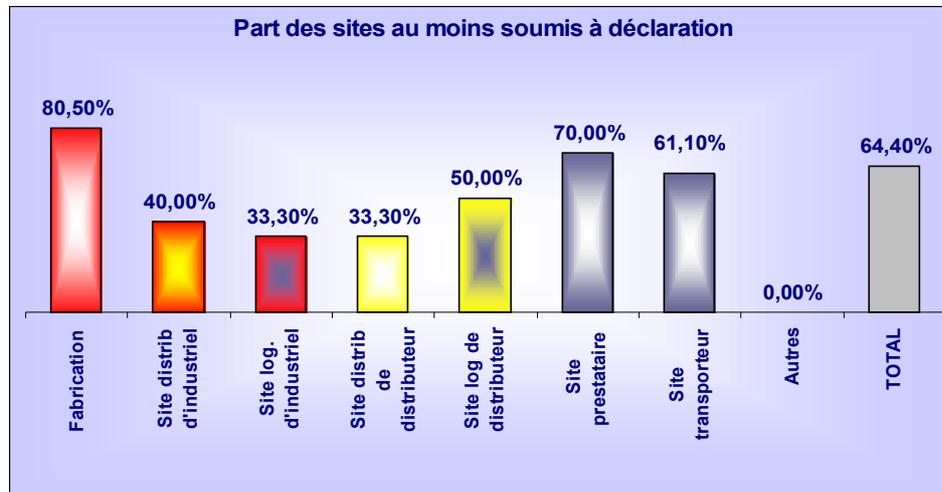
67 sites sont, au moins, soumis à déclaration soit 64 % de l'échantillon. Parmi ces sites, 9 (8,6 % de l'échantillon) sont classés Seveso.

Typologie de sites / sécurité* – source : enquête

	<i>Non-réponse</i>	Non classés	Soumis à déclaration	Soumis à autorisation	Classé SEVESO	TOTAL
Fabrication	3	5	19	9	5	41
Site distribution d'industriel		3	2	0	0	5
Site logistique d'industriel		2	1	0	0	3
Site distribution de distributeur	2	4	2	0	1	9
Site logistique de distributeur		3	2	0	1	6
Site prestataire	1	5	7	6	1	20
Site transporteur		7	7	3	1	18
Autres		2	0	0	0	2
TOTAL	6	37	40	18	9	104

* il était demandé aux répondants d'indiquer si leur site est « non classé », « soumis à déclaration », « soumis à autorisation », « classé SEVESO ». Il n'était pas demandé de préciser à quel titre le site est soumis à déclaration.

Une proportion plus importante de sites « au moins soumis à déclaration » est observée au sein des sites « industriels – fabrication » et des sites logistiques, notamment de prestataires. Les sites de distributeurs sont plus banalisés.



Il n'y a pas de lien statistique probant entre la localisation et le statut des sites en matière de sécurité. On notera toutefois une proportion un peu plus faible d'entreprises « au moins soumises à déclaration » dans les zones portuaires et sur des sites isolés hors agglomération.

1.1.3.3. Trente pourcents des sites sont sous température dirigée

31 sites disposent, au moins, d'entrepôts « frais ». Les entrepôts surgelés (température dirigée négative) sont notablement moins nombreux (7) de même que les sites multi-températures (3).

Typologie de sites / température dirigée : enquête

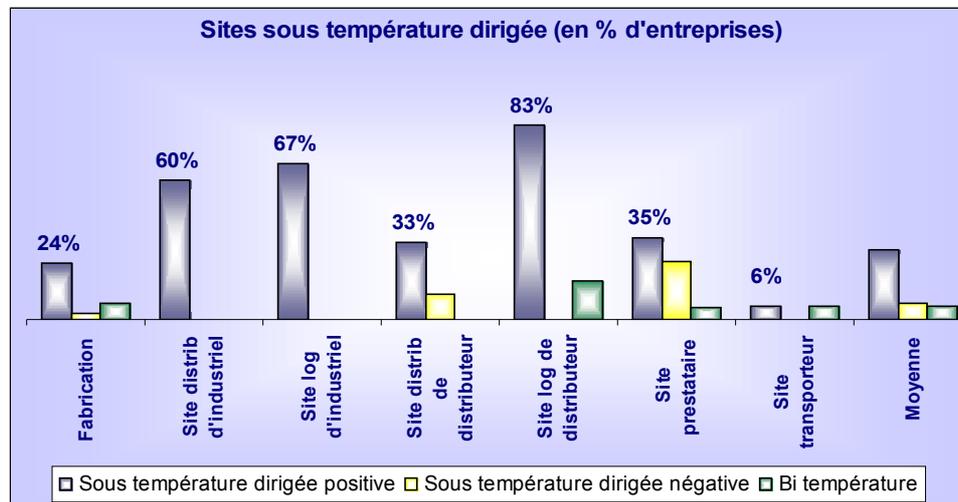
	Sous température dirigée positive	Sous température dirigée négative	Bi température	Autres ⁽¹⁾	Nombre de répondants ⁽²⁾
Fabrication	10	1	3	40	41
Site distribution d'industriel	3	0	0	5	5
Site logistique d'industriel	2	0	0	3	3
Site distribution de distributeur	3	1	0	9	9
Site logistique de distributeur	5	0	1	6	6
Site prestataire	7	5	1	19	20
Site transporteur	1	0	1	18	18
Autres	0	0	0	2	2
TOTAL	31	7	6	102	104

⁽¹⁾ sites banalisés sans température dirigée

⁽²⁾ 104 répondants mais 146 réponses car plusieurs réponses possibles. Seul le nombre de répondants à été conservé car il permet de calculer des pourcentages par rapport à l'échantillon c'est-à-dire au nombre d'entreprises interrogées plutôt qu'un pourcentage par rapport au nombre de citations, à notre sens, moins intéressant.

De manière assez logique, les sites de distributeurs apparaissent plus souvent que les autres (83 %) dans la catégorie des entrepôts sous température dirigée mais la proportion d'entrepôts frais est également forte parmi les sites logistiques ou de distribution d'industriels ; en revanche, aucun de ces sites industriels n'est sous température dirigée négative.

Il n'y a, par ailleurs, aucun lien statistique probant entre la localisation et le statut des sites en matière de température dirigée.

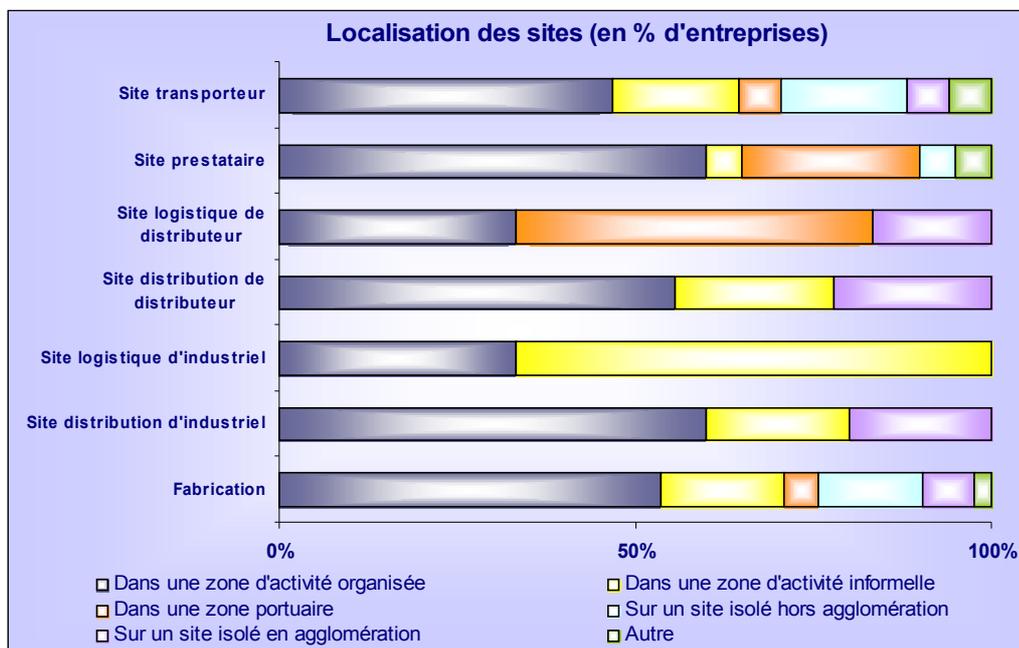


1.1.3.4. Quatre vingt pourcents des sites sont localisés dans une zone d'activités (organisée ou informelle) ou sur une zone portuaire

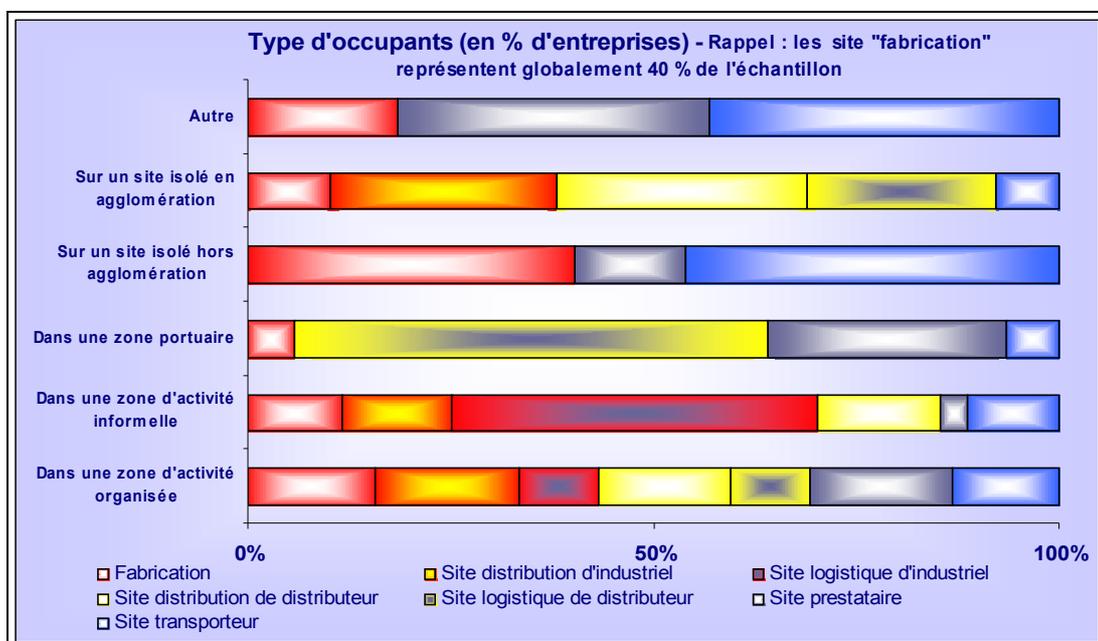
Localisation du site	Nombre d'entreprises	Fréq.
Dans une zone d'activités organisée	54	52,43%
Dans une zone d'activités informelle	17	16,50%
Dans une zone portuaire	11	10,68%
Sur un site isolé hors agglomération	10	9,71%
Sur un site isolé en agglomération	8	7,77%
Autre	3	2,91%
TOTAL.	103	100,00%

Hors zones organisées, on peut dire, en proportion d'entreprises, que :

- les industriels ont privilégié les zones d'activités informelles voire les sites isolés,
- les distributeurs ont privilégié :
 - o les zones portuaires pour l'implantation de leurs sites logistiques autonomes,
 - o et les zones d'activités informelles et les sites isolés en agglomération pour leurs activités de distribution pure (ce qui est finalement assez logique pour les sites en agglomération),
- les prestataires ont privilégié les zones portuaires,
- les transporteurs se sont installés indifféremment sur des zones organisées ou des sites isolés.



En faisant le croisement inverse (répartition des occupants sur les zones), on trouve assez logiquement un peu plus d'industriels partout (puisqu'ils représentent au total 40 % de notre échantillon). **On notera néanmoins une présence plus forte (60 %) d'industriels sur les sites isolés hors agglomération qu'ailleurs et une présence plus forte de prestataires sur les zones portuaires (49 %) qu'ailleurs (19 %).** Enfin on trouve une proportion de sites de distribution de distributeurs plus importante (25 %) qu'ailleurs (8 %) sur les sites isolés en agglomération.



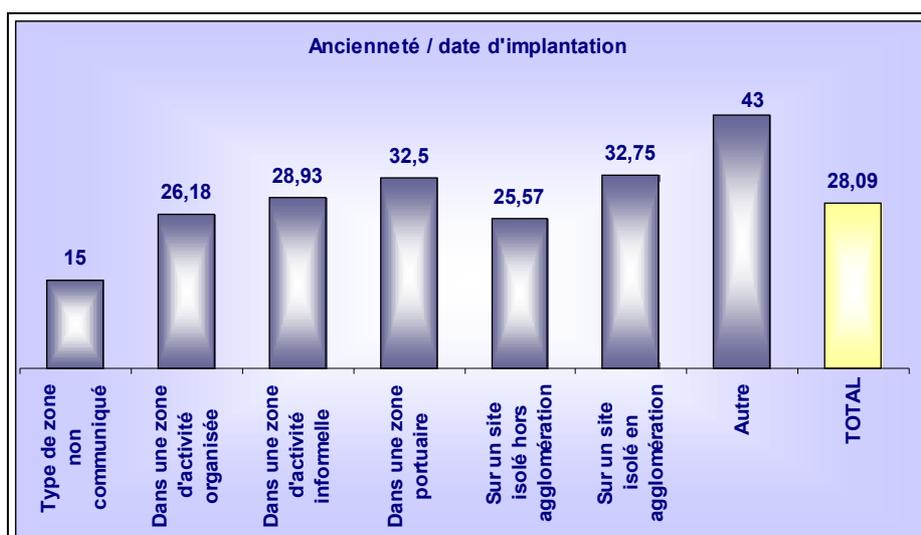
1.1.3.5. L'accessibilité routière discriminante

La distance moyenne des sites par rapport à l'autoroute ou à une voie rapide est de 5 km :

- Les sites industriels (« fabrication ») sont légèrement plus éloignés : en moyenne 7 km de l'autoroute ou de la voie rapide.
- Les sites isolés en ou hors agglomération apparaissent également un peu plus éloignés que les autres des autoroutes ou voies rapides (6,4 km) mais ces données sont à analyser avec une extrême précaution compte tenu d'écart importants à la moyenne.

1.1.3.6. Des implantations historiques

En moyenne les sites affichent une ancienneté de 28 ans. Les écarts selon les types de zone sont peu significatifs.

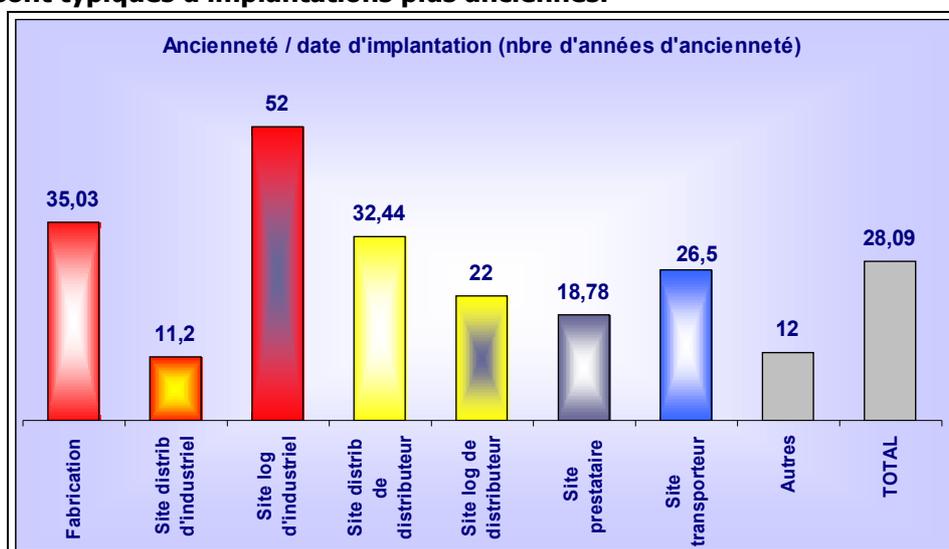


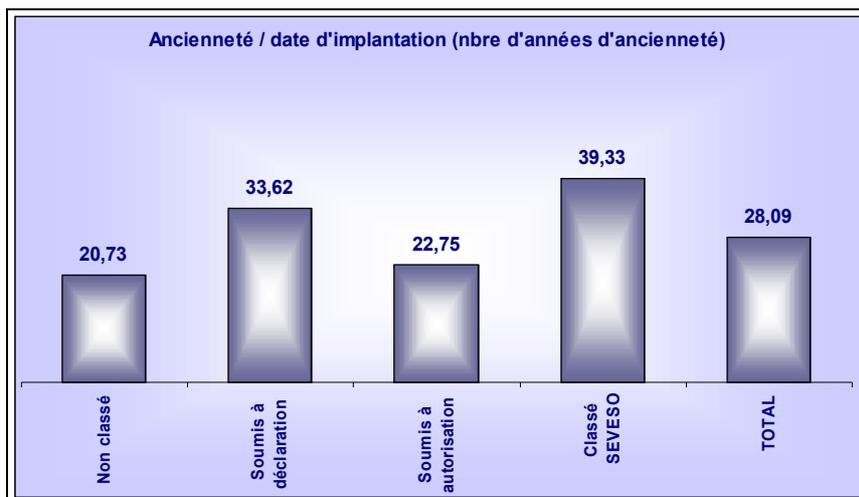
Le type d'activité discrimine plus les réponses. Ainsi :

- **les sites des prestataires sont nettement plus récents que les autres** et, en particulier, que les sites logistiques des industriels (typiquement les plus anciens),
- les sites de distribution des industriels sont également typiques d'implantations plus récentes.

Indiquons que la question permet d'analyser l'ancienneté et non la modernité du site qui a pu faire l'objet d'investissement(s).

Par ailleurs l'enquête montre que les sites soumis à déclaration et surtout les sites classés SEVESO sont typiques d'implantations plus anciennes.





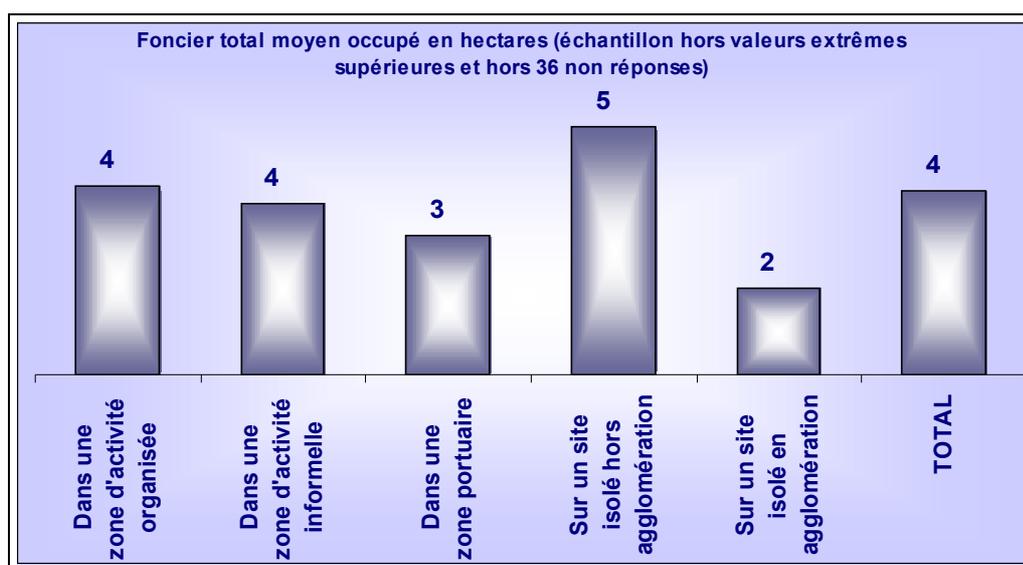
1.2. Les surfaces et l'emploi

1.2.1 Les superficies totales : un foncier moyen par site de 4 à 6 hectares

36 entreprises n'ont pas renseigné la question relative au foncier total.

Sur les 68 entreprises qui ont répondu, la surface totale moyenne s'établit à 6 ha mais cette moyenne est peu significative compte tenu d'écart très importants à la moyenne (surface totale allant de 0,25 hectares à 150 hectares). Il n'est, d'ailleurs, pas impossible que certaines entreprises aient totalisé l'ensemble de leurs surfaces.

Si on enlève les valeurs extrêmes supérieures, la moyenne s'établit à 4 ha avec des superficies totales allant de 0,25 ha à 30 hectares. **Toujours hors valeurs extrêmes, ce sont les sites isolés en agglomération qui affichent les fonciers moyens occupés les plus faibles (environ 2 hectares) et les sites isolés hors agglomération qui présentent les fonciers moyens occupés les plus élevés (environ 5 hectares)** mais ces chiffres sont à analyser avec une extrême précaution. Avec les précautions précitées on notera donc que les plus grands sites (au sens du foncier total) ne sont pas localisés sur les zones organisées et zones portuaires³.



³ indiquons que le croisement entre l'ancienneté et le type de zone est statistiquement peu pertinent. En effet, 80 % des entreprises sont situées sur une zone portuaire ou sur une zone organisée et, en outre, 12 entreprises n'ont pas renseigné la question relative à leur date d'implantation

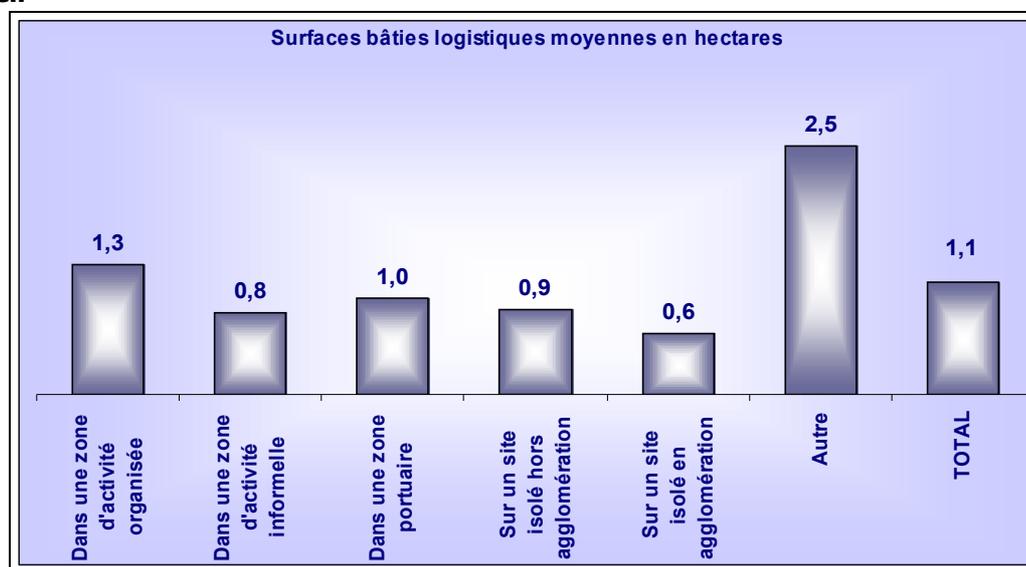
A titre de comparaison sur des enquêtes similaires, la surface totale pour des sites localisés dans le Val d'Oise s'établit à 3,6 hectares soit une moyenne légèrement inférieure mais à analyser avec une extrême précaution.

1.2.2 Les superficies logistiques bâties : des entrepôts de 11 000 m² en moyenne

Sur l'ensemble de l'échantillon hors 12 entreprises qui n'ont pas renseigné cette question, les surfaces bâties logistiques moyennes s'établissent à 11 700 m².

Sur l'échantillon précédemment utilisé des entreprises présentant des superficies totales de terrains d'au plus 40 hectares (échantillon « hors valeurs extrêmes » utilisé plus haut), la surface logistique bâtie moyenne par site est de 11 200 m².

Les surfaces moyennes d'entrepôt les plus importantes sont observées dans les zones d'activités organisées (environ 13 000 m²), les surfaces logistiques moyennes bâties les plus petites étant observées sur les sites isolés en agglomération (de 6 000 m²). **L'enquête atteste de la prévalence des zones organisées pour les sites à vocation logistique tandis que ces zones sont moins privilégiées pour l'implantation de grands sites multi-activités ou à caractère industriel.**

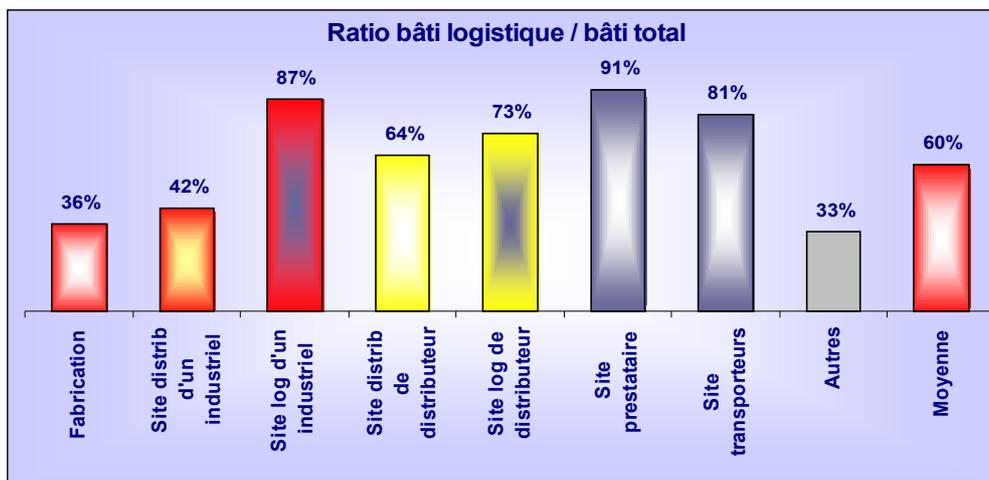


Les prestataires et les distributeurs – grossistes affichent les entrepôts les plus grands (16 000 m²). Les sites des industriels sont globalement de plus petite taille. Les sites des transporteurs qui sont, dans certains cas, des étoiles ou hubs de messagerie ou des sites de transit sans stockage longue durée, présentent également une taille plus faible d'environ 4 000 m².

	Superficie moyenne des bâtiments affectés à la Logistique (en m ²)
Site prestataire	16 222
Site logistique de distributeur	16 083
Site distribution de distributeur	12 286
Fabrication	12 142
Site logistique d'industriel	7 833
Site distribution d'industriel	7 490
Site transporteur	4 606
Autres	3 000
Moyenne pondérée sur d'échantillon*	11 739

* la Moyenne pondérée de l'échantillon est obtenu par la ratio somme des surfaces / nombre de répondants ayant renseigné cette question. Il ne s'agit pas de la moyenne des moyennes par type de site

Le ratio « surfaces bâties logistiques / surfaces bâties totales » (construit sur un échantillon réduit d'entreprises ayant renseigné les deux questions) est logiquement plus élevé pour les sites à vocation logistique « pure »



1.2.3 Un taux moyen d'occupation du foncier de 66 %

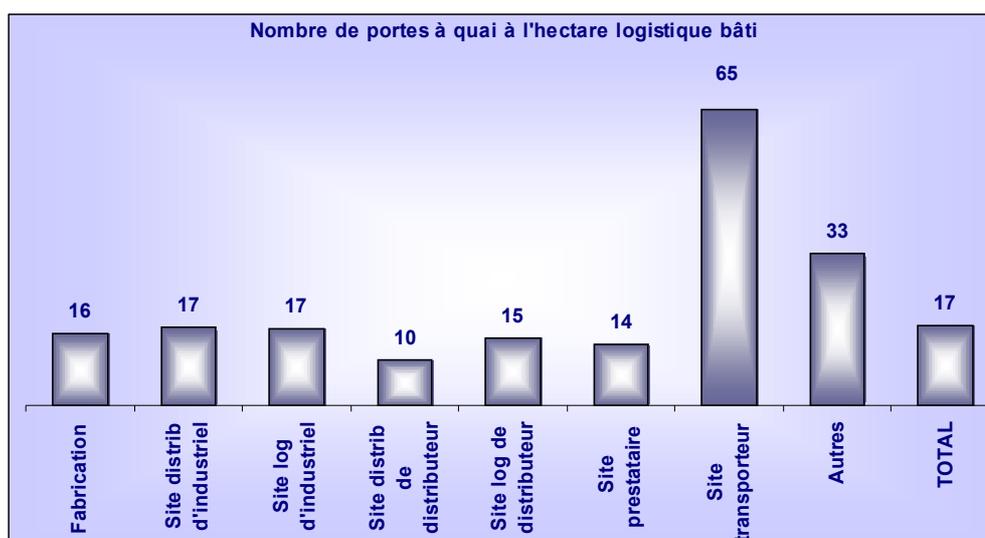
Le ratio moyen (surfaces totales bâties / foncier total) s'établit à 66 % mais il descend à 40 % sur des sites industriels ou de prestataires et à 20 % sur des sites de transporteurs, où la surface est occupée par les aires de stationnement et de manoeuvre des poids lourds.

1.2.4 Un nombre moyen de portes à quai de 17 à l'hectare

Le nombre moyen de portes à quai à l'hectare est calculé sur un échantillon restreint de 83 entreprises ayant renseigné les deux questions (porte à quai et bâti logistique).

Sur cet échantillon, ont été comparées la somme des surfaces bâties logistiques et la somme des portes à quai et ce par profil d'activités.

Les ratios sont assez proches quel que soit le profil à l'exception notable des sites de transporteurs affichant une moyenne de 65 portes à quai à l'hectare.



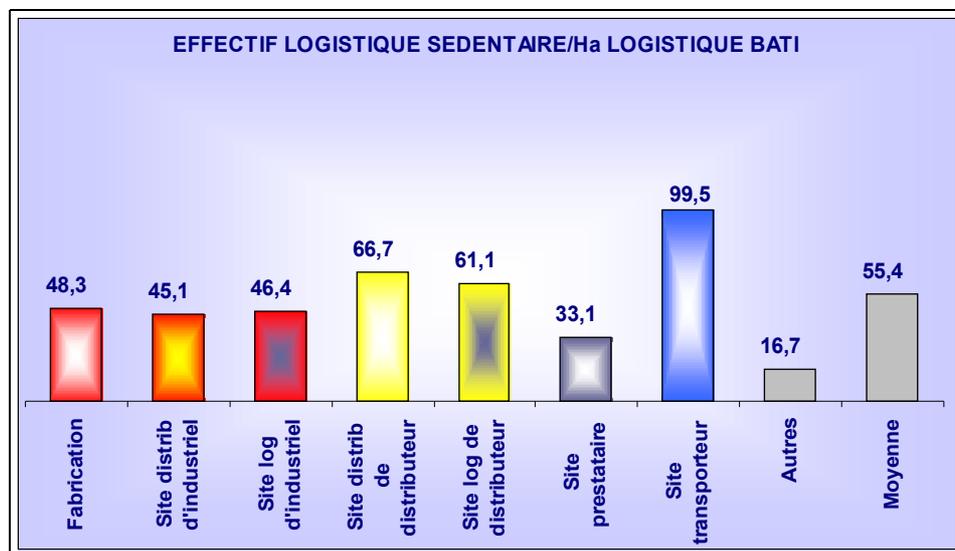
1.2.5. L'emploi à l'hectare : un ratio élevé

Le ratio emploi logistique sédentaire à l'hectare a été calculé sur l'échantillon des répondants ayant répondu aux deux questions (surfaces et effectifs) et par rapprochement des surfaces bâties et des effectifs sédentaires totaux.

Le nombre de salariés logistiques sédentaires à l'hectare logistique bâti s'établit à 55 ce qui est une moyenne haute en regard de ce qui est observé sur d'autres territoires ou la moyenne est généralement comprise entre 25 et 50.

Avec près de 100 salariés à l'hectare le transport se distingue mais il convient de rappeler que ces sites incluent notamment des étoiles ou agences de messagerie avec des personnels d'organisation de tournées, de tri nombreux en regard de la surface des sites (généralement faible).

Les valeurs demeurent élevées sur les sites des industriels (de 45 à 48) et les sites des distributeurs (de 61 à 66). Les sites des prestataires affichent le plus petit ratio. La recherche de gains de productivité, une plus grande mécanisation – automatisation, un effectif déclaré ne représentant qu'une partie des collectifs de travail (via l'intérim, notamment) peuvent être expliquer ce phénomène.



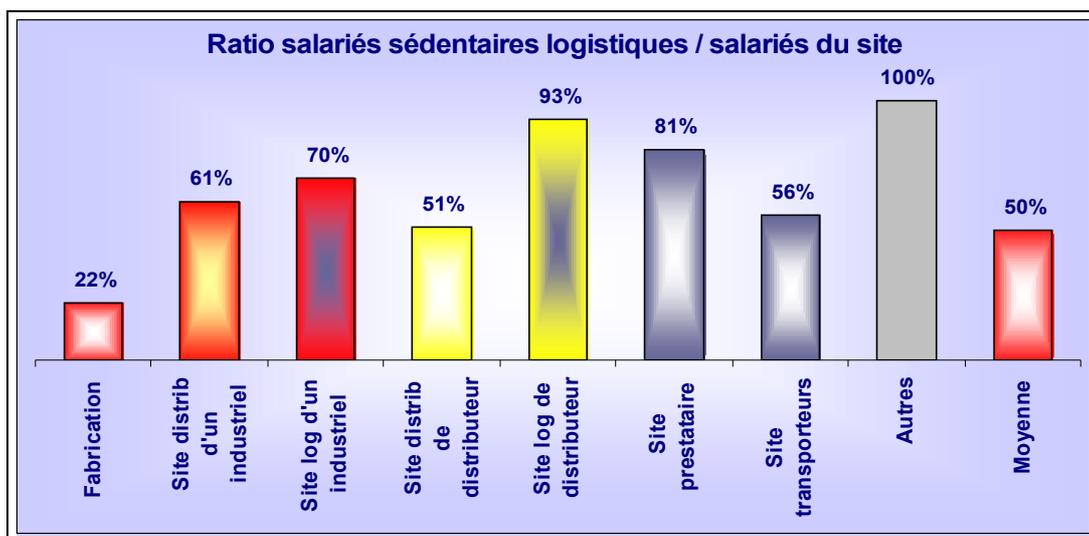
29 entreprises seulement ont renseigné la question relative aux effectifs conducteurs. Sur la base de ces 29 observations la moyenne de l'effectif par entreprise s'établit à 25,5 mais avec un écart type très important (35) qui rend la moyenne peu pertinente.

De manière naturelle, ce sont les sites des transporteurs et des prestataires qui présentent l'effectif moyen de conducteurs par entreprise le plus élevé.

	Nbre Chauffeurs
Fabrication	7,57
Site distribution d'industriel	14
Site distribution de distributeur	11,75
Site logistique de distributeur	17,5
Site prestataire	53
Site transporteur	38,89
Moyenne de l'échantillon*	25,48

* la Moyenne de l'échantillon n'est pas de la moyenne des moyennes par type de site

1.2.6. Une part de l'effectif sédentaire logistique sur l'effectif total logiquement plus élevée sur les sites logistiques

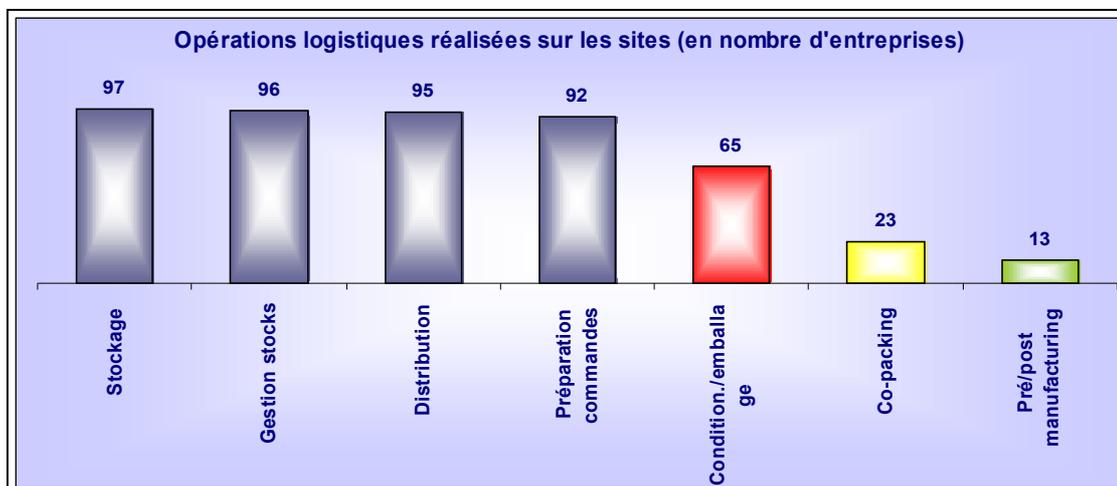


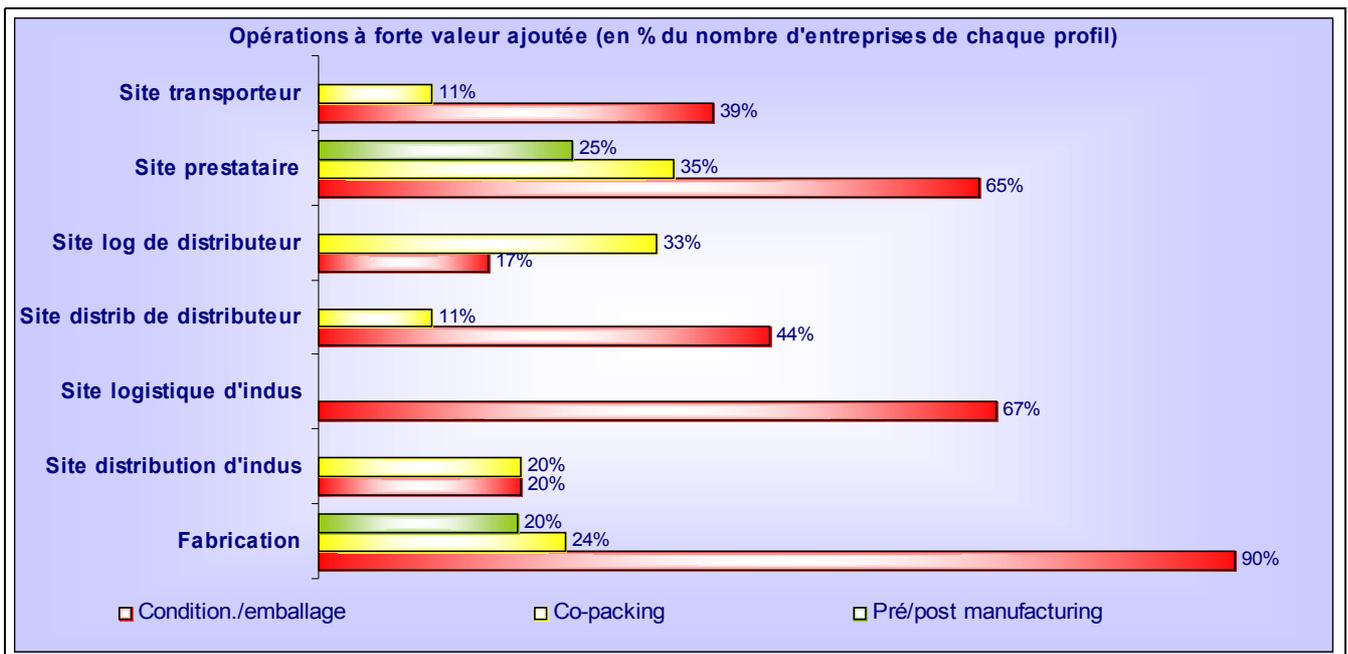
1.3. Nature des opérations logistiques et vocations géographiques

1.3.1. Des opérations banalisées mais aussi des opérations à plus forte valeur ajoutée

La majorité des répondants réalise au moins des opérations de stockage et/ou de gestion de stocks et/ou de distribution et/ou de préparation de commandes (plusieurs réponses possibles) :

- 65 entreprises réalisent parallèlement des opérations de conditionnement / emballage qui sont intégrées aux opérations de production (90 % des sites « fabrication » déclarent effectuer ce type de prestations) ou réalisées sur des sites de prestataires,
- 23 entreprises réalisent des opérations de co-packing c'est-à-dire d'emballage promotionnel (généralement associé à des Produits de Grande Consommation). L'objectif du co-packing est de réaliser cette différenciation le plus en aval possible (plutôt qu'en sortie d'usine). Il est donc assez logique de constater les plus fortes proportions d'entreprises réalisant ces opérations parmi les prestataires et les grands distributeurs.
- Enfin, 13 entreprises réalisent des opérations de pré et/ou post-manufacturing c'est-à-dire des opérations de petits montages – finition (pour le post-manufacturing), des opérations de surgélation de matières premières, par exemple (pour le pré-manufacturing). Les plus grosses proportions d'entreprises réalisant des finitions sur leurs entrepôts sont observées parmi les prestataires et les sites des industriels.





Les opérations à forte valeur ajoutée ne permettent pas d'expliquer des ratios « effectifs sédentaires logistiques à l'hectare bâti logistique » élevés. Ces ratios s'établissent, en effet, respectivement à 41, 42 et 47 pour les entreprises réalisant du pré-manufacturing et/ou du co-packing et/ou de l'emballage – conditionnement tandis que, par exemple, les entreprises qui ne réalisent pas de co-packing affichent un ratio de 52 salariés logistiques sédentaires à l'hectare logistique bâti.

Ce seraient donc plutôt les prestations dites banalisées qui génèreraient des emplois.

1.3.2. Une logistique de distribution eurorégionale

47 entreprises n'ont pas renseigné la question relative aux origines des flux et 41 n'ont pas renseigné la question relative aux destinations.

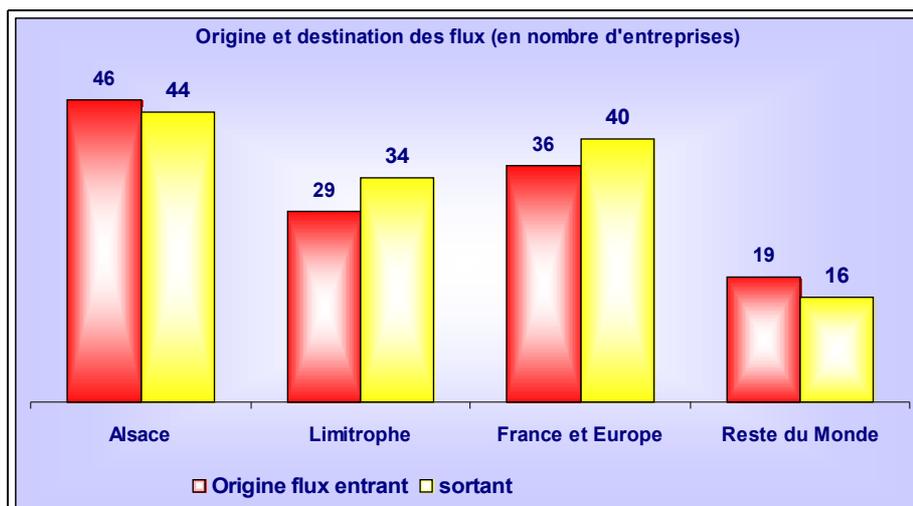
En amont, 50 entreprises reçoivent au moins d'Alsace et/ou des territoires limitrophes français, allemands ou suisses. Parallèlement, 36 entreprises reçoivent (au moins) d'« ailleurs en France et en Europe » et 19 entreprises déclarent du Grand Import (Reste du Monde) ce qui est loin d'être négligeable sur la soixantaine d'entreprises ayant renseigné cette question⁴.

En aval, 52 entreprises distribuent en Alsace et/ou sur les territoires limitrophes français, allemands ou suisses confirmant une vocation eurorégionale. Parmi celles-ci, 21 ne distribuent qu'en Alsace (contre 44 distribuant au moins en Alsace). Parallèlement, 40 entreprises (sur 63 ayant renseigné la question) affichent (au moins) une vocation nationale ou européenne plus large (hors territoires limitrophes). Enfin ¼ des entreprises (16 sur les 63 ayant répondu) ont des marchés mondiaux. **Les données sur les flux attestent d'une ouverture des entreprises alsaciennes sur l'extérieur et d'un positionnement logistique favorable au moins sur des vocations euro-régionales.**

A côté de ces résultats, on remarque que :

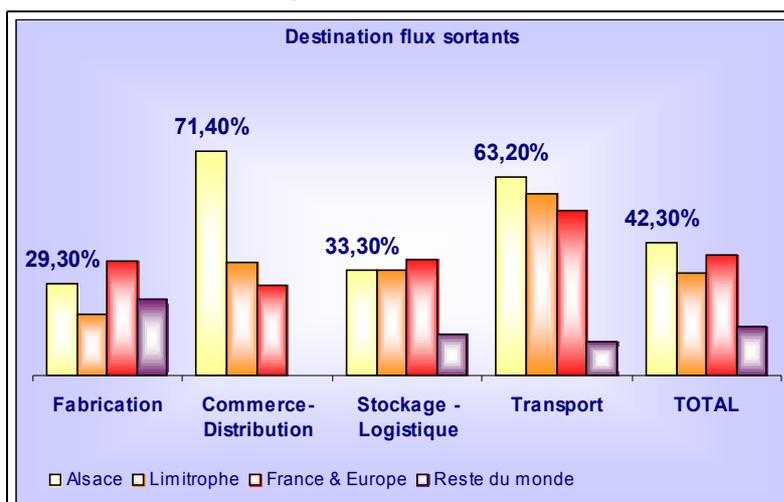
- les compétences d'import se retrouvent à l'export puisque ce sont les entreprises qui reçoivent du Reste du Monde qui sont, en proportion, les plus nombreuses à expédier sur le reste du Monde,
- 10 entreprises ne reçoivent et n'expédient qu'en Alsace.

⁴ Le profil des sites (fabrication, distribution, prestataires,...) ne discrimine pas les réponses



Légende : les résultats doivent se lire comme 46 entreprises reçoivent au moins de l'Alsace (car plusieurs réponses possibles). Le chiffre de 50 entreprises recevant au moins de l'Alsace et des territoires limitrophes est une exploitation particulière, ces 50 entreprises se retrouvent dans les 46 recevant au moins de l'Alsace et dans les 29 recevant au moins des territoires limitrophes.

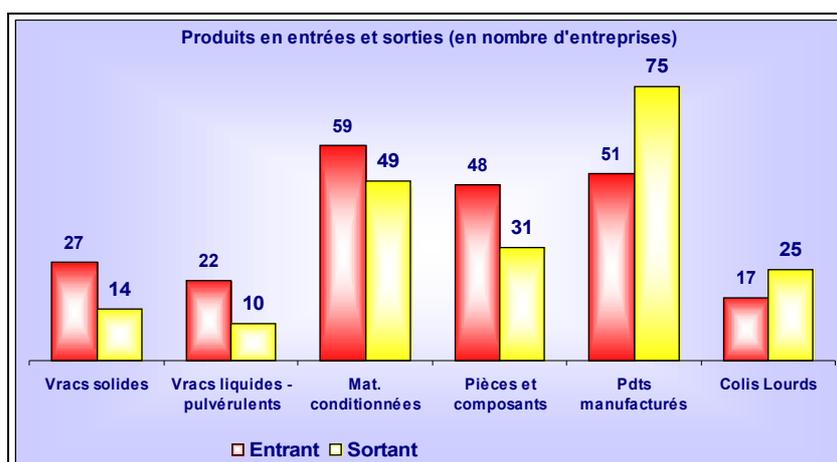
L'activité principale ou profil des sites ne discrimine pas la destination des flux sauf pour les sites commerce – distribution (somme de l'ensemble des sites de distribution) singulièrement plus nombreux à présenter une vocation régionale.



1.3.3. Une distribution de produits manufacturés

Les produits manufacturés dominent les sorties.

Les matières premières conditionnées dominent les entrées.

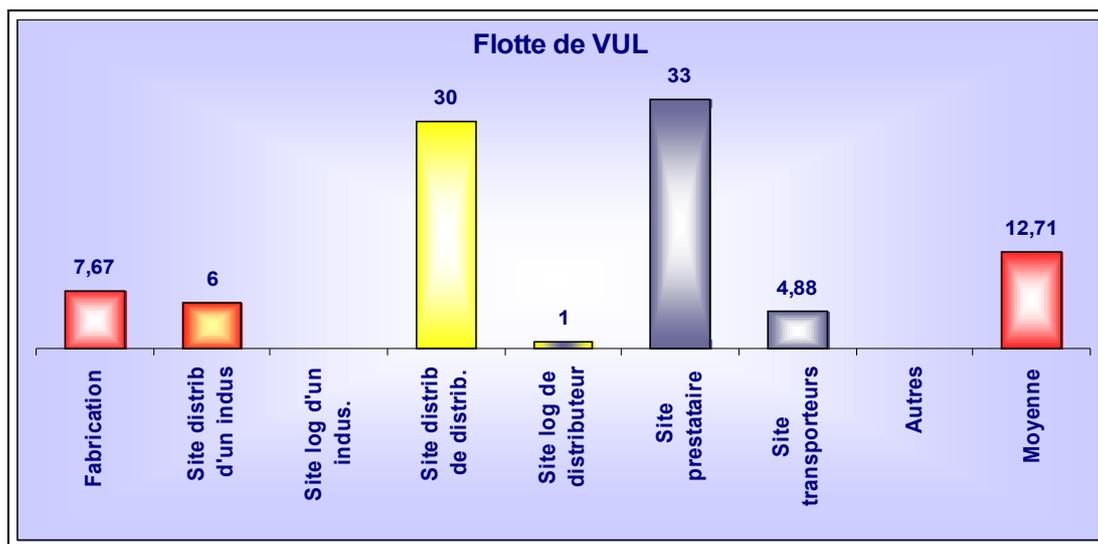


1.4. Les trafics générés

1.4.1. Des flottes de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) observées au sein des sites de distribution et chez les prestataires

En moyenne les entreprises détiennent 13 VUL mais avec des écarts très importants à la moyenne (rendant celle-ci peu significative).

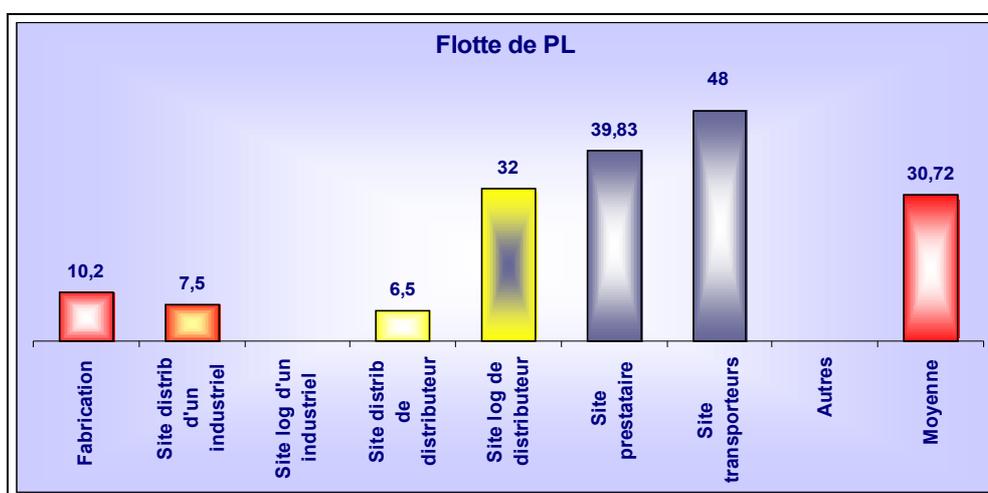
Les flottes non négligeables sont observées sur les sites de distribution (30 VUL en moyenne par entreprise) et chez les prestataires (33 VUL en moyenne par entreprise). Là encore, la moyenne est peu significative (écarts importants à la moyenne).



1.4.2. Le transport largement externalisé

En moyenne, les entreprises affichent des flottes de Poids Lourds (PL) de 31 véhicules mais la moyenne est peu significative.

Au-delà des chiffres eux-mêmes le trait saillant est la quasi-absence de flotte PL au sein des sites d'industriels et des sites de distribution des distributeurs dont on peut légitimement penser qu'ils externalisent très majoritairement leurs transports. Inversement, des flottes plus significatives sont observées au sein des sites à vocation logistique des distributeurs (entrepôts distributeurs), chez les prestataires et, assez logiquement, chez les transporteurs.

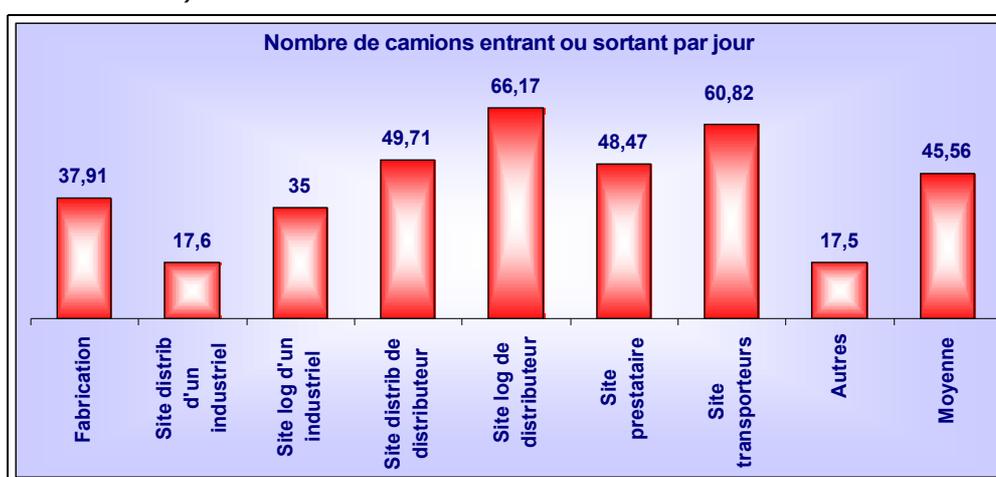


1.4.3. Une génération de trafics plus importante sur les sites logistiques autonomes des distributeurs et sur les sites des transporteurs

Les entreprises étaient invitées à indiquer, en premier lieu, le nombre de camions entrant sur le site par jour, puis, en second lieu, le nombre de camions sortant par jour. Fort logiquement le chiffre est quasi identique dans un sens comme dans l'autre. L'analyse qui suit est réalisée sur 1 sens. Il convient de multiplier par 2 pour obtenir le nombre de mouvements (ainsi un riverain verra deux camions même s'il s'agit du même camion qui entre puis ressort).

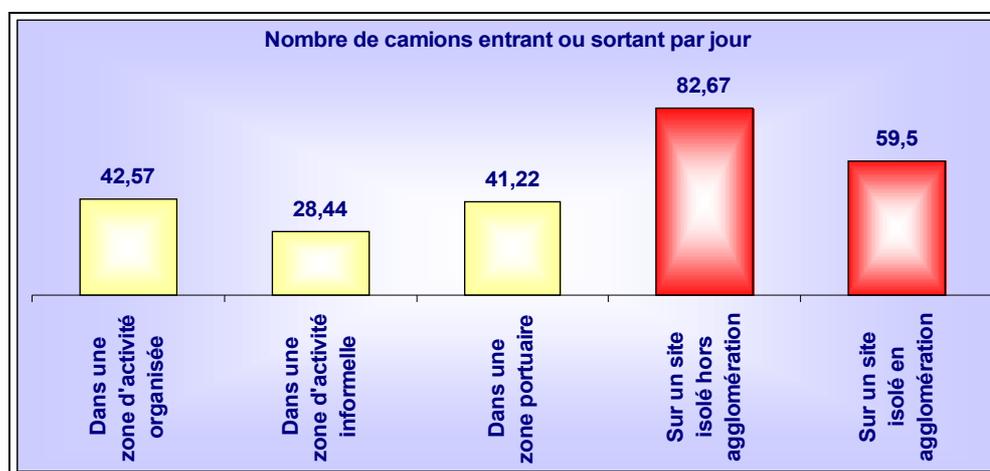
En moyenne, les sites interrogés génèrent un trafic de 45 camions en entrées ou sorties (90 mouvements si on additionne les deux sens).

Ce nombre moyen (avec les précautions d'usage sur des différences notables à la moyenne) est plus élevé sur les sites logistiques des distributeurs et sur les sites des transporteurs. Il est notablement plus faible sur les sites des industriels (« fabrication », « site de distribution d'industriel » et « site logistique d'industriel »).



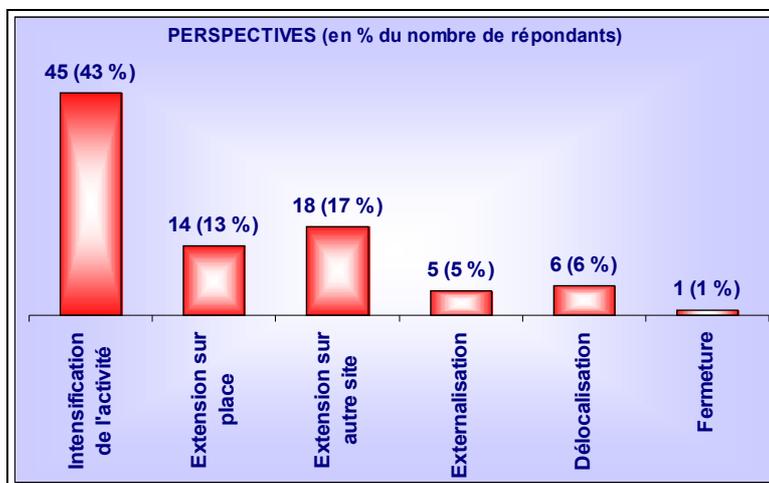
1.4.4. Une génération de trafics plus importante sur les sites isolés hors ou en agglomération

La génération de trafics est plus forte sur les sites isolés que sur les zones d'activités ou zones portuaires dont la vocation est pourtant justement de mieux maîtriser la logistique et ses effets sur un territoire. Mais il convient d'indiquer que la moyenne est tirée, dans ces deux cas, par deux valeurs extrêmes qui concernent des transporteurs recevant (et expédiant) en moyenne 300 véhicules par jour pour l'un (sur un site isolé hors agglomération) et 200 véhicules par jour pour l'autre (isolé en agglomération).



1.5. Des perspectives positives pour l'avenir

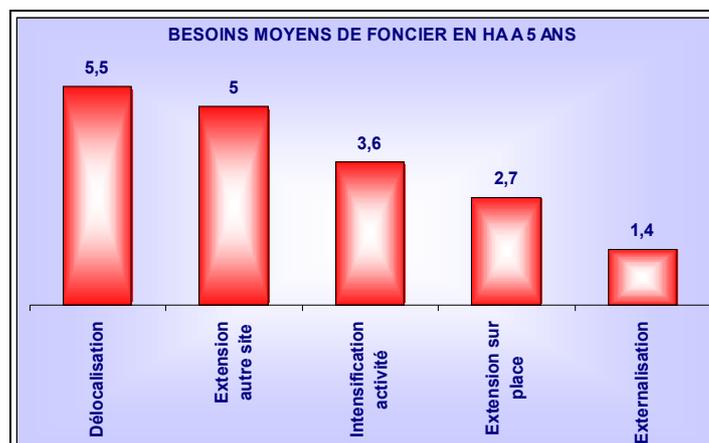
1.5.1. Quarante trois pourcents des répondants prévoient « tout à fait » d'intensifier l'activité



Les industriels prévoient encore moins que certains autres (prestataires, transporteurs, distributeurs) de délocaliser ou de fermer.

	Intensification de l'activité Tout à fait envisagée	Extension sur place Tout à fait envisagée	Extension sur autre site Tout à fait envisagée	Externalisation Tout à fait envisagée	Délocalisation Tout à fait envisagée	Fermeture Tout à fait envisagée	Autres évolutions Tout à fait envisagée
Fabrication	34%	10%	17%	7%	2%	0%	0%
Site distribution d'industriel	60%	20%	0%	0%	0%	0%	0%
Site logistique d'industriel	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Site distribution de distributeur	33%	11%	22%	11%	11%	0%	0%
Site logistique de distributeur	50%	33%	17%	0%	0%	0%	0%
Site prestataire	50%	10%	25%	0%	10%	5%	10%
Site transporteur	56%	22%	11%	6%	11%	0%	0%
Autres							
TOTAL	43%	13%	17%	5%	6%	1%	2%

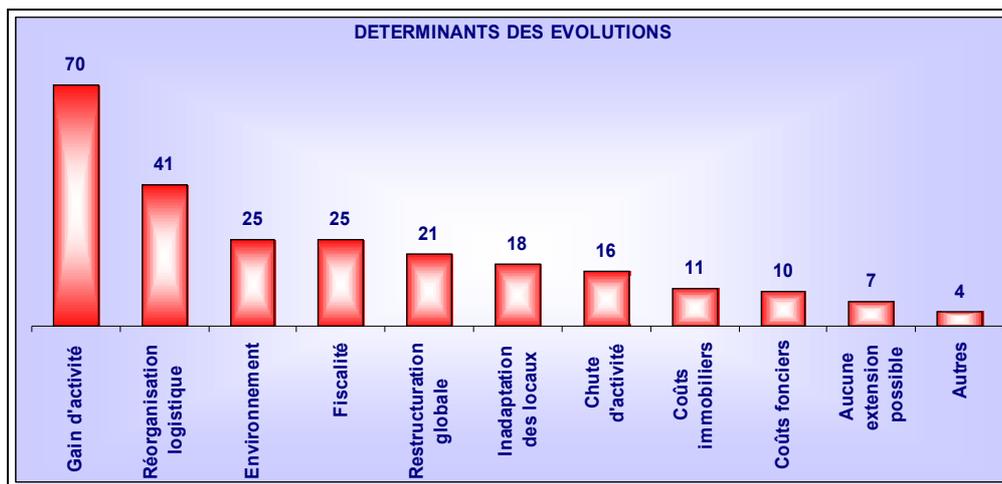
Les besoins de surfaces totales dans les 5 ans qui viennent n'apparaissent pas comme un paramètre statistiquement discriminant.



1.5.2. Les gains d'activité : principal déterminant des évolutions

Il est à craindre que les entreprises aient répondu de manière générale à la question des déterminants des évolutions, sans corrélérer cette question aux stratégies précédentes (extension, délocalisation,...).

Il apparaît que les gains d'activité puis, dans une moindre mesure, les réorganisations logistiques constituent des paramètres explicatifs majeurs des évolutions. La fiscalité ou les coûts sont cités par, au plus, un quart de l'échantillon (pour la fiscalité) et un dixième de l'échantillon pour les coûts immobiliers.



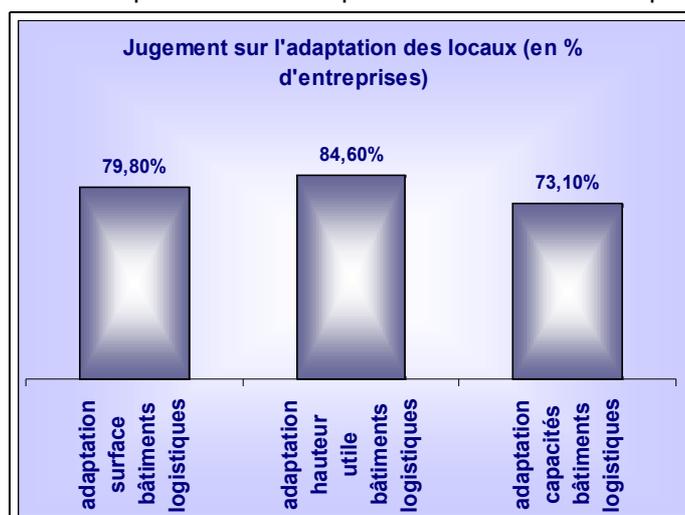
Les industriels sont un peu plus nombreux que les autres à citer la fiscalité (20 % contre 10 % en moyenne sur l'échantillon).

1.5.3. Les répondants jugent positivement leurs propres locaux

L'adaptation des locaux (capacité, surfaces logistiques, hauteur utile) est jugée très positivement par au moins 77 % de l'échantillon.

La date d'implantation n'est pas discriminante.

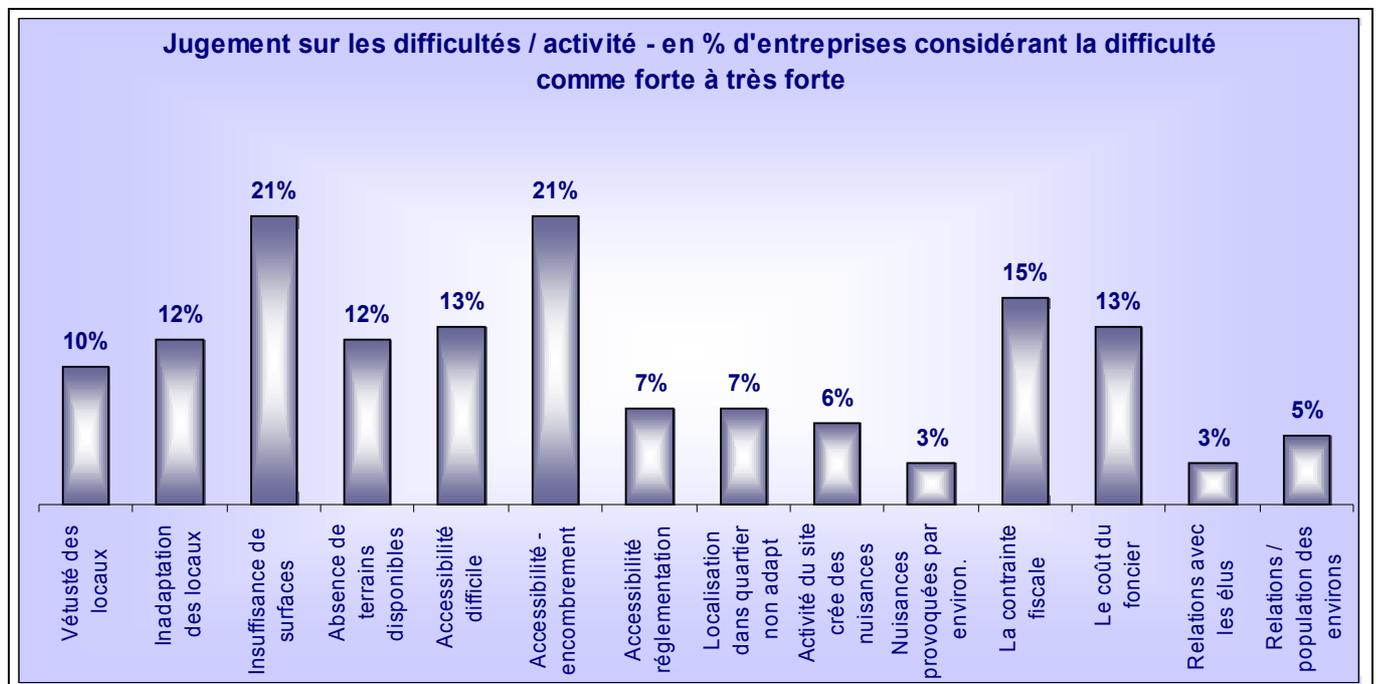
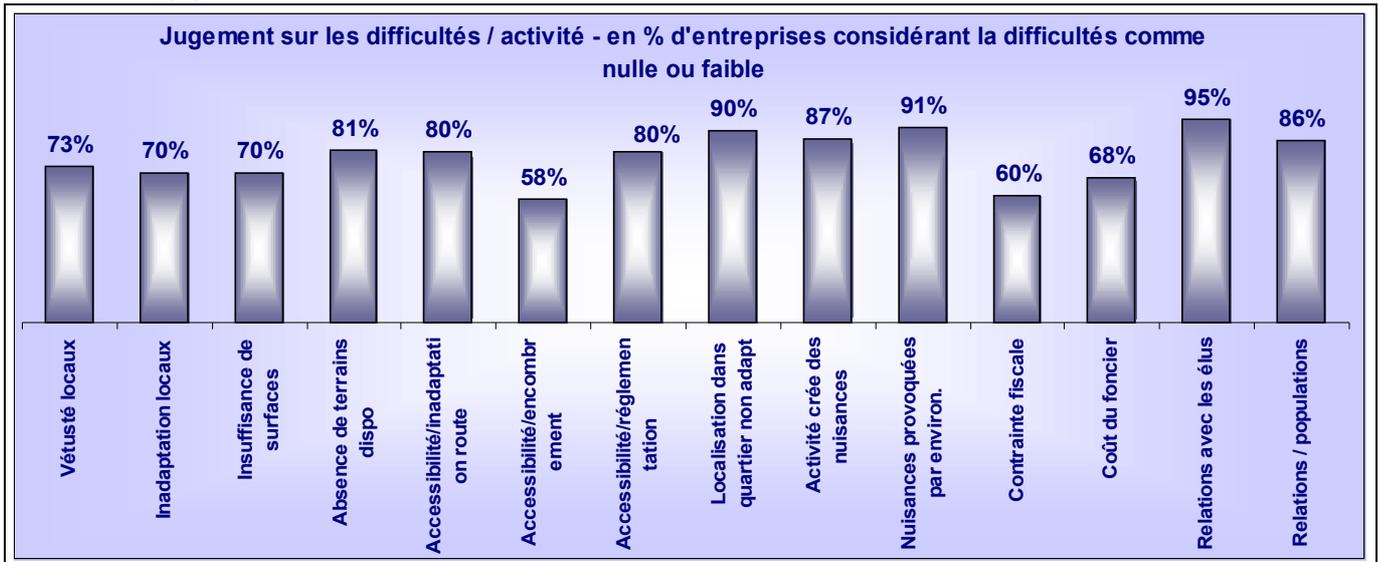
Ce phénomène n'est pas spécifique à cette étude et on remarque assez souvent des jugements positifs sur ce qui relève de la responsabilité des répondants ou de leur entreprise.



1.5.4. Peu d'obstacles à l'activité ou à son développement

De manière générale, les propositions relatives à la vétusté des locaux, aux terrains disponibles, aux problèmes d'accessibilité ou de relations avec les riverains sont considérées comme des contraintes faibles en regard de l'activité ou de son développement. Les jugements les plus « négatifs » sont portés sur :

- les problèmes d'« accessibilité par rapport aux encombrements » mais 21 % seulement considèrent ce problème comme fort ou très fort,
- la « contrainte fiscale » mais 15 % seulement considèrent ce problème comme fort ou très fort.



	Nulle ou faible	Moyenne	Forte ou très forte	TOTAL
Vétusté des locaux	73%	17%	10%	100%
Inadaptation des locaux	70%	18%	12%	100%
Insuffisance de surfaces	70%	9%	21%	100%
Absence de terrains disponibles	81%	8%	12%	100%
Accessibilité difficile / inadaptation	80%	8%	13%	100%
Accessibilité difficile / encombrement	58%	21%	21%	100%
Accessibilité difficile / réglementatio	80%	13%	7%	100%
Localisation dans un quartier non adapt	90%	3%	7%	100%
Activité du site crée des nuisances	87%	8%	6%	100%
Nuisances provoquées par environnement*	91%	6%	3%	100%
La contrainte fiscale	60%	25%	15%	100%
Le coût du foncier	68%	19%	13%	100%
Relations avec les élus	95%	2%	3%	100%
Relations / population des environs	86%	10%	5%	100%

* nuisances provoquées par les entreprises ou des infrastructures voisines occasionnant des éléments de gêne pour l'activité (pollution atmosphérique, olfactive, par exemple)

Les remarques consignées lors de l'administration de certains questionnaires montrent que les répondants ont vraiment souhaité faire preuve d'objectivité et ont souhaité différencier ce qui relève de leur jugement personnel (souvent subjectif et assez négatif) de ce qui pénalisait réellement et objectivement l'activité.

Des disparités apparaissent néanmoins. Ainsi :

- les acteurs implantés sur des sites isolés en agglomération jugent plus négativement que les autres l'accessibilité par rapport aux encombrements,
- les acteurs implantés sur des sites isolés en agglomération jugent plus négativement que les autres l'absence de foncier disponible.

Pourtant aucun de ces acteurs n'envisage de délocaliser mais ils sont un peu plus intéressés par une zone logistique dédiée que les autres.

De manière générale, aucune proposition ne recueille d'avis véritablement négatif puisque aucune moyenne générale n'est supérieure à 3 (elles sont même nettement inférieures à 3).

	Vétusté des locaux	Inadapt des locaux	Insuffisance de surfaces	Absence terrains disponibles	Accessibilité difficile / inadaptation	Accessibilité difficile / encombrement	Accessibilité difficile / réglementatio	Localisation dans un quartier non adapt	Activité du site crée des nuisances	Nuisances provoquées par environnement	La contrainte fiscale	Le coût du foncier	Relations avec les élus	Relations / population des environs
Dans une zone d'activité organisée	1,81	1,79	1,92	1,6	1,8	2,27	1,51	1,33	1,29	1,31	2,22	1,92	1,12	1,24
Dans une zone d'activité informelle	1,94	2,06	2,47	1,69	1,63	2,24	1,82	1,59	1,59	1,29	2,38	1,67	1,19	1,56
Dans une zone portuaire	1,82	1,91	2,27	1,55	1,73	2,55	2,09	1,18	1,55	1,09	2,1	2,36	1,55	1,7
Sur un site isolé hors agglomération	1,44	2,11	2,78	1,89	1,44	1,67	1,44	1,75	1,89	1,75	2,13	2	1,38	1,89
Sur un site isolé en agglomération	1,25	1,38	2,38	3	2	4	2,63	2	2,13	1,57	2,5	2,38	2,13	2
Autre	1,67	2	2,33	1,67	1,67	2,67	2	1,67	1,67	1,33	2	2,33	1,33	1,33
Moyenne générale	1,76	1,86	2,18	1,76	1,74	2,36	1,72	1,45	1,5	1,34	2,23	2,01	1,3	1,47

Les réponses sont présentées ici sous forme de moyennes (mode de traitement possible pour les questions à échelle). Les moyennes inférieures à 3 signifient qu'il y a plus d'acteurs considérant que la proposition n'est pas un obstacle que d'acteurs considérant cet obstacle comme fort. Les moyennes supérieures à 3 signifient qu'il y a plus d'acteurs considérant que la proposition constitue un obstacle que d'acteurs considérant cet obstacle comme faible. Une moyenne de 3 signifie qu'il y a autant d'acteurs considérant l'obstacle comme faible que d'acteurs considérant l'obstacle comme fort.

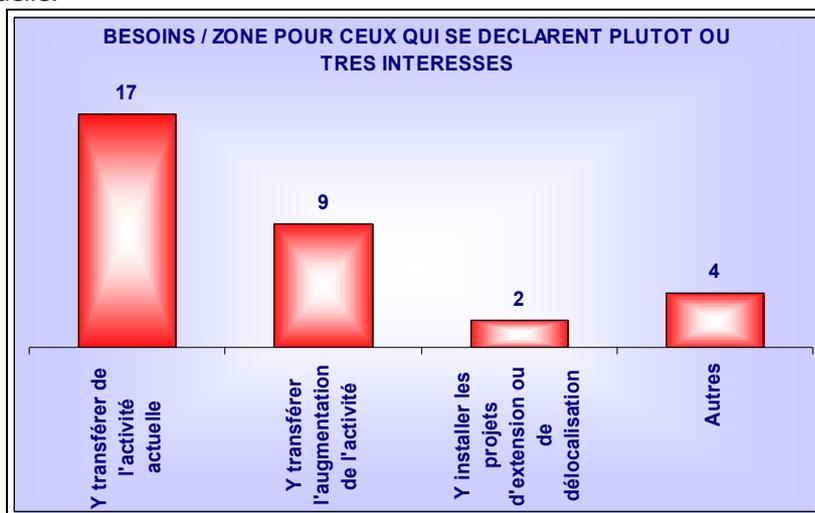
	Vétusté des locaux	Inadapt des locaux	Insuffisance de surfaces	Absence terrains disponibles	Accessibilité difficile / inadaptation	Accessibilité difficile / encombrement	Accessibilité difficile / réglementatio	Localisation dans un quartier non adapt	Activité du site crée des nuisances	Nuisances provoquées par environnement	La contrainte fiscale	Le coût du foncier	Relations avec les élus	Relations / population des environs
Intérêt pour une zone														
Pas du tout intéressé	1,31	1,44	1,85	1,32	1,76	2,21	1,29	1,16	1,21	1,19	2,35	1,74	1,06	1,26
Peu intéressé	1,44	1,52	2,15	2,04	1,74	2,15	2,07	1,5	1,41	1,31	2,63	2,37	1,37	1,5
Plutôt intéressé	2,61	2,57	2,61	2,04	1,68	2,57	1,79	1,71	1,75	1,54	1,75	2	1,48	1,67
Très intéressé	2	2,8	2,6	2	2	3,2	2,4	1,8	2,4	1,2	1,5	1,75	1,6	1,6
TOTAL	1,76	1,86	2,18	1,76	1,74	2,36	1,72	1,45	1,5	1,34	2,23	2,01	1,3	1,47
Pas du tout intéressé	1,31	1,44	1,85	1,32	1,76	2,21	1,29	1,16	1,21	1,19	2,35	1,74	1,06	1,26

1.5.5. Un tiers des répondants plutôt ou très intéressé par une zone logistique dédiée

33 répondants se déclarent plutôt à très intéressés par une zone logistique dédiée.

Ceux qui sont intéressés sont également ceux qui jugeaient un peu plus négativement que les autres la vétusté et l'inadaptation des locaux (les autres différences éventuelles ne sont pas indiquées comme statistiquement probantes par le logiciel de dépouillement d'enquête).

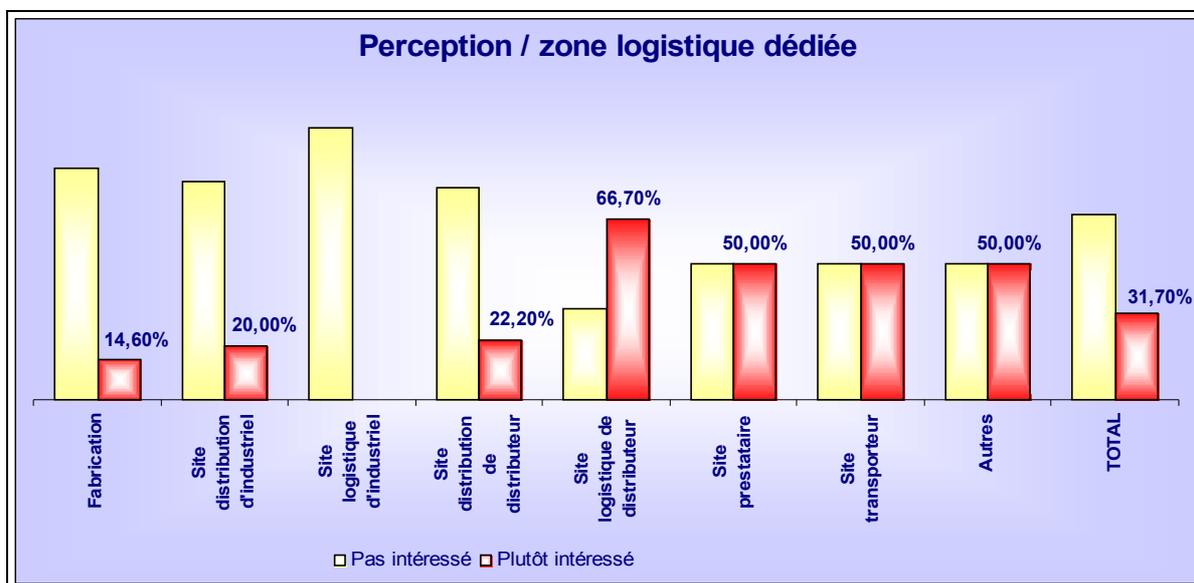
Ceux qui sont intéressés par une zone pourraient, pour la moitié d'entre eux environ, y transférer de l'activité actuelle.



1.5.6. Les prestataires et transporteurs et les répondants de sites logistiques de distributeurs plus intéressés que les autres

Il n'est guère étonnant de constater que les prestataires sont plus intéressés que les autres (en proportion d'entreprises). Leurs localisations sont, en effet, assez évolutives (ceci étant observé partout en France). Il en est de même, dans une certaine mesure, pour les sites autonomes des distributeurs dont les organisations voire les implantations logistiques évoluent plus rapidement que celles des industriels, en particulier lorsque celles-ci sont, comme en Alsace, très imbriquées à la production.

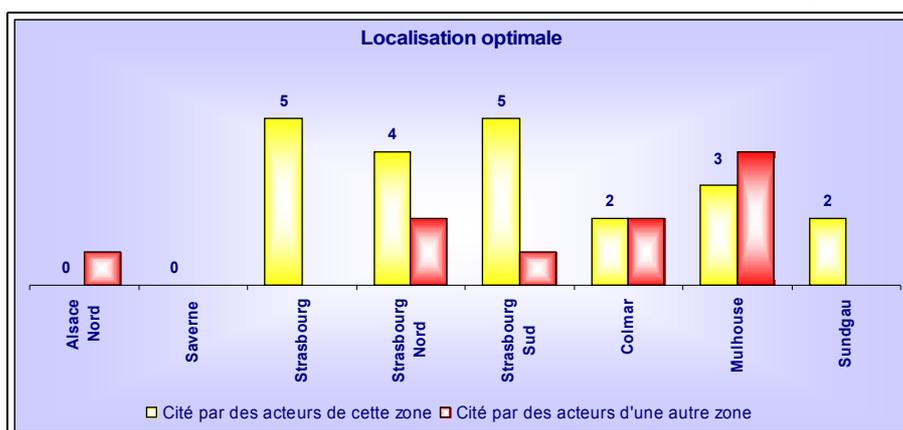
Le fait que les prestataires et sites logistiques des distributeurs soient, en outre, plus souvent locataires que les autres peut également fournir un éclairage sur le caractère moins rigide des implantations.



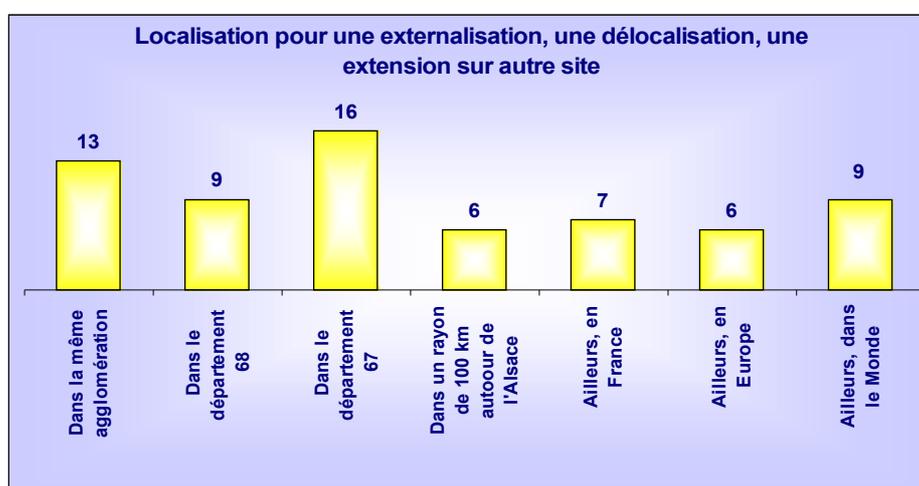
1.5.7. Un intérêt pour une zone logistique dédiée qui ne bouleverse pas fondamentalement les stratégies de localisation

La majorité des acteurs pense que la localisation optimale est dans leur zone. Nous avons traité cette question ouverte de deux manières⁵ :

- d'une part, en comparant les réponses et la localisation actuelle. Ce traitement montre que les répondants (renseignant la question) ont une préférence pour le territoire sur lequel ils sont déjà implantés. L'exception marquante est Mulhouse, plus souvent cité par des entreprises présentes ailleurs. Ce résultat semble attester d'une plus grande attractivité exogène de Mulhouse par rapport aux autres territoires affichant des attractivités plus endogènes.



Le choix de la proximité se retrouve également dans les réponses aux questions relatives à la localisation optimale pour une externalisation, délocalisation ou extension de site. Les répondants indiquent alors clairement une localisation optimale : « dans une même agglomération » ou dans le département (67 ou 68) sur lequel ils sont déjà implantés. Seules les entreprises qui ont indiqué par ailleurs que le projet serait une délocalisation ont coché « Ailleurs en France », « ailleurs en Europe », « ailleurs dans le Monde ».



- d'autre part, en consignat les zones, communes,...indiquées lorsque tel était le cas (ce qui s'est, en fait, avéré assez rare) :
 - o Entzheim a été cité deux fois de même que Hoerd, t,
 - o Les autres zones ou sites ont été chacun cités une seule fois : Hausbergen, Illkirch, Molsheim, Obernai, Sélestat, Wendenheim, Ottmarsheim, Erofret – Strasbourg, carreaux MDPA.

⁵ il s'agissait d'une question ouverte. Les réponses ont été diversifiées dans le fond et dans leur forme. Certains répondants ont évoqué un site « par exemple Ottmarsheim », d'autres ont indiqué « à côté de mon implantation actuelle », d'autres enfin ont suggéré « à Strasbourg mais loin des encombrements strasbourgeois »

2. PRATIQUES, STRATÉGIES ET ÉVOLUTION DES BESOINS LOGISTIQUES

L'analyse des pratiques, stratégiques et des besoins logistiques des entreprises alsaciennes a été entreprise dans le cadre d'une double démarche. Une approche générale (partie 1) visant à dégager les principales tendances de la logistique des acteurs économiques de la région par grands secteurs (industrie, distribution, prestation logistique) et par grand thème (transport et implantation) et une approche par filière (partie 2) détaillant pour 6 filières (5 filières industrielles traitées en partie 3 et la grande distribution traitée en partie 2) les principales caractéristiques et tendances de la logistique en Alsace.

Au total, 56 acteurs économiques et responsables d'entreprises ont été rencontrés pour les 6 filières, pour les autres industries hors filières et pour les prestataires logistiques. Leur répartition est indiquée par le tableau ci-dessous.

56 entreprises et organismes rencontrés

Filière automobile	Filière électricité- électronique	Filière matériaux de construction	Autres industries
- Automobile du futur	- DRIRE	- Point P	- Würth
- Perfoest	- Sony	- Leroy Merlin	- Cuisines Schmidt
- PSA-Gefco	- SEW Usocom	- Winnerberger	- De Dietrich Thermique
- General Motors	- Sarel (Schneider)	- Tryba	- Alcan Rhénu
- Johnson Controls	- Hager	- Clestra Steelcase	- Geismar
- Striebig	- Sharp		- Hartmann
- Géodis-BM	- Ricoh		- Liebherr
			- Timken
			- Triumph
Filière chimie- pharmacie	Filière boissons	Filière grande distribution	Prestataires logistiques
- CRCI Alsace	- ARIA	- Leclerc Scapalsace	- STEF TFE
- Novartis	- Carola	- Système U	- Feidt
- OCP	- Wattwiller	- Auchan	- Klinzing
- CIBA	- Granini	- Décathlon	- DHL Strasbourg
	- Kronenbourg	- ED	- Hoppner
	- Heineken	- Atlas Fly	- Seegmuller
	- Vallon Cristalline		- Tym
	- Wolfberger		- Exel Logistics
			- Gefco
			- TDI

2.1. Les entreprises industrielles

2.1.1. Spécificités alsaciennes

2.1.1.1. Les atouts de la logistique industrielle

La logistique industrielle est très fortement présente en Alsace, tout d'abord parce que l'Alsace est une région fortement industrialisée et parce que, par essence, la logistique est fortement présente en support de l'activité de production. Ce qui n'est pas une spécificité alsacienne, toutes les régions industrielles génèrent une logistique industrielle, devient un cas exemplaire pour cette région. En effet, cette logistique a une vivacité particulière qui tient à la diversité de son activité industrielle, à la nature des entreprises implantées (beaucoup de sociétés étrangères travaillant pour un marché géographiquement large) et aux pratiques spécifiques des entreprises en matière de logistique (fort taux d'internalisation des opérations logistiques, plus fortement intégrées à l'activité industrielle que la moyenne nationale).

La logistique industrielle alsacienne est donc très diversifiée, très puissante et très internalisée, même si cela n'est pas visible à première vue. Il s'agit en effet d'une logistique « cachée », souvent intégrée géographiquement aux usines, peu implantée dans des zones dédiées,

qui, par ailleurs n'existent quasiment pas en Alsace. C'est ce qui explique notamment que les alsaciens n'aient pas spontanément conscience que leur région est une grande région logistique.

Comme le précisent la plupart des entreprises rencontrées, l'Alsace est très bien positionnée géographiquement, au barycentre de l'Europe, ce qui permet d'atteindre facilement la plupart des grandes régions européennes à partir de la région. C'est ce qui explique l'importance des flux intra-groupes européens pour les organisations logistiques des firmes européennes, notamment allemandes ou des firmes extra européennes (américaines et japonaises notamment) ; en revanche, la région est excentrée au niveau national et est donc mal positionnée pour distribuer le territoire français.

2.1.1.2. Les formes de la logistique industrielle

La logistique des entreprises industrielles est présente en Alsace au travers de deux formes :

- **Une logistique au service de l'activité de production** se traduisant en amont par une logistique d'approvisionnement des sites de fabrication en matières et composants et en aval par une logistique d'évacuation des produits finis vers le marché. Cette logistique a, soit un caractère traditionnel avec des infrastructures logistiques pour stocker les matières approvisionnées et les produits finis dans ou à proximité des usines, soit un caractère plus moderne avec une organisation logistique en Juste à Temps (JAT), notamment dans l'industrie automobile, nécessitant une organisation de flux de proximité.
- **Une logistique de distribution des produits industriels** visant à distribuer à large échelle des produits provenant de plusieurs sites de production alsaciens et européens. Cela explique qu'en Alsace se soient développés des « Centres de distribution » européens ou euro-régionaux et parfois nationaux venant de tous les sites de production des groupes concernés ; c'est le cas des brasseurs, mais avec le désavantage d'une situation excentrée par rapport à un marché qui est essentiellement national, de Würth, Schneider, Osram, Triumph, ou bien encore Behr, Sharp et Liebherr dans le Haut-Rhin. Dans le même esprit, on assiste de plus en plus au développement d'organisations logistiques de Service Après-Vente pour la distribution de pièces détachées à l'échelle nationale (BMW), européenne (Sony) ou mondiale (Daimler-Chrysler).

Plus généralement, les périmètres des approvisionnements et de la distribution des sites industriels alsaciens sont essentiellement nationaux et européens.

Les fonctions logistiques développées par les acteurs industriels sont en même temps basiques (ex : stockage de masse) et plus sophistiquées, notamment autour des produits de consommation, avec beaucoup de préparation de commande, beaucoup d'automatisation et de conditionnement, mais aussi des fonctions d'assemblage final de produits, de différenciation retardée, avec peu de stock (ex : cuisines Schmidt, automobile).

Enfin, les industriels alsaciens se distinguent enfin par une tradition patrimoniale très nette ; la plupart des entreprises industrielles internalisent leurs opérations logistiques, qui sont le plus souvent réalisées sur des installations localisées dans ou à proximité des usines, sur des terrains leur appartenant (logistique dans l'usine). Elles font en effet peu appel aux prestataires logistiques, ce qui rend cette logistique peu visible pour la population et les élus alsaciens, mais ne l'empêche pas d'être très puissante.

2.1.2. Contraintes logistiques

La supply chain des entreprises alsaciennes est aujourd'hui en situation de maturité en liaison avec la maturité de l'industrie alsacienne. Menacée par les réorganisations et la nouvelle division géographique du travail à l'échelle planétaire, elle subit un effet ciseaux entre l'amont où elle supporte des coûts énergétiques et de matières premières croissants et l'aval où elle subit une érosion de ses prix en raison de la compétition accrue et de la concentration des ses clients qui induit une centralisation de leurs achats. Par ailleurs, les entreprises subissent des contraintes sanitaires et environnementales croissantes, ce qui accroît leurs coûts logistiques.

Les dynamiques logistiques industrielles à l'œuvre pour les grandes entreprises qui dominent l'industrie alsacienne ne révèlent cependant pas de très grosses diminutions de volumes, et un effondrement de l'activité productive, ce qui montre bien la solidité du tissu industriel régional.

Les besoins logistiques des entreprises industrielles alsaciennes sont toujours aussi importants et même croissants à mesure que la mondialisation se développe et que les organisations logistico-industrielles se complexifient du point de vue de l'organisation et de la géographie. Les moyens opérationnels et notamment les bâtiments et les équipements sont souvent quantitativement et qualitativement insuffisants, alors que les entreprises, pour des raisons financières hésitent à investir.

Cela se traduit par des besoins qui sont en partie externalisés, notamment en recourant au stockage débord auprès d'acteurs tiers et nécessite une rationalisation des sites car la multiplicité ne permet pas une optimisation des localisations.

Par ailleurs, la forte variabilité de la demande et de la production (jusqu'à plus de + 50 %) en raison de la forte saisonnalité de produits comme les boissons, les chaudières, ou les industries connexes à la construction, induit des déséquilibres se traduisant par des sous-capacités ou sur-capacités régulières de moyens logistiques, tant en installations fixes (entrepôts), qu'en moyens de transport. Ainsi, l'insuffisance de l'offre de transport sur le Sud de la France provoque des saturations qui pénalisent fortement l'activité en termes de coûts ou de qualité de service.

2.1.3. Perspectives

Le développement de la logistique de l'industrie alsacienne est lié à des stratégies plus globales qui échappent à la région et qui ne sont pas elles-mêmes de nature logistique (stratégies financières, concentrations, restructuration du manufacturing...).

De moins en moins d'industriels veulent investir dans l'outil logistique qui ne garantit pas un retour sur investissement de 1 à 3 ans en lien avec les stratégies financières des groupes mondialisés qui ne raisonnent pas en termes d'optimisation des flux ou de la production, mais de stratégie financière. Cela aboutit à ce que les logistiques des entreprises alsaciennes soient parfois désorganisées en raison d'objectifs de court terme.

Cependant, on pourrait assister à un développement de l'externalisation de certaines opérations logistiques liée à saturation de bâtiments dans lesquels sont traditionnellement opérées en interne les fonctions logistiques des entreprises.

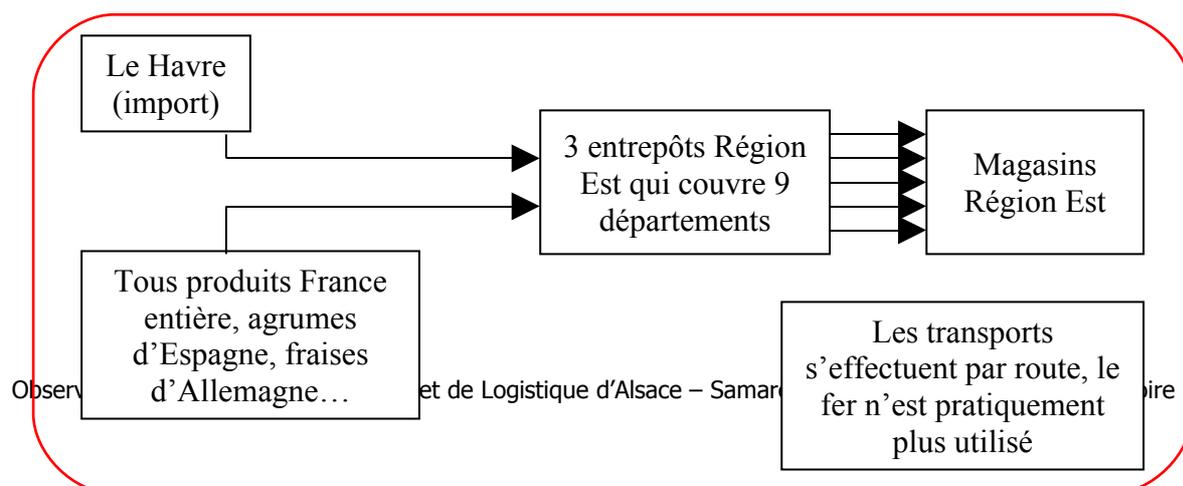
Enfin, les entreprises industrielles alsaciennes expriment massivement le besoin d'un renforcement et d'une amélioration des connexions extérieures et de leur fiabilisation. Cela concerne les principaux modes de transport, la route, bien sûr, mais aussi, et c'est plus nouveau, le chemin de fer et surtout la voie d'eau, qui connaît un fort engouement de la part de nombreux industriels.

2.2. Les distributeurs

2.2.1. Spécificités alsaciennes

Les spécificités de la distribution en Alsace sont fortement liées à la localisation géographique de la Région. Sa position de carrefour au sein de l'Europe de l'Ouest en fait un barycentre, notamment pour la distribution spécialisée (Décathlon Mulhouse distribue sur le Grand Est de la France et en Allemagne, pour un rayon d'action de 450 Km). La nature des produits traités par cette dernière est en effet moins sensible à « l'effet frontière » que ne manquent pas de rencontrer les produits de grande consommation (incompatibilité des étiquetages, différences mercatiques...problématiques davantage rencontrées par Leclerc par exemple).

Le schéma de distribution de Scapalsace (Leclerc)



Cet effet frontière se traduit concrètement par une organisation logistique plus nationale sur la partie aval pour les Grands Distributeurs et davantage transfrontalière pour les spécialistes. Les deux familles d'acteurs développent ensemble leurs achats internationaux (bien que la quasi-totalité des bicyclettes Décathlon soient produites en France par exemple), faisant jouer un rôle croissant aux places portuaires via le transport de conteneurs en provenance de l'Extrême Orient. Le pôle alsacien de la distribution est quant à lui le premier de l'Est de la France et se caractérise notamment par sa diversité.

2.2.2. Contraintes logistiques

Au développement des achats à l'international s'ajoute une tendance à la multiplication des références de produits. Au solde naturel des références (création de produits – retrait du marché), toujours positif, s'ajoute une volonté de répondre aux aspirations du temps. Alors que les enseignes à bas prix ont axé leur stratégie sur la maîtrise des coûts, d'autres enseignes plus généralistes (moins axées sur les produits de grande consommation à forte rotation) préfèrent adopter une stratégie de différenciation. La démarche mercatique d'une entreprise visera par exemple à mieux représenter la palette des produits régionaux face à la « mondialisation du goût ». Cette diversification a pour conséquence de complexifier la gestion des flux (approvisionnement, gestion des linéaires et des risques de rupture...) et d'augmenter les besoins de surfaces de stockage (pour une palette en préparation de commande, il faut deux palettes en stock).

Contrairement à une idée répandue, les acteurs de la grande distribution n'ont pas facilement recours à des surfaces de stockage de débord (surfaces de stockage extérieures louées en cas de saturation des capacités du site de stockage principal). Comme dans d'autres secteurs économiques de gestion de flux, le stockage de débord est souvent perçu comme la solution de dernier recours, à cause de la complexification des flux que la création d'un site temporaire implique. On préférera donc maximiser l'utilisation des surfaces disponibles ou procéder à une extension des bâtiments, toujours contrainte malheureusement par le foncier disponible. Cependant, le fait de pouvoir recourir à des surfaces de débord peut représenter un réel intérêt pour des acteurs ayant épuisé leurs réserves de productivité ou ne bénéficiant pas d'une visibilité suffisante sur les volumes futurs de l'activité.

2.2.3. Contraintes transport

Le transport ferroviaire demeure un enjeu pour les acteurs de la grande distribution (ce qui est moins vrai pour la distribution spécialisée). En effet, les enseignes traitent toujours des flux de produits pondéreux tels que les boissons ou les lessives qui sont traditionnellement des frets confiés au rail. Bien que les problèmes de qualité de service de l'opérateur historique et les évolutions de l'économie des flux (juste à temps généralisé) aient fait perdre des parts de marché au fer, le transport ferroviaire demeure une problématique de type stratégique, au sens du long terme et de l'image de l'entreprise. Les évolutions réglementaires liées à l'environnement pourraient ramener le fer sur le devant de la scène. Nombreux sont également les opérateurs qui attendent de l'ouverture du marché du fret une amélioration sensible de la qualité de service du rail.

Comme nous l'avons dit par ailleurs, les entreprises de la grande distribution, à l'instar d'autres secteurs d'activités, tendent à développer leurs achats dans les pays émergents (notamment l'Asie). Les contraintes de planification, les aléas logistiques et les risques d'obsolescence (par exemple, dans le marché versatile du vêtement) semblent pour le moment compensés par les économies réalisées sur la production. La logistique est mise à forte contribution pour maintenir ce fragile équilibre.

En tant que porte d'entrée du territoire et point critique de la chaîne, les places portuaires et leurs liaisons avec les plates formes de distribution ont acquis un rôle stratégique. Le transport et la gestion des conteneurs, qui voient leurs trafics littéralement exploser, doivent pouvoir se dérouler dans les meilleures conditions. Le choix du port de transit entre dans la stratégie logistique des entreprises : pour l'Alsace, il s'agit principalement des ports du Havre ou du Benelux. D'un point de vue plus micro géographique, certaines entreprises se plaignent de la gêne provoquée par la fermeture du tunnel Sainte Marie, qui complique fortement la desserte des Vosges.

2.2.4. Perspectives

La réforme de la Loi Galland par la Loi Dutreil du 2 août 2005 visant entre autres choses à limiter les marges arrière, est en train d'avoir un effet significatif sur les organisations logistiques de la grande distribution. La compétition pour l'accès aux linéaires étant très forte, les grandes enseignes avaient pris l'habitude d'augmenter leur revenus grâce à la facturation à leurs fournisseurs de « prestations » commerciales (têtes de gondoles...) leur permettant de d'améliorer leur visibilité. Avec la suppression ou la limitation de ces pratiques par la loi, la grande distribution cherche à présent à améliorer ses marges grâce à la logistique. En effet, les produits sont toujours en principe achetés au même prix, mais sans les coûts logistiques. Ce système est renforcé par les risques accrus de pénalités de livraison susceptibles d'être appliqués aux fournisseurs.

Face à ces évolutions, les fournisseurs esquissent des coopérations logistiques qui leur permettraient de massifier les flux et donc de baisser leurs propres coûts, et peut être même de mutualiser les risques de pénalités ? Nous soulignons le fait que ces tendances demandent encore à être confirmées. Cependant, les grandes enseignes seraient favorables à un tel système et sont prêtes à l'encourager. Dans ce cadre là, la création d'une zone dédiée au transport et la logistique, notamment au « cross docking », pourrait intéresser fortement les acteurs de la Supply Chain.

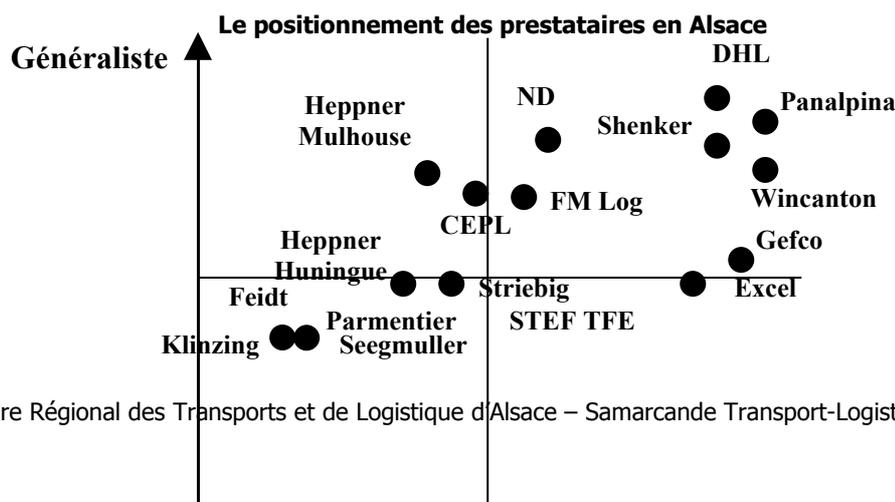
L'internationalisation des distributeurs spécialisés devrait s'intensifier dans le sillage de la mondialisation et d'un euro fort qui rend le sourcing extra européen d'autant plus attractif. La conception des chaînes logistiques des distributeurs obéit toujours à une forte logique barycentrique, qui est encore plus valable pour les grandes enseignes qui gèrent des flux à moindre valeur ajoutée par rapport aux spécialistes. Plus sensibles à la part du coût de transport dans le prix des produits, les enseignes généralistes surveillent davantage leur ratio coûts de transport/ surfaces de stockage. L'un des grands acteurs de la distribution généraliste d'Alsace a fait part d'un déplacement probable du barycentre actuel, mais davantage à moyen ou long terme.

2.3. Les prestataires logistiques

2.3.1. Spécificités alsaciennes

La Région Alsace jouit d'un riche tissu de prestataires logistiques, qui couvre les échelles régionale (Parmantier, Jung Seegmuller, Greilsammer, Striebig, Klinzing, Feidt...), nationale (Heppner, Géodis, Gefco, ND, FM, CEPL...) et internationale (DHL, Wincanton, Panalpina, Schenker...).

Le classement de ces prestataires dépend aussi de leur degré de spécialisation. Certains prestataires travaillent en effet sur une filière en particulier (la température dirigée pour STEF TFE, l'automobile pour GEFCO), ce qui détermine un certain nombre de caractéristiques (géologique des flux, type de gestion en flux tendus, traçabilité des produits, continuité de la chaîne du froid...). Un autre type de spécialisation relève de l'activité monoclient, ce qui est le cas dans la région de Strasbourg d'un opérateur d'envergure internationale : dans ce cas, il s'agit pour un prestataire de répondre à un besoin très spécifique d'un client industriel, en l'occurrence implanté en Allemagne. La durée du contrat et ses conditions de renouvellement conditionnent la stabilité de l'implantation et la nature de l'activité. Pour les prestataires qui travaillent sur le mode multiclient, on trouvera notamment des messagers comme DHL Strasbourg, ou des prestataires de services aux industriels (HeppnerHuningue) ou aux distributeurs. Dans ce cas, le volume total de flux est assuré par le cumul des flux de plusieurs contrats de prestation. Cette caractéristique est particulièrement affirmée chez les messagers.





Spécialiste

Même si l'Alsace ~~sace la culture de l'Europe~~ Local ~~sace la culture de l'Europe~~ Global ► l'activité des prestataires peut s'appuyer sur un marché local riche. Les marchés peuvent être quant à eux porteurs sur certaines filières, à l'exemple de Chrysler-Striebig pour l'automobile. La localisation géographique de la Région permet aux entreprises de travailler avec des transporteurs réputés pour leur qualité de service, qu'ils soient suisses, allemands ou français. Néanmoins, un grand prestataire ne travaille plus qu'avec un transporteur allemand, après avoir privilégié par choix politique les transporteurs locaux. La gestion de ses flux ne pose plus de problème désormais, notamment pour la traçabilité. Il reste que la dimension internationale des réseaux de prestation permet aux chargeurs de profiter du positionnement géographique de l'Alsace en plein cœur de la « banane bleue¹ ». Cette accessibilité est pour bon nombre d'opérateurs un atout important de la Région, dans la mesure où l'Allemagne est également le 1^{er} partenaire commercial de la France. La proximité de la Suisse est également intéressante pour les prestataires équipés pour gérer des flux de produits pharmaceutiques. La région d'Huningue est ainsi riche en marchés de produits manufacturés et pharmaceutiques, mais souffre également d'un certain vieillissement de son parc logistique immobilier, qui entraîne une certaine pression sur les prix.

L'Alsace jouit également d'une excellente réputation pour la qualité de sa main d'œuvre, notamment pour les entreprises japonaises ou nord-américaines. L'implantation de Toyota à Valenciennes n'avait ainsi rien d'inéluctable, les dirigeants de l'entreprise ayant d'abord notamment privilégié l'Alsace. Ces questions d'attractivité sont primordiales pour les prestataires, qui dépendent directement des industries implantées sur le territoire. Ainsi pour certains opérateurs, l'Alsace ne sait pas assez se vendre et mettre en avant ses atouts (dont le fait que la majorité des alsaciens sont polyglottes). L'orientation européenne de Strasbourg constitue un autre de ces atouts et participe du rayonnement de la Région dans son ensemble. La Région disposerait également de terrains pour développer la logistique (terrains agricoles), mais trop peu de surfaces lui sont encore allouées. Les surfaces de terrains disponibles seraient ainsi inférieures au potentiel économique porté par les activités de transport et logistique.

D'un point de vue plus général, chaque prestataire cherche à développer sa flexibilité, son adaptabilité et sa proximité commerciale et géographique avec ses clients. Cela permet d'expliquer en partie les caractéristiques des réseaux d'agences (localisation, nombre) et la taille des sites (taille minimale optimale).

2.3.2. Contraintes logistiques

La première source de difficultés rencontrées par les prestataires logistiques tient à l'engorgement routier de la ville de Strasbourg, qui a eu directement pour effet d'augmenter les incertitudes sur les délais de livraison. Or la planification est un élément crucial de la gestion de la Supply Chain. Certaines entreprises, comme les transporteurs express, s'engagent sur le respect d'horaires de livraisons stricts. Pour réduire l'incertitude, il faut diminuer le nombre de points de livraisons, ce qui fait baisser la productivité et le chiffre d'affaire. Les liaisons entre dépôts sont également rendues plus difficiles par la saturation des axes de circulation. C'est donc la productivité globale des organisations qui est en somme perturbée et contrariée par ce problème.

Il est bien évident que le report de trafic provoqué par le transit des poids lourds voulant éviter le péage allemand (LKW MAUT) ne favorise pas cette situation. Par contre, nombreux sont les prestataires alsaciens qui ne sont pas favorables à l'instauration d'un péage en Alsace, pendant des équipements allemands, dans la mesure où cela viendrait encore pénaliser les marges des

¹ La « banane bleue » est le nom donné par les géographes à une aire de prospérité économique en Europe de l'Ouest qui s'étend de la région de Londres jusqu'au Nord de l'Italie, en passant par les Pays Bas, le Luxembourg, l'Ouest de l'Allemagne, l'Est de la France et la Suisse. Ce concept fait référence à une prise d'images nocturnes par satellite, sur lesquelles cette région particulièrement dense et lumineuse prend la forme d'une banane de couleur bleue.

transporteurs locaux pour l'essentiel. Selon une estimation, 80 % des recettes du nouveau péage seraient prélevées sur des entreprises de transport et logistique locales.

Cette problématique est à rapprocher du phénomène de perte de vitesse du pavillon français à l'échelle internationale, qui cherche péniblement à conserver ses faibles marges. Les prestataires d'envergure régionale luttent de plus en plus sur le plan local.

Les contraintes rencontrées par les prestataires peuvent être aussi beaucoup plus micro géographiques et concerner la zone d'activité où l'entreprise est implantée. Par exemple, un prestataire rapporte le fait que les accès immédiats à son site ne sont pas en très bon état. La circulation des poids lourds est en effet très contraignante pour la voirie, dont l'état peut rapidement se dégrader. Or la qualité des infrastructures joue un rôle stratégique en matière de logistique, d'un plan local à une échelle globale.

Autre contrainte évoquée par les prestataires alsaciens, la difficulté à trouver des tractions suivant les périodes de l'année (activité saisonnière des boissons par exemple) ou les destinations qui présentent un déséquilibre des flux trop important (trafic entre la Région Alsace et l'Espagne d'où proviennent les agrumes par exemple). Cette pénurie chronique nécessite d'améliorer les procédures de planification et de partenariats avec les transporteurs.

Enfin, les clients sont de plus en plus exigeants sur la traçabilité des produits, pour des questions de sécurité (alimentaire par exemple) et de service client. Les prestataires font de la traçabilité un facteur de différenciation concurrentielle et investissent massivement dans les technologies de l'information et de la communication.

Certains prestataires peuvent enfin craindre certaines évolutions du service des douanes, qui offre parfois son assistance en direct à leurs clients, au risque de les court-circuiter. Dans le même ordre d'idées, la réglementation appliquée par la DRIRE change trop souvent et engendre une relative incertitude quand aux modes de fonctionnements, d'éventuels investissements de mise aux normes... etc.

2.3.3. Perspectives

Les prestataires, comme de nombreux autres secteurs d'activités économiques, tendent à développer des prestations à haute valeur ajoutée. Cette montée en gamme doit leur permettre de résister à la pression d'une concurrence basée sur la maîtrise des coûts avec laquelle les prestataires français peuvent difficilement lutter. Le développement de l'entrepôt par les transporteurs, qui a donné naissance au secteur de la prestation logistique spécialisée, est d'ailleurs à l'origine d'une telle évolution. La filière automobile pourrait bien être le moteur de cette montée en gamme stratégique.

Le phénomène des délocalisations a pu un temps faire peur, mais l'on s'aperçoit qu'un certain nombre d'entreprises tendent à se relocaliser à cause de la piètre qualité fournie par les pays à faibles coûts de main d'œuvre. Le tissu industriel régional, qui constitue l'une des premières sources de l'activité des prestataires, ne subit donc pas d'évolution univoque.

Par ailleurs, les prestataires sont a priori moins intéressés par la création d'une zone logistique dédiée que ne peuvent l'être les chargeurs. Ces derniers ont plus souvent en Alsace qu'ailleurs, une logistique internalisée : la gestion des flux n'étant pas leur cœur de métier, l'utilisation de surfaces de débord peut leur être très utile pour les pics d'activités.

Certains prestataires voient aussi tout l'intérêt que pourrait représenter la création d'une plate forme logistique à Strasbourg, la Région étant un carrefour de flux allant jusqu'à la Scandinavie. Cet équipement entrerait en synergie avec l'aéroport, qui est un atout dans les problématiques de gestion des flux. Il faut savoir par exemple que dans le transport, la messagerie nationale est plutôt un marché plat, voire en baisse, tandis que la logistique et l'affrètement suivent les courbes de croissance de l'industrie. Le vrai potentiel est celui de la messagerie à l'international et davantage encore celui de l'aérien international (qui tend néanmoins à devenir moins profitable pour les entreprises à cause de l'arrivée d'un certain nombre de concurrents).

Il existe en fait une concurrence entre l'Alsace et la Lorraine en ce qui concerne la logistique. La Lorraine a en effet tendance à attirer davantage de plates formes logistiques dans la mesure où elle est plus proche de Paris.

Une croissance du volume d'activité peut justifier une relocalisation, mais la plupart du temps à proximité de l'implantation initiale. Il se pose notamment le problème de la main d'œuvre, dont le rayon d'action est plus limité à cause de son pouvoir d'achat, mais aussi la proximité géographique d'avec les clients (logique de barycentre), source de performance commerciale et d'économies (coûts de transport). De ce point de vue, l'âge des bâtiments occupés ne pose forcément problème, puisqu'il est toujours possible de les restructurer (cas d'Heppner qui est implanté à 1 Km de l'autoroute et qui a choisi de requalifier sa plate forme datant des années 40). Une bonne implantation, à proximité des bassins de consommation et des grands axes routiers, compte davantage que l'adaptation du bâtiment, même si à terme et selon le volume d'activité, les caractéristiques de l'immobilier peuvent constituer un facteur d'instabilité.

Enfin, les prestataires devraient poursuivre leur stratégie patrimoniale qui les pousse à développer les sites qu'ils possèdent en propre. Ces immobilisations leur permettent éventuellement de mieux se financer par l'emprunt, tandis que les camions constituent des actifs beaucoup plus liquides que les entreprises vendent et achètent suivant la conjoncture.

2.4. Les enjeux clés des flux et du transport

2.4.1. Diagnostic

Le déséquilibre des flux déjà diagnostiqué plus haut est un phénomène récurrent accentué par la saisonnalité (ainsi en été 2006 on a assisté à une augmentation de plus de 50 % des prix de transport). Les clients industriels sont soit obligés de s'aligner, soit de s'organiser en réorganisant leurs flux.

Actuellement le transport routier de marchandises français ne va plus à l'étranger car ses prix ne sont plus compétitifs, notamment face à la concurrence des pays de l'Est de l'Europe et ne va plus sur certains territoires (Sud de la France) en raison du déséquilibre structurel des flux.

Cela induit de très graves difficultés d'accès à certains marchés pour une région excentrée, notamment pour ce qui concerne les produits de consommation nationale. Cela risque d'aboutir à **des délocalisations logistiques**, voire des délocalisations industrielles, vers des régions plus centrales. Ainsi, par exemple, le centre de distribution de Kronenbourg pourrait être délocalisé de l'Alsace vers le centre de la France ou l'Île de France, en utilisant des navettes ferroviaires pour l'approvisionner depuis les sites de production alsaciens.

La loi Dutreil mise en place en 2008, pourrait également provoquer des difficultés en imposant des tâches logistiques supplémentaires aux industriels, alors qu'ils n'ont pas de compétences et pas poids suffisant face aux transporteurs, contrairement aux distributeurs. Cela pourrait se traduire par une augmentation du coût de transport supporté par les fournisseurs de la grande distribution et une raréfaction de l'offre transport, une baisse de la qualité de service et le paiement de pénalités par les fournisseurs à leurs clients.

Les chargeurs qui sont souvent jugés comme responsables de sinistralité dans le transport par les transporteurs, à force de baisse de prix, seraient ainsi pénalisés en subissant les conséquences de la diminution de la flotte des transporteurs.

Une autre question importante se pose fortement pour les acteurs de la logistique alsacienne, celle des difficultés permanentes de circulation autour de l'agglomération strasbourgeoise et notamment sa traversée Nord-Sud, qui induit une coupure de fait de l'agglomération. L'insuffisance du réseau autoroutier et sa conception inadaptée, liée à l'absence de périphérique et à la non réalisation du GCO, ainsi que les défaillances des interconnexions des réseaux allemand et français rendent souvent insupportable la situation pour beaucoup de transporteurs et d'entreprises industrielles.

2.4.2. Des pistes de réflexion pour le transport

La démarche partenariale avec les transporteurs, l'engagement de volumes annuels contre la garantie de capacités transport lissées (mais ce n'est pas possible pour les industries saisonnières comme les

brasseries) et la récompense de transporteurs en liaison avec la qualité de service qu'ils offrent pourraient être des pistes d'avenir pour le transport en relation avec ses clients.

Ainsi, le co-chargement, c'est-à-dire l'approche mutualisée d'industriels (ACUTA) pour acheter des capacités de transport afin de compenser la saisonnalité, de lisser la demande et d'optimiser les taux de chargement est une solution qui semble se développer.

La diversification des transporteurs, intégrant des partenariats avec les transporteurs étrangers (ex : vers le Sud de la France et de l'Europe, développement de la mutualisation avec des transporteurs espagnols) est aussi une solution envisagée.

Certains chargeurs s'orientent vers une ré internalisation de leur transport avec la mise en service de navettes de tournées vers les régions destinataires, notamment quand les délais de livraison sont très courts comme pour les produits de consommation.

Les modes alternatifs à la route (fer et voie d'eau), restent encore influents pour produits lourds ou les trafics intercontinentaux comme les conteneurs. L'alternative modale, notamment ferroviaire semble être de plus en plus envisagée pour des opérateurs routiers comme TDI ou TFE. Cette démarche vise à une prise en charge par des transporteurs routiers de la création d'une offre ferroviaire nouvelle ou un lobbying vis-à-vis de la SNCF. Mais il faut reconnaître qu'il existe une défiance importante de chargeurs vis-à-vis de l'opérateur historique.

L'objectif de ces entreprises est de massifier des volumes, de grouper des envois sur des destinations communes embranchées (ex pour les brasseurs vers les régions de consommation). Ces entreprises doivent donc procéder à une coordination des flux, trouver lieux de consolidation ferroviaire, et mettre en oeuvre un système de pré et post acheminement car ils doivent opérer à une échelle géographique large pour capter un maximum de trafic.

Cela amène aussi à devoir convaincre le partenaire à l'autre bout, notamment les grands distributeurs quand il s'agit de produits de consommation, d'autant qu'il y a peu de sites embranchés.

Cela pose enfin le problème des opérateurs de fret ferroviaire de proximité (OFP), acteurs nouveaux qui pourraient prendre le relais de la SNCF qui ne dessert plus de nombreux territoires et qui, dans des conditions d'exploitation adaptées, pourraient permettre une captation et une massification du fret dans des conditions économiques compétitives.

2.4.3. Les problématiques d'implantation et de localisation

La question de la localisation des activités logistiques en Alsace est une question cruciale, car la région souffre d'une véritable pénurie des espaces d'accueil, alors qu'il n'existe aucune zone disponible dédiée à la logistique, ce qui constitue un cas unique en France.

Pour les entreprises, le problème des fournisseurs est posé de façon de plus en plus vive avec la **généralisation des approvisionnements en produits low cost** en provenance des pays à bas coûts salariaux. Il se résume de la façon suivante :

- Le coût d'achat des approvisionnements est en baisse pour des raisons de concurrence.
- Le sourcing se fait de plus en plus dans des pays éloignés, notamment en Asie (Chine particulièrement).
- On passe ainsi d'approvisionnements en JAT et en flux tirés, permis par la proximité des fournisseurs, à une logique de flux poussés en raison de l'éloignement des nouveaux fournisseurs et de la nécessaire massification des volumes pour le transport maritime.
- La massivité des approvisionnements induit la multiplication des stocks de débord, une immobilisation financières et des surcoûts de transport.
- Les industriels imposent une fragmentation, avec des stocks d'écrêtage (produits stockés au-delà des quantités immédiatement nécessaires) en vue de toujours plus optimiser le coût de transport ce que permet le camion complet.
- Cela marque l'intérêt pour de nouvelles plates-formes logistiques en Alsace.

La problématique du JAT nécessite par ailleurs une grande proximité pour assurer des approvisionnements des chaînes de montage automobile dans des conditions de sécurité et de qualité

optimales. Cela pose la question de capacités d'accueil pour les entreprises travaillant en JAT avec leurs donneurs d'ordre (voir en partie 3 l'exemple de la filière automobile).

Pour certaines entreprises, il n'existe pas de problème d'infrastructures, de main, d'œuvre ou de foncier en Alsace, mais surtout un problème de capacités de transport :

- Les entreprises sont saturées en surfaces logistiques et n'osent pas s'agrandir à cause de problèmes de transport qui obèrent le développement logistique ; une solution à ces problèmes permettrait de débloquer le développement de surfaces de stockage.
- Cela induit des risques de délocalisation logistique (Kronembourg, De Dietrich).

En dehors du stockage de débord pour des produits à faible valeur ajoutée, il ne semble pas qu'il existe de forte demande d'externalisation logistique de la part des chargeurs.

En Alsace, les deux grands types de logistique exogène cohabitent. **Le point fort, c'est la distribution internationale** qui est fort bien représentée dans la région, ce qui nécessite de valoriser l'accès international de la région en import et en export et de développer le transport par barge de conteneurs sur le Rhin avec une priorité au développement de la logistique pour les ports, seules zones logistiques multi-modales, et pour lesquels il y a nécessité de préserver l'accessibilité.

Le point faible, c'est la logistique nationale en raison de la situation excentrée de la région et du déséquilibre des flux et de la raréfaction de l'offre routière ; l'Alsace est de ce point de vue en concurrence avec la Lorraine qui se positionne par ailleurs comme port sec du Benelux.

3. LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE DANS LES FILIERES ALSACIENNES

Cette partie de l'étude a pour objectif d'approfondir la connaissance de la réalité logistique des entreprises alsaciennes et des enjeux dont elle est porteuse au travers de plusieurs filières régionales parmi les plus représentatives.

Cette analyse a pour objectif de mettre en évidence l'importance de la fonction logistique dans le fonctionnement des entreprises et des filières et en quoi elle est un gage de compétitivité dans un monde de plus en plus concurrentiel. Elle vise également à montrer que l'Alsace, en raison de son positionnement géographique et de ses spécificités économiques bénéficie d'atouts logistiques considérables qui sont eux-mêmes des atouts majeurs pour la pérennisation, voire le développement de l'activité économique en général et de l'activité productive en particulier.

La logistique est un levier de plus en plus fort du développement économique, surtout pour les territoires ouverts sur l'extérieur comme l'est l'Alsace. Il est donc important de bien identifier sa place et son importance pour que les acteurs publics utilisent ce levier dans leurs politiques de développement économique.

Au départ, 6 filières ont été retenues pour être analysées :

- la filière automobile,
- la filière chimie-pharmacie,
- la filière électricité-électronique,
- la filière boissons,
- la filière matériaux de construction,
- la filière grande distribution.

La filière grande distribution, qui n'est pas en fait une véritable filière, mais le débouché de plusieurs filières de produits de consommation, a été déjà abordée dans la partie précédente et ne sera pas reprise dans la présente partie. La filière électricité-électronique a en réalité été recentrée sur l'industrie électronique, car le nombre d'observations a été insuffisant pour pouvoir traiter de façon spécifique deux ensembles qui constituent en fait deux filières différentes. Les cas des entreprises de l'industrie électrique interrogées ont été reversés dans l'analyse plus générale de la partie 2.

3.1. La filière automobile

3.1.1. La réalité de la filière en Alsace

La filière automobile est sans doute la plus importante de la région tant d'un point de vue quantitatif (on estime que plus de 50 000 emplois sont concernés directement et indirectement) que d'un point de vue qualitatif puisque la filière structure une bonne part du tissu industriel alsacien et de l'activité de ses entreprises. L'Alsace, à laquelle on peut adjoindre le Nord de la Franche-Comté (Pays de Montbéliard), qui s'intègre dans un même ensemble productif, est en effet la seconde concentration de l'industrie automobile française après l'Ile-de-France et avant le Nord-Pas de Calais et la Haute-Normandie. Elle est dominée par la présence historique de Peugeot, devenu depuis le groupe PSA (Peugeot-Citroën) à Sochaux, puis à Mulhouse-Sausheim.

Par ailleurs, le profil automobile de la région n'est pas simplement induit par la présence du premier groupe national, mais également par la proximité immédiate d'une des principales concentrations automobiles allemandes, dans le Nord du Pays de Bade, avec les sites d'assemblage de véhicules particuliers et de poids lourds du groupe Daimler-Chrysler (Mercedes) à Rastatt et à Wörth.

Par ailleurs, la situation géo-stratégique exceptionnelle de l'Alsace, au cœur de l'Europe, mais surtout au cœur de l'une des plus puissantes concentrations automobiles de la planète (France, Allemagne rhénane, Belgique) lui confère un positionnement logistique extrêmement favorable pour la filière automobile.

Cette réalité donne lieu à une structuration géo-industrielle spécifique, qui induit la constitution de deux territoires distincts :

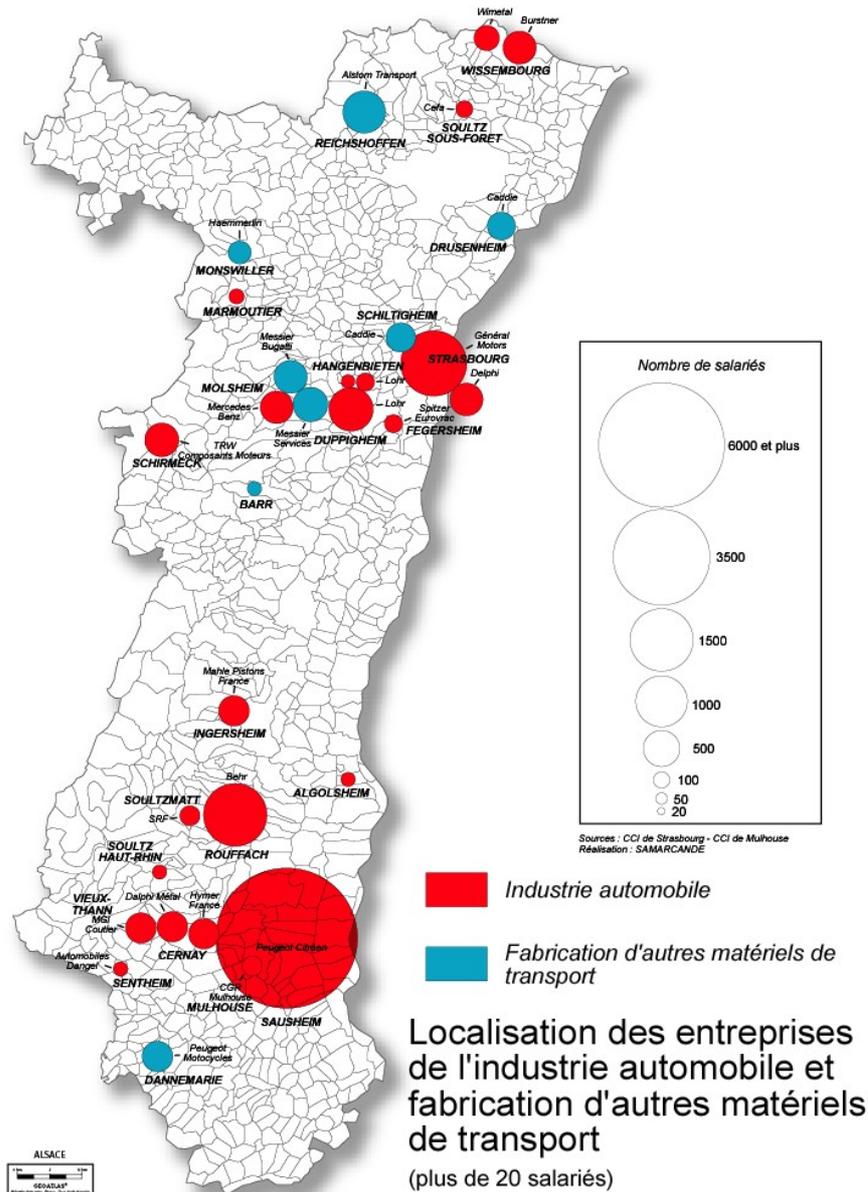
- **Le Haut-Rhin** qui est polarisé par le groupe PSA et son usine de Mulhouse et qui a engendré un tissu industriel et logistique puissant en synergie avec le Pays de Montbéliard et l'usine de Sochaux. Le département est ainsi caractérisé par un système articulé autour de l'usine de Sausheim, pour laquelle travaillent de nombreux fournisseurs, sous-traitants et prestataires logistiques.
- **Le Bas-Rhin**, dont le tissu industriel est plus diversifié, et qui travaille non seulement (et minoritairement) pour PSA, mais aussi pour la plupart des constructeurs automobiles européens, dont les sites d'assemblage sont situés à proximité de l'Alsace. Le système automobile bas-rhinois est donc composé d'acteurs très différents : filiales de constructeurs (General Motors, Daimler-Chrysler), à vocation européenne et mondiale, de fournisseurs de rang 1¹ travaillant pour des usines situées dans toute l'Europe. Le Nord du département, proche des usines d'assemblage de Daimler Benz dans le Bade-Wurtemberg, est sous l'influence des activités de ce groupe et accueille des sites de production et des plates-formes logistiques qui leur sont destinés.

Au total, l'Alsace accueille une diversité d'activités et d'entreprises dédiées à la filière automobile et ce, à tous les niveaux de la chaîne productive :

- **Un site d'assemblage de véhicules** : l'usine PSA de Sausheim (13 000 salariés, plus grand site industriel alsacien), dédiée, comme celle de Sochaux (et celle de Vigo en Espagne) à la « plate-forme 2 » (moyenne gamme) et qui assemble la C4 de Citroën, alors que Mulhouse assemble la 307 Peugeot (puis la 308).
- **Des équipementiers de rang 1** approvisionnant les usines de PSA de Sochaux et Mulhouse (Faurecia ou Silest pour les sièges, Visteon pour les planches de bord, Inergy Automotive pour les réservoirs...) ou d'autres usines européennes, voire mondiales (GM) d'autres constructeurs (General Motors pour les boîtes de vitesse, Johnson Controls pour les sièges, Behr pour la climatisation...). Des sites productifs alsaciens fournissent également en Juste à Temps les usines Mercedes dans le Bade-Wurtemberg (ex ISRI, sièges auto à Merkwiller pour l'usine de poids lourds Mercedes à Wörth).

¹Fournisseurs approvisionnant directement les usines d'assemblage des constructeurs, contrairement aux fournisseurs de rang 2 qui approvisionnent les fournisseurs de rang 1, etc...

- **Des équipementiers de rang 2** et sous-traitants approvisionnant les équipementiers de rang 1 de PSA mais aussi d'autres constructeurs européens ; ceux-ci sont nombreux en particulier dans les deux départements, dont beaucoup de PME, d'ailleurs pas toujours recensées dans l'activité équipement automobile (mécanique, plasturgie, travail des métaux...), mais aussi des établissements dépendant de grands groupes étrangers comme TRW à Schirmeck et Mahle à Ingersheim.
- **Des prestataires logistiques** intégrés dans la chaîne de production des véhicules et approvisionnant en Juste à Temps les constructeurs proches et en premier lieu PSA (Gefco, Géodis, Buffa...).
- **Des fournisseurs de matériels et équipements logistiques** comme les emballages plastiques (Gefbox, Comepack à Haguenau, DS Smith à Kaysersberg...)
- **Des sites dédiés au Service Après Vente** comme l'établissement de personnalisation de poids lourds et véhicules utilitaires de Mercedes à Molsheim ou les Centres de distribution de pièces détachées de BMW à Strasbourg (sur 26 000 m²) et de Daimler-Benz à Hatten, géré par le prestataire logistique alsacien Striebig sur 100 000 m² et dont la vocation est mondiale (Smart et marque Chrysler hors Amérique du Nord).
- **Des sites de distribution de véhicules neufs** et notamment le site Gefco de Marckolsheim dédié à PSA et les sites Walon de Brumath et Lauterbourg.



La réalité de la filière automobile en Alsace est, on le voit extrêmement riche, même si la filière n'est pas complète ; si on compte beaucoup d'entreprises de la plasturgie et de la mécanique, on trouve en revanche peu d'établissements spécialisés dans l'électronique, les pneumatiques et la fabrication de moteurs.

3.1.2. Des organisations logistiques complexes et spécifiques

La caractéristique forte de la filière automobile alsacienne est le poids considérable de la logistique. Celle-ci n'est pas simplement un outil au service des acteurs industriels de la filière, mais c'est un maillon central, essentiel à la compétitivité de la filière et des entreprises qui la composent, et **une fonction absolument vitale pour la pérennisation de cette industrie en Alsace**. D'ailleurs, elle est considérée par les responsables des sites alsaciens comme la fonction stratégique des sites, le directeur logistique étant le plus souvent le véritable numéro 2 de l'usine.

Selon tous les interlocuteurs rencontrés et sans exception aucune, l'industrie automobile alsacienne doit certes sa force à la qualité de sa main d'œuvre et à sa forte et ancienne tradition dans le secteur, mais elle le doit surtout au **positionnement logistique exceptionnel de l'Alsace** au cœur d'une zone de production considérable qui s'étend du Nord-Pas de Calais à l'Allemagne rhénane et à la Franche-Comté.

Plusieurs caractéristiques de la logistique automobile alsacienne peuvent être identifiées :

3.1.2.1. Deux types d'organisation logistique

Deux types d'organisation logistique cohabitent en Alsace ; elles sont fonction de la nature des relations des entreprises de la filière entre elles et en particulier de leurs relations clients-fournisseurs :

- **La livraison en Juste à Temps (JAT)** des sites d'assemblage de véhicules situés dans la région ou dans ses environs ; comme ce type d'organisation nécessite la proximité du site fournisseur et du site client, cela concerne essentiellement l'usine PSA de Mulhouse et dans une moindre mesure les usines du groupe Daimler-Chrysler du Bade-Wurtemberg. La livraison en JAT concerne les composants volumineux et personnalisables (tableaux de bords, sièges, panneaux de portes, boucliers, réservoirs...) pour lesquels la distance est un handicap. L'approvisionnement en JAT peut se faire à partir d'une usine d'équipementier (Faurecia pour les sièges, Inergy pour les réservoirs, Delphi, Visteon...) ou de la plate-forme d'un prestataire logistique (Gefco, Géodis, Tym, Buffa...) qui groupe les composants de plusieurs équipementiers venant de partout (région, France, Europe, monde). Ces sites approvisionnent le plus souvent en « **synchrone** » l'usine cliente, c'est-à-dire à des rythmes pluri-quotidiens (environ 8 fois par jour), dans des quantités et selon le type de composant correspondant exactement au véhicule programmé sur la chaîne (avec un délai de deux heures environ entre l'ordre de livraison et la livraison).
- **Une logistique plus classique**, notamment de la part d'équipementiers de premier rang travaillant pour des constructeurs situés dans toute l'Europe et parfois sur d'autres continents (ex : les boîtes de vitesse de General Motors pour le marché mondial, livrées à 50 % pour les usines du groupe hors Europe et à 50 % pour des clients européens hors groupe ou les composants de sièges Johnson Controls travaillant pour la plupart des constructeurs européens) ; il s'agit aussi d'équipementiers de second rang, comme les fabricants de composants mécaniques pour moteurs (Mahle, TRW...), travaillant pour des équipementiers de premier rang eux-mêmes situés dans toute l'Europe.

3.1.2.2. Un sourcing² mondial

La situation de plus en plus concurrentielle de l'industrie automobile et la pression sur les coûts de production a pour conséquence une modification importante des pratiques d'achat des constructeurs. Le triomphe des « cost killers » à la tête de ces derniers a eu pour conséquence une pression beaucoup plus forte sur les fournisseurs, la réduction de leur nombre et l'exigence d'une qualité de service accrue en même temps qu'une réduction drastique des prix qui leurs sont consentis. Les équipementiers ont pour beaucoup d'entre eux procédé à une révision de leur modèle productif.

Si les sites de production spécialisés dans l'intégration de produits ou dans la fabrication de sous-ensembles destinés à être livrés directement sur les chaînes des constructeurs doivent rester à proximité des sites clients pour des raisons de coût logistique, de sécurité d'approvisionnement et de qualité de service (le JAT et particulièrement le synchrone ne sont réellement possibles que s'il y a proximité géographique), la fourniture de pièces et de composants de base, produits souvent standard, est confiée de plus en plus fréquemment à des entreprises implantées dans des pays à bas coûts de main d'œuvre (Europe de l'Est, Moyen-Orient, Maghreb et surtout Asie), ce qui accroît les enjeux de la logistique, de plus en plus internationalisée et renforce la situation des territoires qui comme l'Alsace sont ouverts aux échanges internationaux.

Trois types de sourcing apparaissent :

- La fourniture des sites d'assemblage de véhicules (essentiellement l'usine PSA de Mulhouse), qui doivent être approvisionnés par des fournisseurs de proximité afin d'assurer une fluidité et une sécurité des flux de composants ainsi qu'une production adaptée au rythme de la demande. Ces sites doivent être en même temps approvisionnés en composants à bas coûts sur le marché mondial, notamment dans les pays émergents, ce qui implique que la région reçoit une quantité importante de marchandises de l'étranger, aussi bien de l'Europe que des autres continents via les ports maritimes.

² Achat et approvisionnement de matières, pièces et composants nécessaires à la production

- Les fournisseurs des équipementiers régionaux, eux-mêmes fournisseurs des constructeurs ou d'autres équipementiers, doivent également s'approvisionner auprès d'entreprises situées dans des pays à bas coûts de main d'œuvre pour pouvoir fabriquer dans des conditions compétitives répondant aux exigences des constructeurs. Cela implique une ouverture logistique prononcée vers les marchés internationaux vendeurs.
- L'approvisionnement en pièces détachées après-vente des plates-formes des constructeurs étrangers implantés en Alsace (Chrysler, Smart, BMW) se fait par nature essentiellement depuis l'étranger et les sites fabriquant les composants des véhicules des marques concernées (Europe, Etats-Unis, Asie). Ce sourcing est largement utilisateurs des moyens de transport intercontinentaux et a besoin d'une bonne connexion avec les ports maritimes de conteneurs.

3.1.2.3. Des expéditions différenciées

En aval de la production, les expéditions de produits fabriqués en Alsace se font de façon différenciée et notamment au niveau géographique. De manière générale, les marchés des produits de la filière automobile alsacienne sont au minimum européens et nécessitent donc une logistique européenne, voire mondiale et des moyens permettant une évacuation rapide et efficace sur les principaux marchés.

- La production en JAT constructeurs est en général dédiée à un marché d'ampleur européenne et nécessite des moyens opérationnels permettant d'expédier les véhicules neufs à travers toute l'Europe. Le positionnement alsacien est de ce point de vue très favorable à la couverture du marché européen.
- Les équipementiers alsaciens (en dehors de ceux dont le site est dédié exclusivement à une usine d'assemblage et livrant en juste à temps), travaillent quasiment tous pour des clients constructeurs ou équipementiers implantés dans tous les pays d'Europe, en grande partie dans un rayon relativement proche de l'Alsace où est concentrée une bonne part de la filière automobile européenne.
- Enfin, quelques établissements de la filière ont un marché mondial ; il s'agit de sites opérationnels de production que la maison mère a spécialisés dans une gamme de produit à vocation globale, comme les boîtes de vitesse fabriquées par l'usine General Motors de Strasbourg ou les pièces détachées pour le SAV distribuées depuis le centre Global de distribution de Chrysler et Smart exploité par Striebig.

3.1.2.4. Des sites logistico-industriels

L'organisation logistique de la filière automobile a engendré plusieurs types de sites ayant une vocation logistico-industrielle :

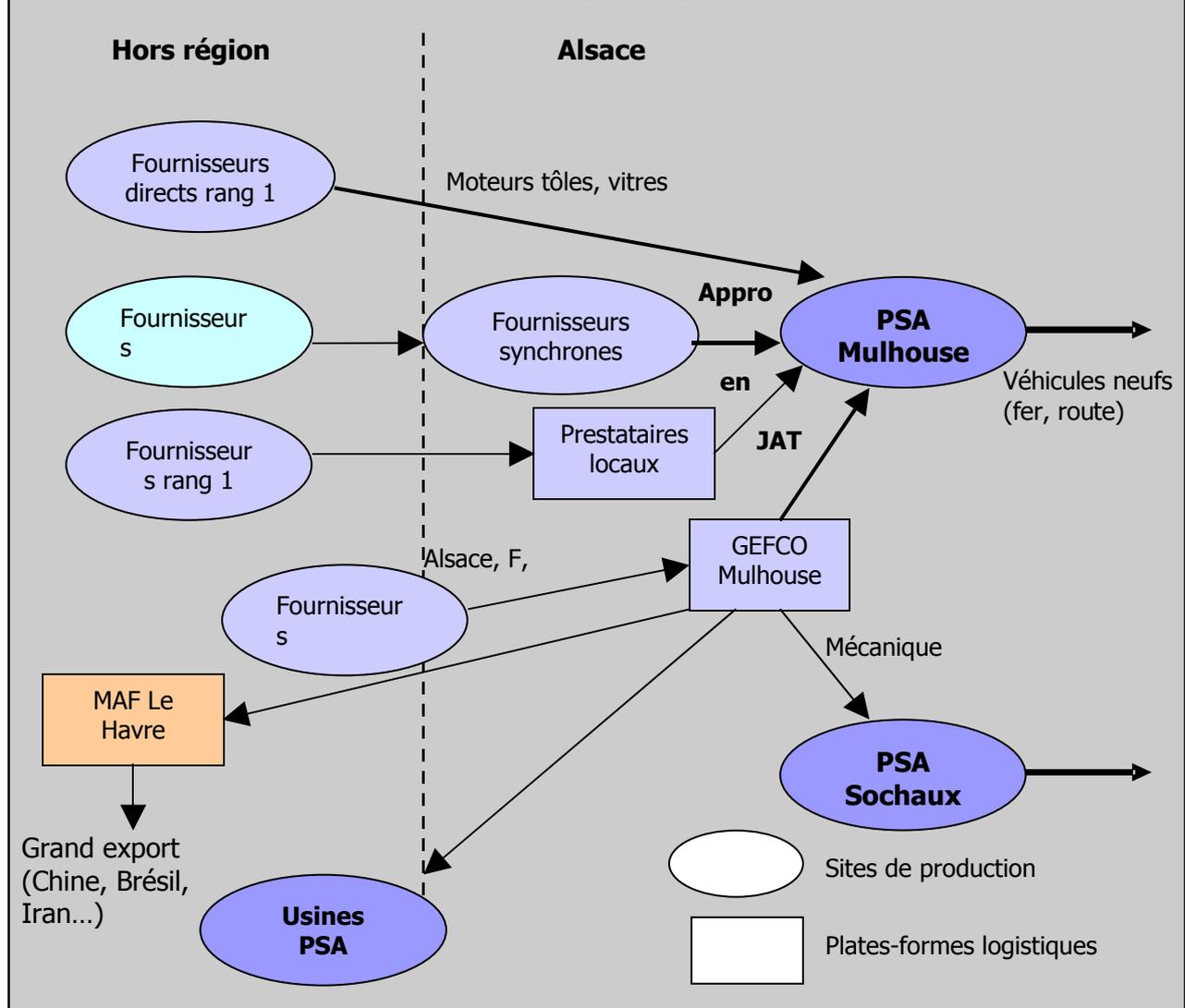
- **Les sites d'assemblage des constructeurs** qui reçoivent des flux de toute nature et de toute provenance en privilégiant les approvisionnements de proximité en JAT et expédient des véhicules neufs en général sur le marché européen.

L'architecture logistique de PSA en Alsace

Le système logistique de PSA en Alsace est polarisé par les deux usines d'assemblage de Mulhouse et de Sochaux, très proche, bien que non alsacienne. Les chaînes sont approvisionnées en JAT par plusieurs catégories de sites :

- **Les sites alsaciens** : des fournisseurs livrant en synchrone, des prestataires logistiques situés à proximité de l'usine (dans l'enceinte pour Gefco, filiale logistique du groupe et à 8 km à Ottmarsheim pour les autres) qui approvisionnent l'usine en composants provenant de nombreux fournisseurs hors région en JAT. Signalons que le site Gefco groupe et expédie des composants fabriqués en Alsace et dans d'autres régions pour les livrer sur d'autres sites de production, dont Sochaux et d'autres usines européennes de PSA et une plate-forme au Havre destinée à approvisionner par conteneurs maritimes les usines extra-européennes.
- **Les sites hors région** qui sont de trois types : les fournisseurs approvisionnant directement l'usine de Mulhouse pour des produits de gros volume, peu différenciés et à faible valeur ajoutée (tôles, vitres...), venant souvent de France, les fournisseurs de rang 1 qui approvisionnent l'usine via des plates-formes logistiques de prestataires (volumes insuffisants pour approvisionner en direct de façon fractionnée) et les fournisseurs de rang 2 approvisionnant les sites de fabrication synchrones approvisionnant l'usine de Mulhouse.

Schéma logistique simplifié de PSA



- **Les sites de production classiques** d'équipementiers s'approvisionnant en matières, pièces et composants sur le marché mondial et livrant l'ensemble du marché, le plus souvent européen.
- **Les sites d'approvisionnement synchrones** qui reçoivent des composants nécessaires à fabriquer des sous-ensembles de véhicules (sièges, tableaux de bords, faisceaux électriques...) qui sont expédiées de façon cadencée et fragmentée en fonction de la demande des chaînes de montage (ex : Faurecia, Inergy, Visteon, Silest, Delphi...)
- **Les « sites logistiques purs » de type Magasins Avancés Fournisseurs**, exploités par des prestataires logistiques (Géodis, Buffa, Gefco...), qui regroupent les approvisionnements de plusieurs fournisseurs régionaux, nationaux ou européens et fournissent en JAT les sites d'assemblage (Mulhouse et Sochaux).

3.1.2.5. Un recours aux modes alternatifs

Le mode routier est bien sûr celui qui est le plus massivement utilisé par les entreprises de la filière automobile en Alsace, en amont comme en aval de la production. Cependant, les deux modes alternatifs (rail et voie d'eau) sont assez fortement utilisés dans deux cas particuliers :

- Le transport ferroviaire utilisé largement par les constructeurs et notamment PSA pour l'expédition des véhicules neufs.
- La voie d'eau qui est utilisée à l'export, notamment des véhicules expédiés par conteneurs maritimes vers les ports maritimes de la Mer du Nord via les ports alsaciens, mais surtout à l'import pour les composants fabriqués dans les pays émergents et importés par conteneurs via les mêmes ports.

La logistique mondiale des pièces détachées de Daimler-Chrysler sur la plate-forme Striebig à Hatten

A l'origine transporteur de travailleurs frontaliers vers les usines Mercedes de Woerth, l'entreprise s'est diversifiée dans le transport de marchandises, puis la logistique notamment pour l'automobile.

La société est choisie en 2001 pour distribuer les pièces Smart, puis Chrysler (première externalisation de Daimler Benz) pour le monde sauf l'Amérique, suite à la défaillance de deux prestataires à Hambach (Smart) et Anvers (Chrysler) et expédie vers des centres logistiques de différents pays.

La plate-forme de 100 000 m² sur 37 ha auxquels il faut ajouter deux autres bâtiments pour d'autres clients (18 000 m² et 10 000 m²). Elle compte :

- 170 000 références, peu automatisées,
- Un flux quotidiens de 120 camions en entrée et sortie,
- 350 personnes uniquement en logistique.
- 60 camions

Le contrat Daimler-Chrysler est de 15 ans pour un investissement de 70 M € totalement à la charge du prestataire.

Utilisation transport fluvial : pièces arrivant par conteneur sur le Rhin des USA via la PF de Gernersheim en Allemagne à 80 km. Le port de Lauterbourg ne peut recevoir des conteneurs sinon cela générerait une activité grand export via le Benelux.

Striebig a été soutenu par les collectivités CG 67, région, ADIRA, ADA (soutien financier, aide à la formation). L'accueil de la commune a été bon, même si aujourd'hui elle souhaiterait une diversification des activités. Il y a eu un très bon travail de l'ANPE pour le recrutement (recrutement local et Allemagne).

3.1.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces

<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forte présence de constructeurs (PSA, Daimler Benz) • Tissu industriel riche : constructeurs, équipementiers, sous-traitants, prestataires logistiques • Main d'oeuvre qualifiée, disponible et expérimentée • Situation géographique remarquable au cœur du plus riche bassin automobile mondial 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poids dominant de PSA (68) • Filière incomplète (pas électronique, moteurs...) • Enclavement et accessibilité des sites • Conditions de circulation routière • Liaisons avec l'Allemagne
<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besoins logistiques permanents et en évolution des constructeurs proches • Organisation globale de la supply chain et valorisation des sites bien positionnés • Système de transport structuré et présence du Rhin 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surcapacités en Europe et risques de restructurations, concurrence inter-sites • Asphyxie des sites et fragilité de la circulation routière (notamment à Strasbourg)

3.1.4. Enjeux de la logistique auto et implication des collectivités

La logistique est porteuse d'un enjeu de survie pour la filière et est plus généralement un levier de compétitivité pour les sites de production et pour la filière. Comme on l'a vu, la logistique est totalement insérée dans la logique productive, et la « supply chain » se confond avec la chaîne de production et distribution de la filière.

Le poids de la logistique automobile en Alsace est favorisé par le positionnement logistique exceptionnel de l'Alsace au sein d'un bassin de production et de consommation considérable et par l'accessibilité fluviale.

Deux enjeux parallèles se révèlent :

- D'abord la pérennisation des sites des constructeurs et en premier lieu l'usine à Mulhouse de PSA, qui, si son avenir dépend de décisions stratégiques dépassant les considérations locales, verra sa pérennisation renforcée par l'efficacité de sa logistique, l'amélioration de son activité et de son ouverture sur les marchés européens et mondiaux.
- Ensuite l'insertion des entreprises alsaciennes de la filière dans un système de plus en plus mondialisé et au sein duquel la compétitivité des usines, mesurée par les directions des groupes (souvent très éloignées) en fonction de critères avant tout financiers, est tous les jours comparée à celle d'autres sites ; cela rend la performance logistique de ces sites particulièrement décisive. Il se trouve qu'en Alsace, le bon positionnement géo-logistique conjugué aux bonnes performances économiques et logistiques, ont pour l'instant plutôt modérément touché ses entreprises dont peu ont fermé ou ont été délocalisées. Mais la situation est en permanence fragilisée par les exigences croissantes des directions, les progrès permanents des sites concurrents et la concurrence des zones « low cost ».

La valorisation du positionnement exceptionnel de l'Alsace est donc une priorité absolue qu'il faut renforcer d'un point de vue logistique en créant les conditions d'une amélioration de l'accessibilité, de la fluidité des échanges avec le reste du monde.

Cela passe - et cela a été souligné par de nombreux interlocuteurs de la filière - par une **amélioration et une intensification de l'utilisation du Rhin** qui est un outil exceptionnel, mais sous-utilisé et qui permet, dans des conditions économiques intéressantes de relier la région au principal pôle européen du commerce intercontinental, c'est-à-dire le Benelux et ses grands ports de conteneurs maritimes.

Plus généralement, il faut **améliorer l'accessibilité multimodale** du territoire. C'est le cas de l'accessibilité routière, car de nombreuses entreprises se plaignent de la mauvaise accessibilité, de l'enclavement, surtout en milieu urbain, et des difficultés liées à l'inadaptation du réseau autoroutier. C'est notamment le cas dans le secteur de Strasbourg, pour les relations avec l'Allemagne, et plus spécifiquement pour PSA, qui connaît des difficultés de relation vers l'Ouest depuis le Sud Alsace (maillon manquant de l'A19). L'accessibilité ferroviaire est également concernée : elle souffre d'un réseau saturé et discontinu dans ses caractéristiques techniques (notamment les gabarits en Franche-Comté).

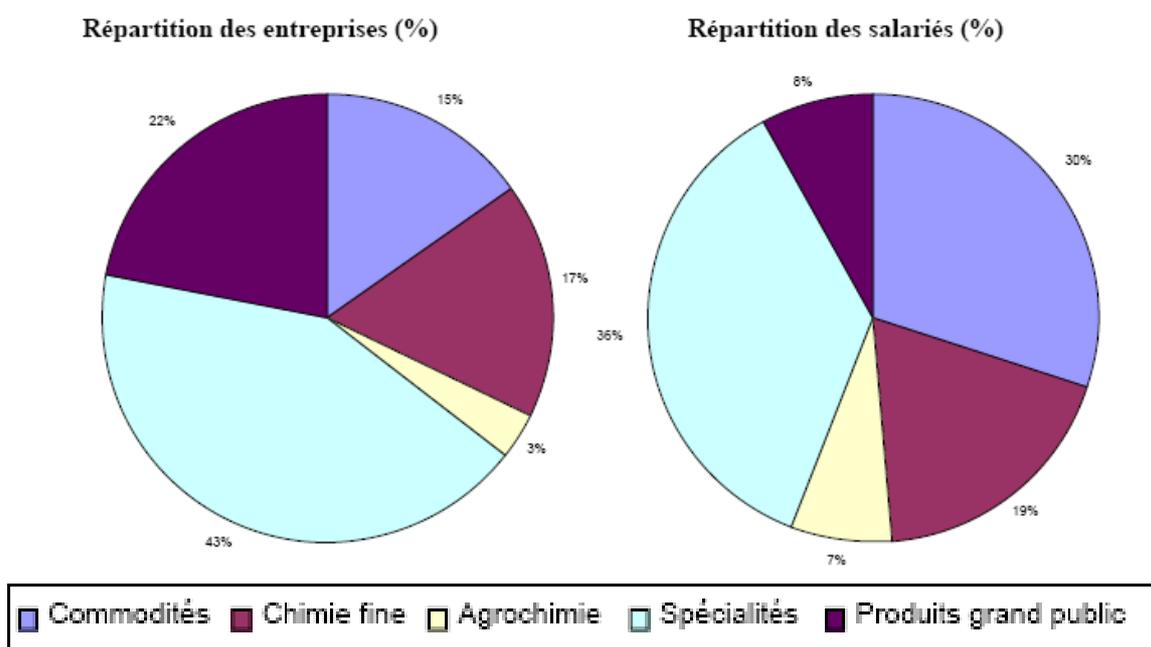
Enfin, il est apparu que l'implantation de sites logistico-industriels de fournisseurs ou de prestataires à proximité de l'usine d'assemblage de Mulhouse et proches des infrastructures lourdes de transport, est un besoin fortement ressenti par la logistique de PSA. L'hypothèse d'un « **Parc Industriel Fournisseurs** » regroupant sur un même site plusieurs fournisseurs ou prestataires approvisionnant en JAT les chaînes de montage n'est pas à exclure, comme cela s'est fait près des usines Renault de Douai ou Sandouville ou de l'usine PSA de Rennes (zone de Touche-Tizon).

3.2. La filière chimie /pharmacie

3.2.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique

3.2.1.1. La filière en Alsace

La filière chimie pharmacie engendre la fabrication d'une grande variété de produits finis et semi-finis qui alimentent pratiquement tous les autres secteurs industriels. On peut la segmenter en distinguant les commodités (chimie de base organique et minérale), la chimie fine (molécules complexes destinées essentiellement aux industries pharmaceutique et agrochimique), l'agrochimie (molécules destinées à la protection des plantes), la chimie de spécialité produits aux propriétés définies et à usage spécifique (peinture, vernis, colles, adhésifs) et les produits grand public (ils sont proches des spécialités dans leur conception (peintures, vernis, colles ...) ; mais leurs modes de commercialisation sont totalement différents. Les deux diagrammes ci-dessous décrivent la répartition des entreprises et des salariés en Alsace : c'est la chimie de spécialité qui est la plus représentée.



L'Alsace accueille donc des entreprises de quasiment tous les sous-secteurs de la chimie. Mais elles ne constituent pas pour autant une filière intégrée car elles entretiennent peu de relations entre elles.

En termes de répartition territoriale, 40% des entreprises et 36 % des effectifs sont dans le Bas-Rhin, 60% des entreprises et 64 % des effectifs dans le Haut-Rhin. Les entreprises de la filière se répartissent de la manière suivante : 1/3 en chimie de base, 2/3 en parachimie ; en revanche, la répartition des emplois est inverse : 58% dans la chimie de base, montrant le poids des grands établissements de cette dernière. 70% des effectifs de la chimie de base et 55% des effectifs de la parachimie sont dans le Haut-Rhin. Cependant, en termes de spécialisation, on peut dire que le Bas-Rhin est plutôt « chimie organique » et le Haut-Rhin plutôt « chimie minérale », caractéristique probablement héritée de la tradition potassique du département.

La dynamique du secteur est donc double :

- D'une part, une chimie de base qui s'est restructurée en perdant de l'emploi et en réduisant la taille de ses sites, sans toutefois perdre en nombre d'établissements
- D'autre part, la parachimie (chimie fine et de spécialité) qui, déjà largement atomisée dans des petites structures, continue le développement d'établissements de petite taille sans qu'aucun site n'atteigne le seuil de 500 salariés.

3.2.1.2. Les caractéristiques logistiques

Forte dimension internationale

En Alsace comme ailleurs, la filière chimie - pharmacie est caractérisée par une forte dimension internationale. Il existe d'une part un important commerce intragroupe, constitué de flux entre pays producteurs, ce qui sous-entend des organisations logistiques complexes. La part de l'export dans le CA est par ailleurs tout à fait significative d'organisations d'envergure souvent mondiale : ainsi, l'un des grands acteurs de la pharmacie en Alsace expédie près de 95 % de sa production à l'étranger. A contrario, 95 % des produits qu'il distribue en France sont fabriquées ailleurs.

De fortes contraintes produits

Les pratiques logistiques sont fortement conditionnées par la nature souvent dangereuse ou sensible des produits. Ainsi, les entrepôts utilisés sont la plupart du temps hyper spécialisés, situés plutôt à courte distance des usines pour des raisons de coût et de sécurité. Les entreprises ont de ce fait certaines difficultés à envisager des surfaces de débord.

Dans la pharmacie, la fabrication doit obéir à des standards précis, les bonnes pratiques de fabrication (BPF) et les bonnes pratiques de distribution (BPD). Les produits nécessitent l'utilisation de la température dirigée, même si l'on ne peut pas parler de chaîne du froid (les entrepôts sont climatisés, par exemple de 15 à 25° C). Les médicaments doivent être contrôlés en fin de cycle (stockage pour tests qualité) et l'intervention d'un pharmacien est requise à toutes les étapes du processus. Selon les produits, l'activité peut être saisonnière. D'une manière générale, que ce soit chez les industriels ou les répartiteurs (grossistes intermédiaires entre les fabricants et les détaillants pharmaciens), les opérations logistiques de manutention et d'emballage sont d'une manière générale fortement automatisées par rapport à la moyenne industrielle.

Dans la chimie, les produits doivent être transportés selon des procédures très précises, en fonction de leur nature, de leur taille, de leur quantité (règles d'étiquetage, compatibilité de produits dans un même chargement...). Ces procédures sont formalisées dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Etant responsable en dernier ressort de la cargaison (effet d'image...), l'industriel peut imposer au transporteur de charger lui-même les camions de leur prestataire.

Les transports utilisés

Comme dans beaucoup d'autres secteurs industriels, les flux tendus se sont progressivement imposés, ce qui a contribué à marginaliser le fer au profit de la route. La souplesse, le niveau de service et la capillarité des transports routiers en ont fait un partenaire privilégié de la filière chimie/ pharmacie.

Dans la filière pharmacie, l'activité des grossistes-répartiteurs se trouve au carrefour de la logistique et du transport express. Ils reçoivent en effet les médicaments en gros de leurs fournisseurs, préparent les commandes et les distribuent aux pharmacies grâce à des camions de – de 3.5t qui livrent en tournées de plusieurs dizaines de points de livraisons. Les pharmacies peuvent être livrées plusieurs fois par jour (une pharmacie peut aussi faire l'objet d'un « dépannage »), avec des délais de livraison contraints.

3.2.2. Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace

La pression sur les marges des entreprises et l'environnement sont deux enjeux structurant de la filière chimie/ pharmacie.

La pression sur les prix

L'évolution et le positionnement des secteurs clients déterminent la dynamique de l'industrie chimique. A la suite de nombreuses fusions et acquisitions, les clients ont souvent augmenté leur pouvoir de négociation, notamment grâce à la centralisation de leurs achats. La hausse des coûts de l'énergie et des matières premières, en raison de leur part dans la structure des coûts des produits chimiques, impacte les marges des producteurs. D'autre part, les producteurs français souffrent d'un taux de change défavorable par rapport au dollar US et d'une concurrence agressive des pays émergents sur les produits de base. Les coûts logistiques du secteur, essentiellement dus au transport, représentent 8 à 10 % du CA des entreprises. L'optimisation des implantations des nœuds de la chaîne logistique

(usines, plates formes logistiques) revêt donc une importance stratégique pour la diminution des coûts logistiques globaux, qui sont actuellement plus élevés de 13 % en Europe par rapport aux Etats-Unis.

La pression environnementale

Le drame de l'usine AZF a provoqué un durcissement des normes de production et de stockage des produits chimiques. Les projets d'extension, notamment pour les sites les plus enclavés, devraient être rendus plus difficiles. Comme nous l'avons vu par ailleurs, cette préoccupation n'est pas forcément prioritaire au sein du secteur actuellement (période de consolidation après une vague de fusions - acquisitions, réductions d'effectifs chez les grands fabricants de la chimie de base, recentrage sur les cœurs de métiers, optimisation des capacités et politique d'investissements productifs remis à plus tard...). Néanmoins, la pression environnementale pourrait avoir à terme un impact sur les décisions stratégiques des entreprises (localisation, investissements...).

3.2.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces

<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secteur très exportateur et compétitif, même si les positions s'érodent face à la concurrence des pays émergents • Les entreprises appartiennent à des groupes : les filiales bénéficient d'une assise financière solide • Une localisation au carrefour des grands pays producteurs (France, Suisse, Allemagne) • Un fort potentiel de R&D, très porteur pour le segment des spécialités • Présence de tous les s/s secteurs chimie 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alsace : pas une filière intégrée (peu de relations entre entreprises régionales) • Les entreprises appartiennent à des groupes : peu d'autonomie décisionnelle, même pour la logistique • Coûts logistiques élevés (+13 % / USA)
<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de marchés grâce à l'innovation • Coopérations renforcées entre pays européens • Qualité générée par les exigences environnementales 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mondialisation des marchés (concurrence de l'Asie notamment sur la chimie de base, du Moyen Orient sur la pétrochimie, taux de change €/€) • Forte pression sur les marges (effet ciseaux entre l'amont et l'aval)

3.2.4. Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques

Le textile, les ressources naturelles et la consommation de proximité ont assuré la prospérité de la filière chimie alsacienne à ses débuts. Les axes stratégiques porteurs d'avenir pour la filière sont la diversification des clients directeurs, le développement durable et les produits de niche. Les entreprises vont poursuivre leurs objectifs de diminution des coûts, mettant fortement à contribution la composante logistique de leurs organisations, notamment sur les flux intragroupes.

Les entreprises sont parfois à la recherche, ou pour le moins intéressées, par des possibilités de débord d'activité. Le fort degré de spécialisation (sécurité), ainsi que les contraintes de proximité (coût), ne favorisent pas l'émergence de tels projets ou modes d'organisation. Face à la concurrence des pays émergents, les industriels de la chimie devraient poursuivre leurs efforts de montée en gamme, notamment sur les segments de la chimie de base et de la pétrochimie. C'est la voie choisie par la filière de la chimie suisse, devenue numéro 1 mondial de la santé, avec un effort continu de R&D dans les secteurs à fort potentiel comme les biotechnologies...etc.

En revanche, les problématiques de modes de transport et de report modal ne constituent pas un enjeu majeur pour les entreprises. La route demeure le mode de transport privilégié par les entreprises de la filière.

Les leviers d'action des collectivités publiques sont de plusieurs ordres :

1/Favoriser les coopérations entre entreprises

En effet, les entreprises sont demandeuses d'échanges d'expériences entre directions logistiques, qui pourraient favoriser la mise en place de **partenariats industriels** (massification des flux, optimisation des surfaces de stockage...). En tant qu'acteurs impartiaux, les collectivités publiques sont bien placées pour assurer le rôle d'organisateur et d'animateur de ce qui prend généralement la forme d'un « **club métier** ».

2/Favoriser l'activité des entreprises

Les contraintes de sécurité et d'environnement sont telles que la DRIRE est devenue un interlocuteur incontournable pour les entreprises de la filière. Avec la complexification de la réglementation, les entreprises sont souvent à la recherche d'informations, de directives ou de conseils de la part des établissements de contrôle. Là encore, les collectivités publiques ont un rôle à jouer pour assurer la **coordination des actions, la diffusion des meilleures pratiques**, la rencontre et la coopération des acteurs (notamment pour la gestion des surfaces logistiques). Des relations efficaces et constructives entre les acteurs de la sphère économique et publique sont des facteurs de compétitivité des entreprises et d'attractivité du territoire.

Le rôle important joué par l'export engendre le même type de **besoin vis-à-vis des douanes**. En effet, les horaires d'ouverture et les procédures ne correspondent pas forcément à ceux des entreprises contraintes en interne par leurs flux logistiques et leurs process de fabrication (élaboration, contrôle qualité...). La mise en place de synergies, pilotée par les collectivités publiques, aiderait les entreprises à augmenter leur flexibilité.

Une meilleure communication avec la Préfecture, notamment pour les interdictions de circuler, permettrait enfin de mieux anticiper, de mieux gérer un événement qui complique fortement la gestion des flux sur un court laps de temps.

3/Favoriser les partenariats de recherche

Comme nous l'avons vu, la R&D est un axe stratégique à développer pour les entreprises, qui ne pourront faire longtemps face à la concurrence des pays émergents sur les mêmes stratégies de maîtrise des coûts. Afin de suivre une stratégie adéquate de différenciation, les collectivités publiques peuvent favoriser les partenariats de recherche avec le domaine public (université et CNRS). La filière alsacienne rencontrant des problématiques proches de celles de ses voisines allemandes et suisses, les collectivités publiques pourraient avoir un rôle moteur dans la mise en place de partenariats féconds qui, dans une approche globale, systémique comme diraient certains, pourraient avoir à terme un impact positif sur la gestion des flux logistiques (compatibilité des produits dans les transports, amélioration des conditionnements, réduction de la dangerosité des produits...etc.).

3.3. La filière électricité-électronique

3.3.1. Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique

3.3.1.1. Un secteur structuré autour d'entreprises multinationales

Très concentrée, l'industrie électrique-électronique alsacienne est structurée autour de grands groupes multinationaux : Sony, Sharp, Ricoh, Hager, Sarel-Schneider... qui ont choisi d'implanter des unités de production il y a plus de 20 ans pour des raisons stratégiques, commerciales et douanières : l'objectif prévalant aux implantations industrielles européennes était d'investir le marché européen à l'époque où le protectionnisme communautaire limitait les possibilités de développement et entravait leur compétitivité tarifaire.

Au delà de motivations liées aux conditions d'accueil, l'implantation alsacienne se justifiait déjà pour des raisons de **centralité vis à vis du périmètre de distribution européen**.

La présence de ces groupes, a permis de développer un savoir-faire et un outil industriel important.

3.3.1.2. Une filière comprenant deux sous secteurs majeurs avec des interrelations

La filière est structurée par le type de marché et de clients qui seront déterminants sur les modèles industriels et logistiques

- Le secteur Business to Business (B to B) : produisant des produits unitaires de gros volumes, produits à la commande, avec des délais de livraison plus important ; il s'agit de produits à forte valeur ajoutée.
- Le secteur grand public : avec des volumes très éclatés, une production sur stock, des délais de livraison très court.

3.3.1.3. Une organisation logistique dépendant du groupe

Dans la majorité des cas, **les centres de décision ne sont pas implantés en Alsace**. Seules les fonctions industrielles et logistiques y ont été développées répondant à un **pilotage très centralisé** laissant peu d'autonomie et de responsabilités décisionnelles aux unités régionales tant au niveau commercial, industriel que logistique.

Sur le plan logistique, cette forte dépendance au groupe se traduit par :

- **Une « allégeance » à une politique d'achat centralisée**, axée sur la recherche d'économies d'échelle par la massification des achats. Celle-ci étant par ailleurs fortement influencée par les stratégies de concentration et d'intégration verticale mises en place par les groupes (pour minimiser les coûts de production, les groupes peuvent être présents sur plusieurs métiers : de la production du composant à celle du produit fini, et ce en direct, ou via des filiales ou des coopérations). Les fournisseurs sont donc en partie internes aux groupes et sont plus encore que les fournisseurs externes, imposés aux unités industrielles régionales.
- **Une centralisation logistique au niveau mondial et européen** fréquemment caractérisée comme suit : la logistique amont (approvisionnement des pièces) centralisée en Asie du Sud-Est à proximité des ports d'exportation ; la logistique aval, centralisée sur un pays qui gèrera la partie continentale de l'approvisionnement ; les flux inter sites, la mutualisation et l'organisation des flux européens et la répartition des rôles entre les centres de distribution rattachés aux usines européennes.

Justifiée par une recherche d'optimum financier global, cette dépendance au groupe peut être également facteur d'inertie et de manque de performance à l'échelle d'une unité régionale : circuits longs (éloignement des fournisseurs, multiplicité des ruptures de charges, multiplicité des flux inter sites) et peu optimisés générant des rigidités.

3.3.1.4. Une vocation mondiale et européenne

Du fait du clivage géographique entre les lieux d'approvisionnement (en grande partie asiatiques) et les lieux de distribution (l'Europe) et de l'internationalisation des groupes, la vocation des unités industrielles est par essence mondiale.

La compétitivité croissante des fournisseurs asiatiques y compris sur les composants plus complexe, accentue progressivement la part internationale des approvisionnements.

La concentration prévisible des sites européens liée à la concurrence internationale (diminution du nombre d'unités européennes : rapatriement de la production des sites moins porteurs sur les sites plus stratégiques) devrait étendre davantage le périmètre de distribution européen et profiter aux sites les mieux connectés au marché et aux infrastructures et interfaces de transport international (route, aéroports, ports...).

3.3.1.5. Une logistique intégrée

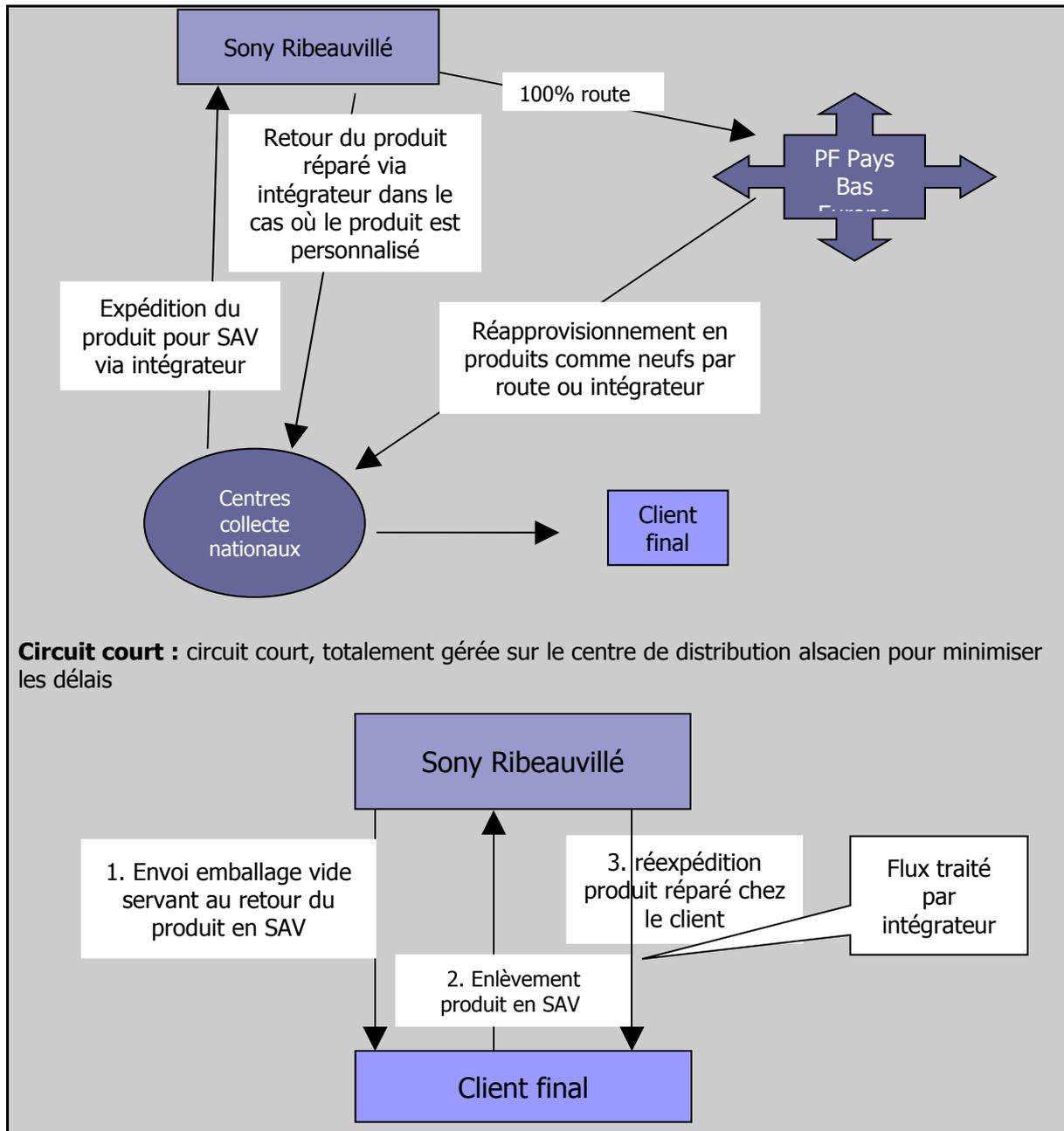
A l'instar, du reste de l'industrie alsacienne, la filière électronique est **peu externalisatrice de sa logistique**.

Qu'il s'agisse de logistique amont, de logistique de production ou de logistique de distribution, le taux d'externalisation est bas. Plusieurs raisons l'expliquent :

- **Centralisation logistique** physique et décisionnelle : les dispositifs logistiques sont intégrés.
- **Rôle logistique dévolu aux unités** : chaque unité combine à la fois un rôle de production et un rôle de distribution et intègre un centre de distribution dédié à son marché géographique.
- **Complexité des flux** et sensibilité des produits.
- **Crise du secteur**. Le secteur grand public est particulièrement confronté à un déclin de sa production qui le conduit à maîtriser ses coûts (les secteurs en décroissance en général externalisent peu) et à maximiser le taux d'occupation de ses bâtiments et de son personnel en l'occurrence par le biais de l'intégration et le renforcement de la fonction logistique.
- **Tendance à la valorisation logistique de la filière** : compte tenu des nouveaux enjeux de distribution, la logistique devient une fonction de plus en plus stratégique et complexe qu'il convient de maîtriser.

Centre de distribution Sony complètement intégré à l'usine

Circuit long : centralisation sur une plate-forme européenne pour minimiser les stocks



3.3.2. Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace

L'industrie électronique alsacienne est confrontée à l'accentuation de la concurrence internationale et en particulier asiatique qui la met face à un enjeu d'amélioration de sa compétitivité et de sa performance globale. Sur le plan logistique, il s'agit dans un premier temps d'un enjeu de maîtrise des coûts de transport et de stockage (accentués par l'internationalisation des approvisionnements) et d'optimisation de la qualité.

Quelques problématiques de transport

Hager projette d'organiser des tournées de collecte chez les fournisseurs de manière à réduire le coût de transport et pour minimiser les stocks (au lieu de recevoir un camion complet d'un fournisseur, ils recevront un camion multi fournisseurs). Une boucle est en cours d'organisation sur le Sud de l'Alsace. La fréquence des rotations sera modulée en fonction des zones de ramasse d'une fois par jour à 2 à 3 fois par semaine. Il faudra, pour ce faire, trouver un prestataire national.

Chez Sharp, le transport depuis Rotterdam est assuré à 35% par barge. Sharp souhaiterait augmenter la part de la voie d'eau car c'est un mode très compétitif (coefficient tarifaire de 1 à 3 en

comparaison de la route) mais trois contraintes l'en empêchent :

- Quand le Rhin est trop bas, la capacité de chargement des barges et la compétitivité baissent.
- Le transport par barge prend 1 semaine contre 2 jours pour la route. Quand il y a des besoins urgents de pièces, la voie d'eau est trop lente. Il arrive souvent que sur un conteneur rempli de différentes références, seul un type de pièce est urgent et il faut faire venir l'intégralité du conteneur.
- Les coûts du stockage en Asie et les contraintes du transport maritime (il est difficile de trouver de la place sur les bateaux qui sont très chargés, il faut les réserver une semaine à l'avance) ne permettent pas de mettre en place une plate-forme de dégroupage in situ.

Les coûts de manutention portuaires à Rotterdam ne permettent pas de mettre en place une plate-forme de dégroupage pour approvisionner l'usine en fonction de ses besoins par barge. Compte tenu de la crise dans le secteur du transport, **les entreprises du secteur électrique** ont quant à elles du mal à mettre en œuvre les solutions nécessaires à l'amélioration du service et ce malgré les incitations pratiquées (compensations tarifaires en cas de progrès qualitatif ; mise en place d'un outil permettant de connaître le nombre de casse/transporteur/département/mois et transmission de l'information au transporteur).

Seuls certains transporteurs, comme Alloin ont les ressources suffisantes pour mettre en place de nouveaux systèmes d'information permettant une amélioration du taux de service (Alloin est passé d'un taux de service de 95% à 98%). Les petits transporteurs ne disposent pas de ces possibilités.

A terme, la survie de l'industrie électronique (grand public) européenne et alsacienne réside dans sa **capacité à évoluer vers des activités de service de proximité** à forte valeur ajoutée qui ne peuvent être concurrencées par les pays éloignés. Il s'agit **d'activités de personnalisation** des produits (programmation de langues, guides d'usage...), et de **service après vente** (réparation).

Autrement dit, l'industrie électronique grand public est amenée à sa propre tertiarisation avec pour conséquence une évolution structurelle sur différents plans :

- Sur le plan structurel et commercial : une **verticalisation de la filière** qui suppose de reprendre les activités de service dévolues jusqu'à présent aux distributeurs et revendeurs et qui la met en relation directe avec le client final.
- Sur le plan production : une **différenciation retardée** et une production à la commande impliquant une forte imbrication avec les fonctions commerciales et logistiques.
- Sur le plan logistique et transport : un glissement vers l'aval consistant à un **pilotage en flux tirés et en flux tendus**, une distribution « capillaire » en direct sur les utilisateurs finaux induisant des flux très éclatés et très aléatoire, ultra courts et rapides utilisant le transport express.

Si ce repositionnement permet à l'industrie électronique européenne d'échapper à la concurrence asiatique, il **renforce la concurrence intra européenne** y compris intra groupes.

Pour le secteur grand public, le plus exposé à la concurrence, les risques de fermetures d'usines sont écartés en partie seulement et ne reposeront plus essentiellement sur des critères de performance industrielle mais **de performance logistique** établis sur la **rapidité et la réactivité de la distribution européenne**. Celles-ci étant l'atout concurrentiel discriminant pour les activités de service.

Cette performance logistique n'est pas seulement déterminée par la performance organisationnelle de l'unité mais par le **caractère plus ou moins géo-stratégique de son implantation** : centralité et proximité du marché desservi, qualité et densité de l'offre et des interfaces de transport express.

De ce point de vue l'Alsace possède des atouts mais également des inconvénients majeurs :

- **Sa localisation centrale** dans l'Europe, lui permet d'être au barycentre du marché européen.

- **Son réseau d'infrastructures** de transport, la positionne sur les axes majeurs européens.
- En revanche, l'accès rapide aux marchés est pénalisé par une tendance à **l'éloignement des intégrateurs et grands réseaux de transport express**. En effet, dans un contexte de concentration de leur activité, ceux-ci ont tendance à positionner leur hub non pas en Alsace mais au Benelux et en Allemagne, au plus proche du cœur du marché européen et des aéroports majeurs.

Les handicaps de Sony en Alsace

Pour Sony, les inconvénients majeurs de sa localisation alsacienne sont les suivants

- Manque d'intégrateurs DHL vient de partir à Metz. Leurs agences sont présentes mais leurs hubs sont de plus en plus loin (celui d'UPS est à Cologne, DHL envisage de délocaliser son hub à Leipzig : vols camionnés depuis Strasbourg) : les véhicules viennent enlever la marchandise de plus en plus tôt : 17h30, ce qui raccourcit le délai de réparation disponible.
- Pas de vrai aéroport régional.
- Bâle : moins souple et moins précis, complexité douanière (hors Europe), les camions ne roulent pas la nuit (risqué en cas de flux tendu, risque d'arrêt de ligne de production), moins de fréquence de livraison du fait de la moindre offre de lignes.
- Paris : « grèves du zèle fréquentes », 8-10 heures de route.

Les sites placés à proximité des grandes métropoles du Benelux, Pays Bas et Allemagne, jouissent d'un atout géo-logistique majeur : ils sont au cœur du bassin de consommation le plus dense, ils sont proches des intégrateurs. Cette proximité leur permet :

- De gagner plusieurs heures de flexibilité sur leur supply chain et d'assurer des délais de livraison au client en 24h garantis.
- De faire des économies sur les coûts d'approche aux hubs des intégrateurs.

Les sites alsaciens ne bénéficiant pas d'une telle rente de localisation sont face à deux options :

- **Contracter les temps de traitement** par une optimisation de la productivité et mettre en place des solutions alternatives et collaboratives avec certains intégrateurs :

En ce qui concerne la délocalisation des intégrateurs, Sony a trouvé une solution avec DHL qui a détaché un implant dans l'usine (payé par Sony) pour réaliser l'enregistrement des colis sur place et permettre l'enlèvement à 19h00.

Avec UPS, ce n'est pas possible, ce qui oblige Sony à travailler en circuit court. Ce qui renchérit les coûts ;

Ces tendances renforcent le risque de concurrence entre les sites Sony qui font de la réparation (celui de Bruxelles est moins cher du fait de coûts de transport plus bas liés à sa proximité des hubs des intégrateurs)

- **Délocaliser la distribution des pays trop éloignés** générant des coûts supplémentaires. Ces surcoûts grèvent la rentabilité de l'activité et pourraient justifier à terme l'hypothèse d'une relocalisation partielle ou totale de la distribution sur des zones plus stratégiques.

Sharp a mis en place une plate-forme avancée pour la distribution sur la Grande Bretagne dont les délais de livraison au départ de Strasbourg étaient supérieurs au délai commercial garanti

3.3.3. Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces

<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Repositionnement sur des marchés à plus forte valeur ajoutée : service après vente, différenciation retardée des produits finis • Positionnement barycentrique par rapport au marché européen • La présence d'une filière structurée autour de grands groupes favorise les relations de sous-traitance régionales sur les produits semi finis 	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution structurelle de la production liée à la forte concurrence asiatique sur les produits grand public • L'organisation logistique est souvent centralisée au niveau du groupe limitant le poids décisionnel de l'unité régionale et provoquant des surcoûts organisationnels
<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tendance à l'autonomisation logistique des unités industrielles (notamment sur la maîtrise des approvisionnement et expéditions) pour diminuer les coûts et améliorer les taux de service • La performance logistique devenant un atout concurrentiel de plus en plus fort (notamment sur les nouvelles activités SAV et différenciation retardée), les industriels du secteur grand public sont en train de réaliser un saut qualitatif important et vital. 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'une nouvelle concurrence européenne (parfois intra groupe) sur les nouvelles activités à plus forte valeur ajoutée • Tendance à polarisation des hubs intégrateurs au Benelux complique l'accessibilité du marché européen depuis l'Alsace et renchérit les coûts de distribution au profit des concurrents allemands, belges ou néerlandais • Contraintes d'accès à certains pays européen : risque de délocalisation de la logistique aval : certains pays (GB) doivent être desservis par des PF avancées car livraison directe depuis l'Alsace hors délai

3.3.4. Évolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques

Si l'Alsace est confrontée à un véritable déficit d'offre de transport routier et ferroviaire à destination du reste de la France, elle est également pénalisée par le déficit d'offre aérienne pour le transport express sur l'ensemble de l'Europe.

La région est dans une situation paradoxale où sa centralité géographique devrait lui assurer des conditions d'accès théoriquement optimales sur le marché européen mais où l'offre de transport non terrestre la positionne en réalité à l'écart de ce marché.

En effet, même s'il est globalement satisfaisant, le transport routier international au départ ou vers l'Alsace n'est pas adapté pour les filières logistiques articulées autour d'organisation en flux très tendus et tirés et supposant des délais inférieurs à 2 jours. Dans ce cas, le transport aérien joue un rôle majeur.

Or, l'ensemble des composantes et conditions d'une offre de transport aérien express performante n'est pas réuni :

- Des aéroports aux contraintes organisationnelles inadaptés au transport express : restriction des horaires et jours d'ouverture (liée à la forte pression des riverains notamment sur Strasbourg).
- Des installations aéroportuaires et logistiques insuffisantes.
- Un aéroport de Mulhouse-Bâle posant en outre des contraintes douanières.
- L'insuffisance des lignes et des dessertes liées au manque d'attractivité tarifaire de l'aéroport pour les compagnies aériennes.
- En conséquence, une insuffisance voire l'absence physique des intégrateurs européens (DHL, UPS)

Parce qu'elle est une condition de la compétitivité et de la pérennité de la filière électronique grand public, parce qu'elle suppose un volontarisme politique fort, **une politique de développement de l'offre aérienne** globalement dédiée au fret et particulièrement au fret express s'impose comme une priorité.

Elle pourrait se traduire par

- Un accompagnement des démarches coopératives avec les réseaux de transport express européens en vue du maintien d'une présence régionale dont il faudrait définir les modalités d'exploitation.
- Une incitation des aéroports régionaux à mieux adapter leurs conditions d'exploitation et d'accueil des lignes fret
- Une incitation des compagnies aériennes à maintenir une offre suffisamment dense sur l'Alsace

La réalisation d'une plate-forme logistique bien connectée aux infrastructures routières desservant les pays de l'Est et offrant des bâtiments en blanc pourrait être un facteur de consolidation de la filière électrique particulièrement. Elle permettrait notamment de favoriser l'implantation de stock de consignment (stock d'écrêtage) des fournisseurs de l'Europe de l'Est de l'industrie électrique en particulier (cas de Sarel).

En effet, compte tenu de leur éloignement et de la distance de transport, les fournisseurs préfèrent livrer leur marchandise par camion complet plutôt que par petite quantité ce qui génère une complexification et des surcoûts logistiques :

- les réceptions sont globalement supérieures aux besoins réels du centre de distribution : d'où surstock (flux poussés)
- les marchandises sont réceptionnées sur le centre de distribution puis les volumes excédentaires sont éclatés à nouveau sur la plate-forme de débord pour stockage.

La généralisation des approvisionnements auprès de fournisseurs low cost des pays de l'Est amplifie cette tendance d'où la mise en place permanente de ce stock de débord qui pèse pour 20% du stock global.

La solution pour Sarel serait d'avoir à disposition à proximité le stock de consignment de ses fournisseurs financés par ces derniers. Cela pourrait représenter une solution économique pour les fournisseurs qui livrent aujourd'hui des demi-lots ou lieu de lots complets (camions à demi chargés) à la demande de Sarel pour lisser les approvisionnements. De la sorte ils pourraient continuer d'optimiser leur chargement en livrant des camions complets et continuer à réaliser des économies sur les transports en échange de la prise en charge du stock de proximité.

3.4. La filière boissons

Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique

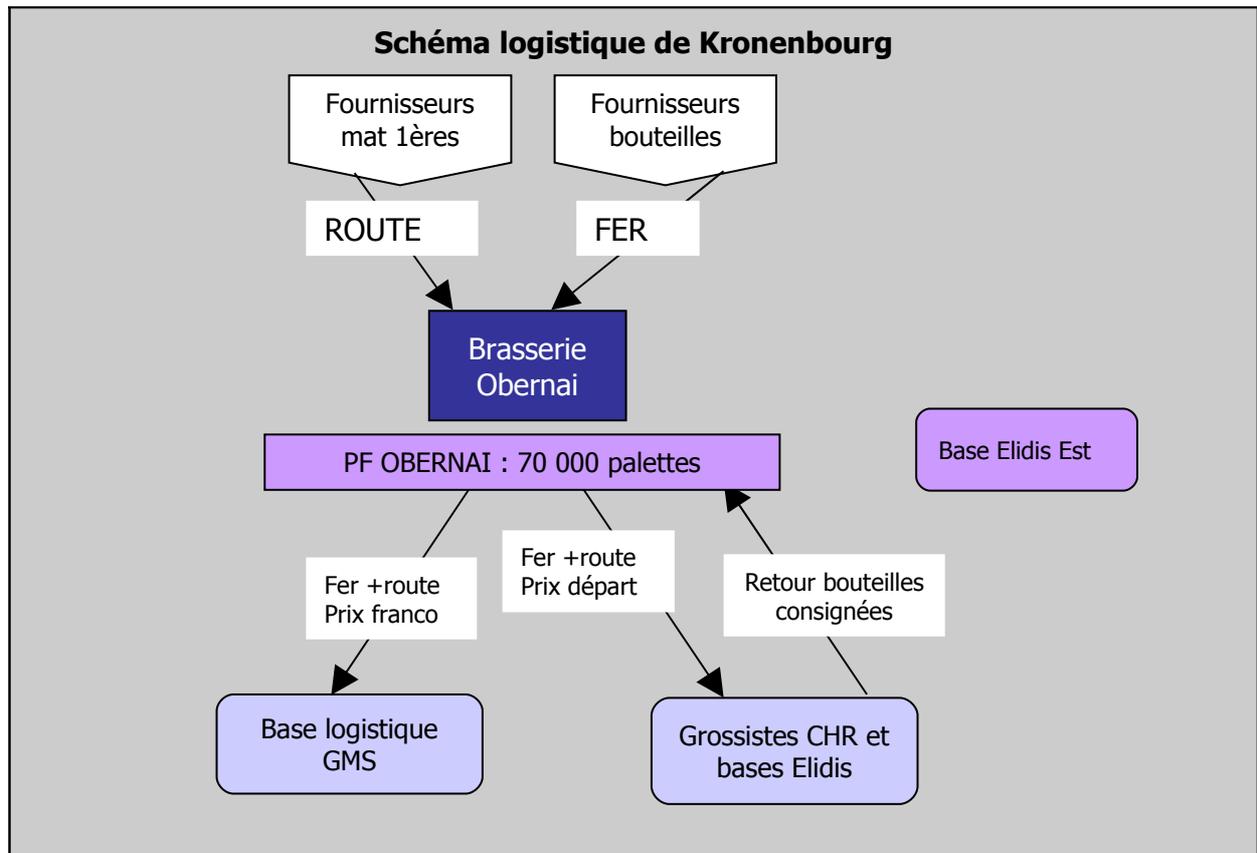
La filière boissons alsaciennes est puissante, diversifiée et structurée autour de groupes leaders :

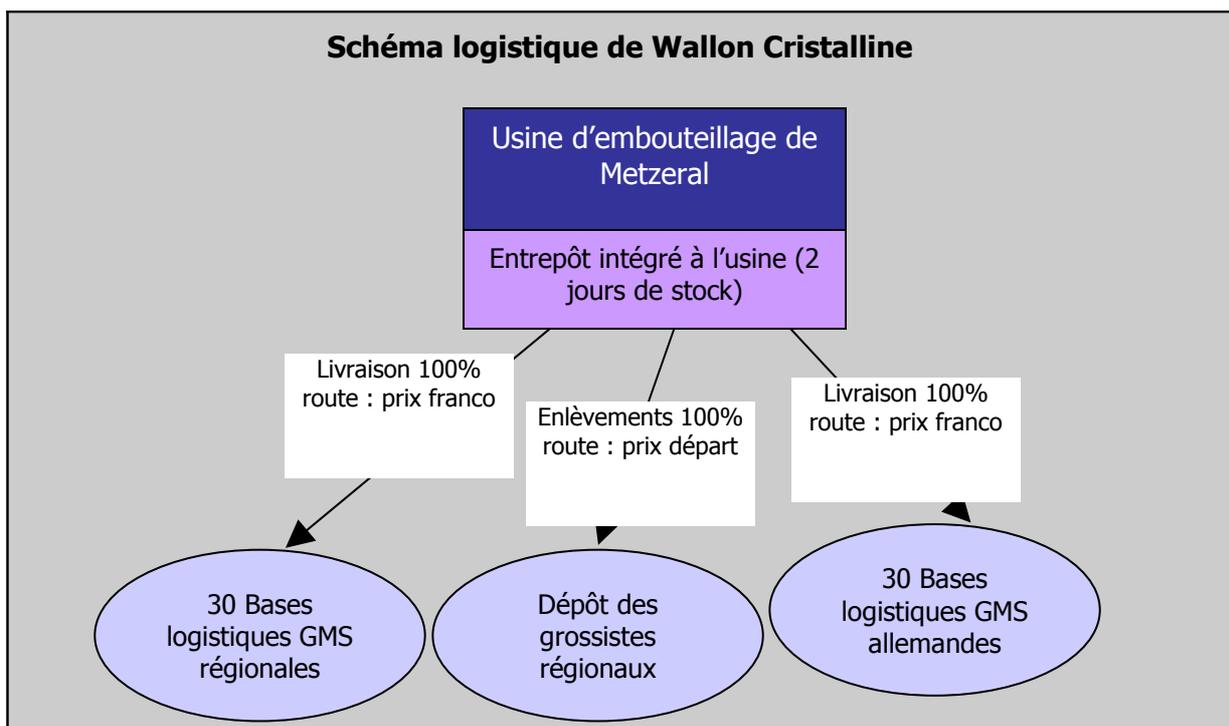
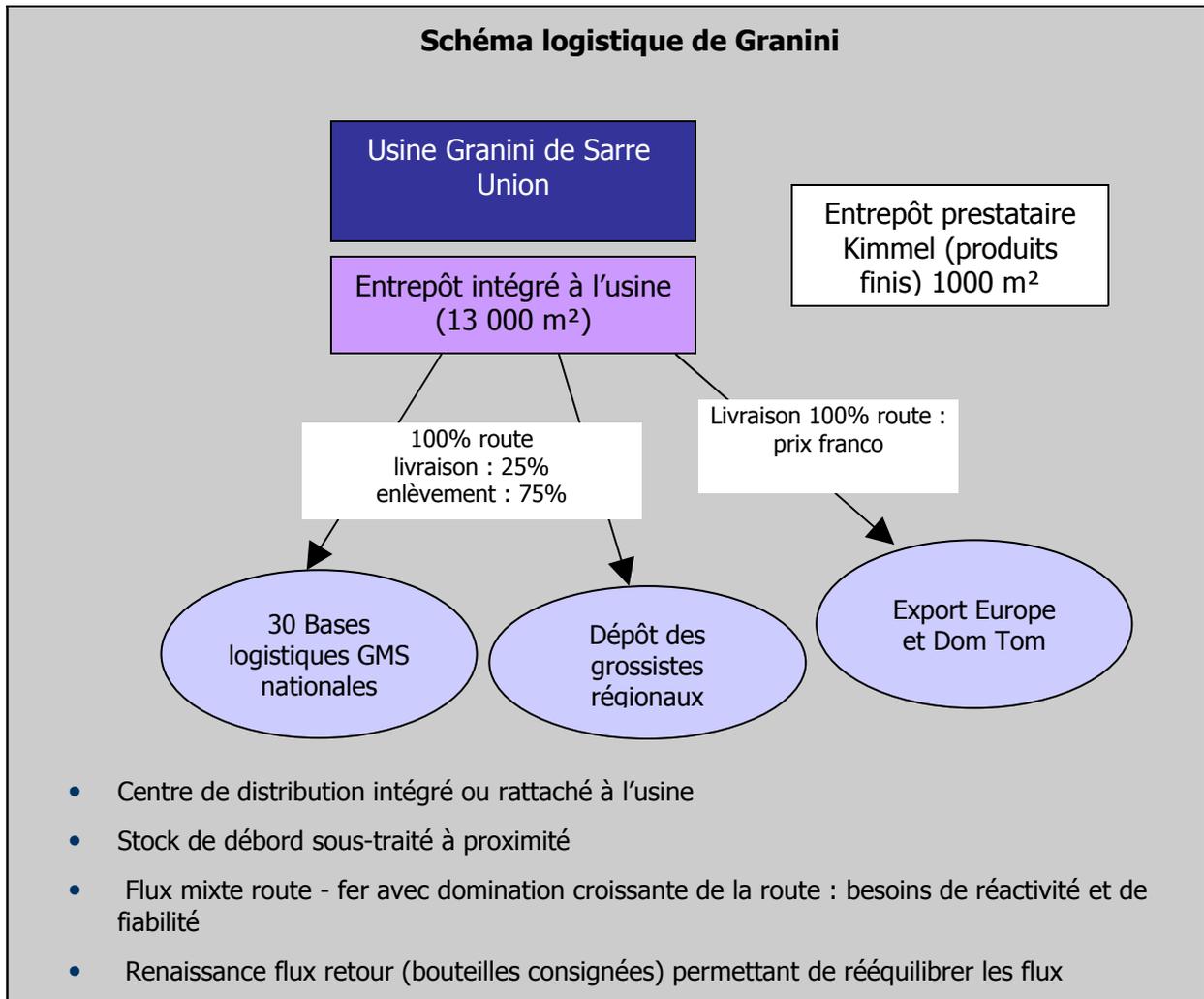
- 60 % de la production brassicole, eau, vin, jus de fruit.
- Des groupes leaders (Kronenbourg, Heinekeim, Cristalline, Granini) notamment sur la brasserie dont la production nationale est concentrée à plus de 80% en Alsace.

Si elle peut varier d'un secteur à l'autre, la logistique des boissons, présente globalement les caractéristiques communes suivantes :

- Une vocation essentiellement nationale avec des spécialisations régionales (pour les eaux de source) et des développements internationaux (pour certains alcools).

- Une forte saisonnalité : la variabilité de la demande provoque une généralisation de l'implantation de stocks d'écrêtage à proximité des points de livraison pour minimiser les ruptures d'approvisionnement.
- Une insertion dans la supply chain de la grande distribution.
- Une organisation logistique intégrée mais avec une tendance (pour les secteurs à production de masse) à l'externalisation (du fait de la saturation des surfaces logistiques en propre et de la réticence à investir).
- Peu de valeur ajoutée logistique : pour les secteurs de production de masse les produits sont expédiés en palette entière dans des camions complets sans opérations de préparation de commande et sans passage à quai.
- La présence de flux retour de bouteilles consignées (qui tendent à disparaître).
- Une forte influence sur les flux de marchandises et les modes alternatifs (fer).
- Une logistique très axée transport - Des transports massifiés pour lesquels le fer n'a pas su s'adapter.





Le transport des boissons

Les transports de Granini sont réalisés à 100% par la route. Le fer était utilisé pour l'expédition de wagons isolés sur le précédent site qui disposait d'un embranchement mais a finalement été abandonné pour des questions de fiabilité (1 litiges sur 2 envois, malgré la souplesse procurée par l'immobilisation des wagons). Depuis 92, la production a été relocalisée sur un site non embranché.

Carrefour qui procède aux enlèvements utilisait le ferroviaire depuis la gare de Metz pour ses envois vers le Sud-Ouest mais a finalement arrêté à cause des litiges. Jusqu'à présent, il n'y avait relativement peu de problèmes pour trouver des capacités de transport routier sauf pendant la période d'avril à juin 2006 où les prix ont doublé.

Ex : Bretagne : 2200 €, Miramas : 1800€. Heineken et Kronenbourg acceptent de payer ces prix là et ont la priorité, les autres chargeurs doivent se contenter de ce qu'il reste. En outre, Granini n'était maître que de 25% des transports qu'il confiait à un seul prestataire Faure et Mchet.

Cas de Kronenbourg :

Avant le plan fret, le fer transportait 15 000 wagons/an. 1/3 des volumes fer ont été perdus du fait de :

- La fermeture de dessertes ou de gares de triages.
- L'augmentation des tarifs sur certaines liaisons.
- L'incompatibilité avec les exigences de fiabilité et de compétitivité (les prix du fer ont tendance à s'aligner sur la route alors que la qualité de service est moindre).
- Son manque de performance en termes de rapidité dans un contexte où la grande distribution exige des délais de livraison de plus en plus courts et que la variabilité de la demande (d'une semaine à l'autre, les volumes de livraison peuvent tripler) oblige à une réactivité totale
- La diminution du nombre d'embranchements ferroviaires sur les nouvelles bases logistiques de la grande distribution comme des grossistes (les coûts d'entretien des embranchements et l'insuffisance des volumes livrés poussent les bases embranchées à s'en séparer)

Cas de Heineken

Les volumes transportés par fer ont largement baissé du fait des problèmes de qualité et de rapidité (48h pour un Paris-Bordeaux par route contre 3 jours minimum par fer) et surtout depuis l'augmentation unilatérale des tarifs (+20-30%) :

- Le fer ne représente pas d'intérêt en termes de stock roulant car la qualité du produit impose un stockage hors gel.
- Le gain de productivité logistique généré par la possibilité de décharger en temps masqué a été compensé par les obligations de rendez-vous clients pour les camions chez le destinataire.
- Les coûts d'entretien des embranchements sont de plus en plus dissuasifs.
- Les bases logistiques des clients sont de moins en moins embranchées.
- La diversité des interlocuteurs : VFLI sur Port autonome et SNCF sur Heineken, complique l'organisation.

📊📈📉📊📈📉 Analyse Atouts, faiblesses, opportunités, menaces

<p style="text-align: center;">Atouts</p>	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Forte spécialisation de l'Alsace et déterminisme géographique (ressources naturelles) • Implantation des grands groupes du secteur • Marché stable • Faible risque de délocalisation en raison des contraintes logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte variabilité des flux liée à la saisonnalité : <ul style="list-style-type: none"> ○ Difficulté de mettre en place des schémas de transport réguliers et optimisés ○ Déficit offre transport (lot) et inflation des prix pendant les pics saisonniers • Positionnement excentré pour une distribution nationale • Forte pression sur délais de livraison et réactivité -> le positionnement alsacien devient plus contraignant
<p style="text-align: center;">Opportunités</p>	<p style="text-align: center;">Menaces</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Repositionnement sur marchés à forte progression (niches : bières, alcools / masse : eaux 1er prix) -> croissance ou maintien des volumes • Eclatement des flux (multiplication des petites références) et un développement d'activités logistiques à plus forte valeur ajoutée (préparation de commandes...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques de délocalisation centres de distribution : se rapprocher du barycentre national • Risques liés à passage « prix franco » 2008 : reprise en main par les industriels des livraisons nationales à GMS : <ul style="list-style-type: none"> ○ Complexification organisation des affrètements ○ Manque de transport (transporteurs des GMS ne reconduiront pas contrats enlèvement fournisseurs) ○ Augmentation coûts de transport I ○ Dégradation du taux de service (pénalités retard)

📊📈📉📊📈📉 Les enjeux logistiques de la filière surtout liés au transport

Les dysfonctionnements des transports routier et ferroviaire fragilisent les schémas logistiques centralisés sur l'Alsace. En effet, le manque d'offre provoque une inflation saisonnière et structurelle des coûts et pose régulièrement la question de la pertinence du maintien de l'activité logistique en Alsace

Pour Heineken, le déficit de l'offre de transport routier l'été se pose même sur les régions importantes comme Paris et Lyon : ce qui limite le périmètre géographique de l'usine. A titre d'exemple, Dijon qui est plus proche de Strasbourg que de Marseille, est fourni par l'usine de Marseille car les coûts de transport sont moindres qu'au départ de Strasbourg

Kronenbourg envisage la mise en place d'une plate-forme avancée ferroviaire en région parisienne sur laquelle serait rapatriée une partie des flux traités en Alsace aujourd'hui

3.4.3.1. Les conséquences du passage en prix franco

Avec le passage en prix franco : l'organisation et l'achat des transports reviendra donc aux fournisseurs pour les flux à destination de la grande distribution. En effet à partir du 1^{er} janvier 2008

les grandes enseignes vont transférer la responsabilité du transport sur les fournisseurs pour deux raisons :

- Les prix de transport ont tellement été tirés vers le bas, qu'il n'y a plus de marge d'économie sur ce poste.
- La réglementation restrictive sur la pratique des marges arrière n'offre plus d'intérêt à la maîtrise des transports.

Ce transfert de responsabilité du transport devrait accentuer le déficit du transport et augmenter les coûts :

- Certains estiment que seuls 30-40% des transporteurs affrétés par la GMS (grande distribution) voudront continuer à enlever la marchandise dans les localités excentrées de l'Alsace (ex Sarre Union). Les contrats cadre de transport avec la GMS sont passés au niveau national, en échange de volume important sur des zones où les flux sont équilibrés, les transporteurs acceptent d'assurer des enlèvements sur des zones excentrées qui n'ont pas de potentiel en fret aller.
- Les prix négociés par la GMS au niveau national sont nécessairement plus bas que ceux qu'ils pourront négocier car ils n'ont pas la même puissance de négociation.
- Il semble certain que compte tenu des difficultés de transport, le nombre de litiges et les pénalités devraient augmenter.

La recherche de solutions à la raréfaction du transport routier devrait amener à un renforcement des relations partenariales avec les transporteurs locaux, à une multiplication du nombre de transporteurs et à des réorganisations des schémas de transport de bout en bout.

Les solutions envisagées par Granini

- Rupture de l'exclusivité donnée à Faure et Machet et report des trafics sur 15 transporteurs locaux (Faure et Machet a tendance à réduire sa flotte de transport pour se reconvertir vers la commission de transport avec pour risque une baisse globale de la qualité). Il est plus facile de faire venir des transporteurs locaux à Sarre Union que des transporteurs nationaux.
- Garantie et engagement de volumes toute l'année à ces transporteurs et un maintien de tarifs corrects en contrepartie
 - D'une garantie de capacité toute l'année et d'une augmentation des capacités de transport pendant les périodes de pointe
 - La mise en place de solution (triangulaires) pour trouver du fret de retour permettant d'équilibrer les flux et de rester compétitif sur les prix. Mais cela reste très aléatoire car il y a peu de fret de retour sur la région parisienne ou le Sud (essentiellement des frets frigorifiques). Les camions doivent rouler à vide jusqu'à Lyon pour espérer trouver du fret à charger à destination de l'Alsace

Si ces solutions ne sont pas suffisantes, il faudra envisager la mise en place de stock déporté ou d'écrêtage mais ça coûte très cher.

3.4.3.2. Le transport ferroviaire : une alternative à la diminution de l'offre routière

Pour Granini, le ferroviaire pourrait représenter une alternative à la raréfaction du transport routier par la mise en place d'organisations mutualisées et massifiées avec d'autres industriels régionaux. Néanmoins, le produit est beaucoup plus sensible (brique ovalide) aux manipulations que les bouteilles de bière ou d'eau et l'utilisation des palettes type Europe est moins compatible avec les formats ferroviaires.

Pour Kronenbourg, l'avantage du ferroviaire réside dans la possibilité du déchargement en temps masqué puisqu'il n'y a pas d'attente de chauffeurs. Mais cet avantage est de moins en moins significatif du fait des problèmes de fiabilité (les marchandises peuvent arriver à

destination en + ou – 5-6 jours).

Néanmoins l'arrivée de nouveaux entrants ferroviaires permettrait une amélioration sensible en qualité et en compétitivité de l'offre. Ces approvisionnements de bouteilles par navette ferroviaire en provenance des Vosges ont été confiés à Véolia Connex. Pour l'instant ces concurrents se positionnent sur des flux massifs et ne proposent pas d'offre sur les flux allotés de wagons isolés.

Sur ces flux, Kronenbourg est en train de travailler avec la SNCF sur la possibilité de mettre en place des schémas ferroviaires dédiés et massifiés à destination des grandes bases logistiques pour shunter la problématique du triage (cause des aléas de fiabilité).

Ce schéma reposerait sur la **mutualisation des volumes** provenant des fournisseurs en boissons des grandes enseignes : bière, eaux Mais deux problèmes se posent :

- **L'insuffisance des volumes mutualisés** permettant la consolidation d'un train entier :
 - on ne peut pas inclure dans ce schéma d'autres fournisseurs que les boissons car celles-ci alimentent des PF spécialisées liquides qui ne se trouvent pas aux mêmes endroits que les PF alimentaires,
 - compte tenu des réductions de stocks pratiquées par la grande distribution, la massification des volumes reste limitée.

Une solution envisageable est la synchronisation des flux de manière à ce que les expéditeurs envoient leur volume au même moment

- **L'éclatement des localisations des fournisseurs** pouvant rentrer dans ce schéma. Si les brasseries sont proches (Heineken, Kronenbourg), les sourciers sont très excentrés : Vittel et Contrex (de l'autre côté des Vosges), Nord Alpes pour Danone Evian :
 - il faudrait donc organiser des transports d'approches avec une rupture de charge sur un lieu de consolidation commun,
 - ce qui occasionnerait ruptures de charges et temps de composition de train allongés.
- **Les destinations éligibles à ce schéma sont limitées** : sur 180 bases logistiques GMS livrées seules 40 sont embranchées et ont suffisamment de volume pour accepter un train entier

Mais même en massifiant de la sorte tous les fournisseurs de boissons régionaux, il n'est pas facile d'avoir 36 wagons au départ le même jour. (Kronenbourg envoie maximum 2 wagon/j aux bases les plus importantes, et en faisant de la rétention pour synchroniser les flux avec d'autres fournisseurs, au maximum, le brasseur pourrait doubler son volume quotidien).

Le potentiel d'Heineken se situe autour de 3000 wagons/an. Ce qui reste insuffisant pour compléter le volume de Kronenbourg. Les volumes locaux ne permettent pas pour l'instant de faire l'équivalent d'un train tous les 15 jours. Il faut donc trouver d'autres chargeurs extrarégionaux.

Par ailleurs, une organisation de ce type

- Implique de la rétention de marchandise et du stockage qui reste contradictoire avec l'accélération du cycle.
- Ne permet pas de répondre au besoin de réactivité lié aux variations de volumes hebdomadaires.

Pour Heineken

Malgré ces inconvénients, l'entreprise continue à utiliser le ferroviaire surtout pour des questions environnementales.

Il semblerait, par ailleurs, que la SNCF avance positivement sur la question de la fiabilité (la rationalisation du plan de transport national grâce à la suppression de triage) Il n'y a plus qu'un seul passage par triage pour une relation Strasbourg-Rennes, alors qu'il y en avait 2 précédemment. L'arrivée de nouveaux entrants sur le marché pourrait représenter une

opportunité nouvelle pour le recours au fer

Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques

L'accès au marché dans des conditions de délais et de prix est déterminant pour la compétitivité de la filière et le maintien de la fonction logistique en Alsace.

Les dysfonctionnements du transport routier comme ferroviaire, prochainement amplifiés par le passage au prix franco et à la maîtrise du transport ont poussé les industriels à mettre en place ou imaginer des solutions reposant sur :

- **des démarches de mutualisation** entre chargeurs sur le transport (co-chargement routier et ferroviaire)
- **une dynamique partenariale avec transporteurs routiers et ferroviaire** dont l'objectif est de pérenniser et d'optimiser l'offre de transport (engagement volumes/garantie de capacité de transport)

Néanmoins, compte tenu de l'urgence de la situation et de la multiplicité des acteurs concernés (chargeurs industriels, distributeurs, prestataires de transport, opérateurs ferroviaires), l'accompagnement de la filière et la fédération de ces acteurs notamment sur la mise en place de schéma ferroviaire mutualisé à l'échelle régionale voire interrégionale (minéraliers des bassins d'Evian et de Contrexéville) pourraient permettre d'accélérer le processus.

3.5. La filière matériaux de construction

Caractéristiques sommaires de la filière en Alsace et de sa logistique

Les matériaux de construction constituent une filière très hétérogène particulièrement en Alsace où on retrouve des profils d'entreprises très diversifiés :

- Sur le plan industriel : avec des entreprises qui ont une production de masse en flux poussés , et d'autres entreprises (dont le nombre de références est très élevé) qui ont mis en place une production à la commande en flux tirés.
- Sur le plan de la valeur ajoutée, avec des produits à faible valeur ajoutée (comme les tuiles) ou à forte valeur ajoutée (les fenêtres produites sur mesure).
- Sur le plan géographique : avec des entreprises dont les flux sont diversifiés (régionaux, nationaux...).
- Sur le plan commercial et des réseaux de distribution : les produits peuvent être aussi bien destinés au secteur industriel, aux chantiers ainsi qu'aux artisans et aux particuliers impliquant des contraintes et des organisations de transport opposées. Une partie de la filière est purement commerciale, elle ne produit pas ; elle est de fait davantage affiliée à la grande distribution spécialisée (Leroy Merlin).
- Sur le plan du transport : on retrouve aussi bien des schémas de transport de charge complète aux destinations aléatoires, que des transports de groupage pour des flux très éclatés mais réguliers.

Néanmoins, une première segmentation géo-logistique/transport peut être établie sur la base de la nature du produit (en terme de valeur ajoutée) et sur la nature de l'activité (production/commercialisation seule) :

	Flux massifiés	Flux groupage	Nationale	Régionale
Production forte valeur ajoutée		X	X	

Production faible valeur ajoutée	x		x	xx
Activité purement commerciale		x		x

Malgré son hétérogénéité, des problématiques communes à l'ensemble du secteur ressortent :

- Une saisonnalité plus ou moins importante faisant apparaître des pics estivaux et des creux hivernaux.
- Une logistique fortement internalisée et très imbriquée dans le process de production : dans l'ensemble des cas étudiés, l'entreposage et la distribution sont pris en charge par l'entreprise elle-même.
- Une simplification de la chaîne logistique avec la mise en place de flux directs évitant les ruptures de charge et le passage à quai, le transit et le stockage intermédiaire. Cette particularité répond à une ou plusieurs contraintes comme la minimisation des coûts logistiques ou la sensibilité du produit.
- Une minimisation des stocks obtenus par une gestion en flux tendus.
- L'enjeu central du transport et de la distribution :
 - o Pour les produits à faible valeur ajoutée générant des flux massifiés pour lesquels le transport peut peser pour 30% du prix de vente.
 - o Pour les produits à plus forte valeur fabriqués à la commande pour lesquels, la rapidité de livraison sur un périmètre national est un atout commercial déterminant.

Plus globalement, le transport à travers sa fiabilité, sa rapidité et sa régularité conditionne la plus ou moins forte faisabilité de la pratique des flux tendus et du stock minimum :

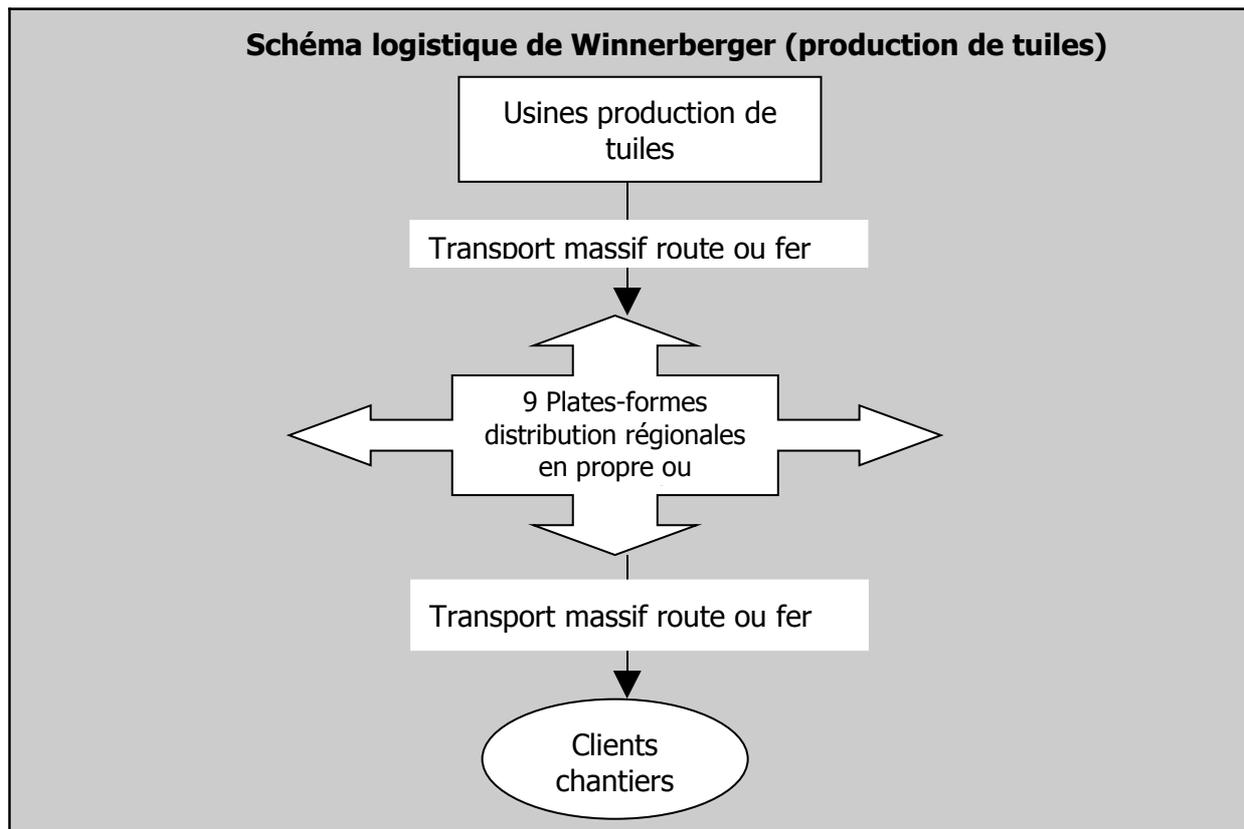
- Les transports de masse (route ou fer) permettent un stock roulant ou circulant limitant le stockage dans l'usine.
- La régularisation et l'industrialisation des schémas de transport par navettes permettent la synchronisation des temps de transport avec les temps de process industriel. Le stockage est également limité.

Si la logistique de la filière est relativement basique, le transport, pour les raisons évoquées plus haut s'avère plus complexe ou plus sophistiqué :

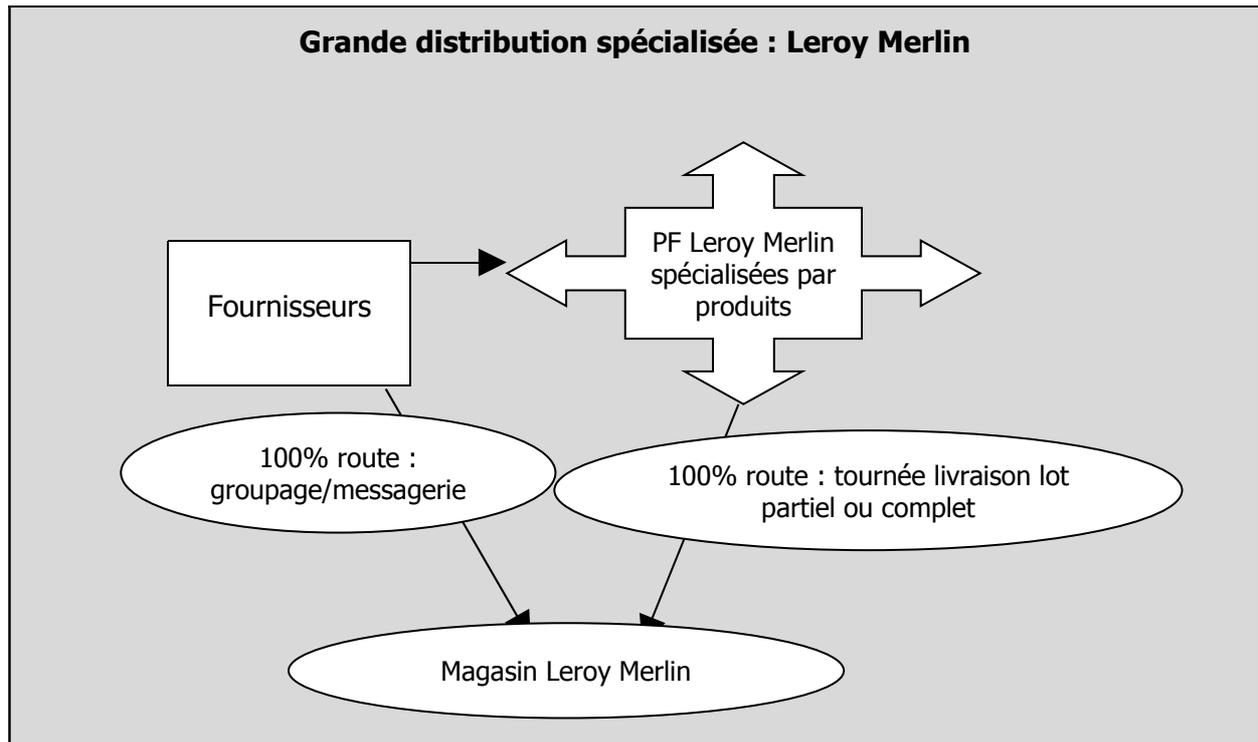
Ainsi **Tryba** a mis en place ses propres navettes (transportant 80%) de ses flux utilisant des outils de transport spécifiques à ses produits (caisses mobiles).

La politique modale de **Winnerberger** s'appuie, sur les modes routier et ferroviaire, ce dernier étant très compétitif en cas de sites embranchés pour les distances supérieures à 500km.

Chez **Leroy Merlin**, Le transport est acheté de manière groupée par la centrale d'achat, qui a un fort pouvoir de négociation. Le magasin d'Ostwald sera prochainement approvisionné par la plate-forme de Dourges. Au lieu de recevoir un chargement important par semaine d'un type de produit, il recevra plusieurs fois par semaine un chargement multi produit. Les flux seront fluidifiés et le stockage et les ruptures d'approvisionnement devraient être minimisés.



- La logistique aval est régionalisée de manière à minimiser les coûts de livraison.
- Dans le cas de Tryba (fabrication de fenêtres) la logistique aval est centralisée en Alsace mais la distribution est réalisée avec des moyens propres (navettes nationales) permettant d'optimiser des tournées de livraison sur l'ensemble des régions françaises.



Les enjeux de la logistique pour la filière en Alsace

Le secteur des matériaux de construction et du bricolage se trouve dans une situation paradoxale où il connaît une croissance plutôt forte mais où les conditions d'exploitation logistique régionales (le transport est essentiel) l'entravent dans son développement (sur les plans quantitatif et géographique).

Les entreprises font ressortir trois problématiques fortes :

Les dysfonctionnements liés au transport routier

- le déficit de l'offre routière : il y a 3 ans, on pouvait affréter facilement 6 camions/jour sur la région parisienne, aujourd'hui on peut péniblement en affréter 4. Faure et Machet assurait quotidiennement 6 véhicules sur Paris, aujourd'hui il en assure 2. Beaucoup de transporteurs ont diminué leur capacité voire ont disparu du fait de la crise du transport routier.
- L'engorgement de l'agglomération strasbourgeoise notamment entre 7h00 et 9h30 (2 rotations possibles par jour au lieu de 3).
- La qualité moyenne de l'offre de messagerie liée au fait que les prestataires préfèrent regrouper plusieurs expéditions en une seule (plutôt que les effectuer séparément) pour optimiser le chargement des véhicules et limiter les kilomètres parcourus.

La problématique ferroviaire

Pour Winnerberger, une distribution nationale depuis l'Alsace est peu pratique et coûte cher particulièrement par route. Aujourd'hui l'entreprise est complètement captive du transport ferroviaire pour ses expéditions sur Cavailon et Carcassonne. Si l'offre ferroviaire devait être arrêtée, ce marché disparaîtrait.

En outre, beaucoup de gares SNCF et d'EF ont été fermées ce qui rallonge les distances d'approche routière et rend économiquement impossible l'usage du fer sur Turtal (la gare la plus proche est à 60km) ou sur Rennes. A titre d'exemple, la gare de Cavailon est distante de 4 km du dépôt ce qui permet 2 rotations de camions/jour et n'est pas trop pénalisant au niveau coût.

Tryba regrette l'abandon progressif de l'offre CNC en Alsace comme sur toute la France qui lui permettait de faire du saut de nuit sur les distances les plus lointaines et optimiser des schémas de livraison en tournée.

La maîtrise des coûts logistiques et transport devrait susciter des réorganisations structurelles importantes.

- Le groupe **Winnerberger** projette d'augmenter le nombre d'usine en France pour diminuer les coûts de transport globaux (dans un premier temps, le groupe implante une plate-forme avancée et quand le marché croit suffisamment pour absorber 120 à 150 000 t/an, une usine est implantée). Normalement, le marché des usines doit être régional. L'usine alsacienne devrait donc à terme être recentrée sur son marché local et transférer la partie de sa production distribuée dans le Sud Ouest sur un nouveau site de production dédié
- Aujourd'hui l'ensemble des magasins **Leroy Merlin** en France sont livrés depuis 5 plates-formes nationales et une à Anvers, chacune étant spécialisée dans un type de produit : Anvers : produits d'importation, Compiègne , Chalons : sanitaire, Nœux les Mines : carrelage...

A terme, le groupe prévoit une centralisation des plates-formes logistiques sur 2 sites multi produits et approvisionnant chacun le Nord (Dourges) et le Sud (Avignon) de la France. Le magasin d'Ostwald sera approvisionné par la plate-forme de Dourges.

Analyse atouts, faiblesses, opportunités, menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Secteur en croissance au niveau régional et national • Mise en place de solutions pour palier partiellement au déficit du transport : <ul style="list-style-type: none"> - Affrètement du réseau TDI (rame ferroviaire hebdomadaire sur Nîmes) - Affrètement de transporteurs espagnol en redescende sur le SO - Organisation des livraisons par navettes en propre 	<ul style="list-style-type: none"> • Engorgement agglomération strasbourgeoise (problématique pour les chargeurs dont le marché est régional) • Excentration du marché national • Déficit de l'offre routière : concurrence avec les gros chargeurs (brasseurs) capables de supporter des augmentations tarifaires importantes • Insuffisance de l'offre ferroviaire (notamment en lotissement) + problème de fermeture de gares
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Développement des distributeurs spécialisés • Valorisation du transport ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Malgré les solutions ponctuelles, le déficit endémique de l'offre routière et le désengagement de l'opérateur ferroviaire pose un vrai problème d'accès à certains marchés (sud de la France) : le coût de transport représente une barrière tarifaire

📊📈📉📦🚚🚂 Evolutions attendues et leviers d'action des collectivités publiques

Les attentes des acteurs portent essentiellement sur la question du transport routier et ferroviaire, l'action des collectivités publiques devant être axées sur :

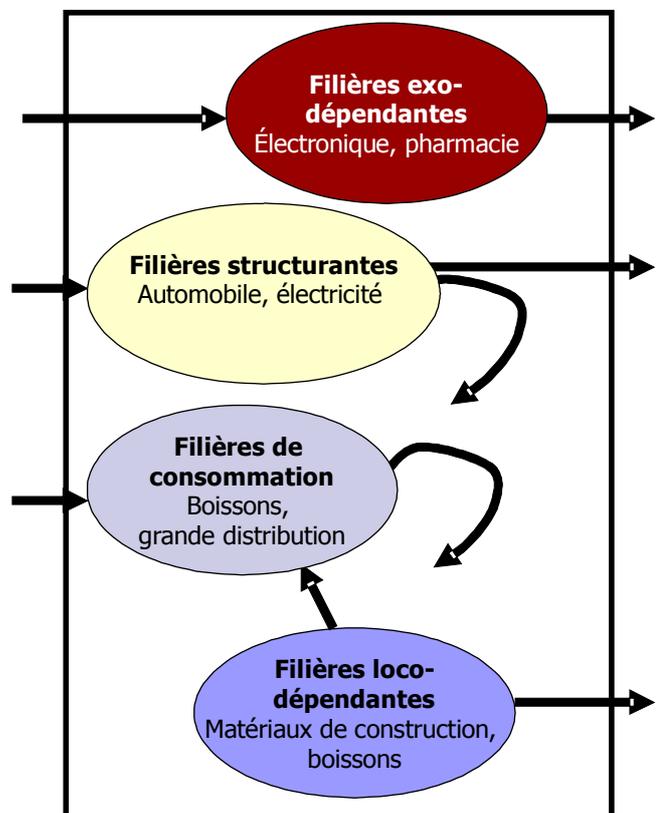
- L'accompagnement et l'encouragement au développement de marché de niche en transport assurant les besoins régionaux spécifiques en matière de mode de transport ou de dessertes géographiques (en ferroviaire conventionnel, en routier ou en combiné). A titre d'exemple :
 - Quelques transporteurs mettent en place des lignes de niches par transport ferroviaire ex : TDI (réseau de transport de Bischheim) met en place une rame par semaine sur Nîmes (puis ré éclatement).
 - Quelques transporteurs espagnols assurent des relations sur Carcassonne au départ de l'Alsace (flux retour).
- En parallèle, la sensibilisation des opérateurs ferroviaires conventionnels et combinés sur les potentiels commerciaux liés au maintien de l'offre sur certaines lignes, à la mutualisation et à la massification assurées par l'intermédiation de prestataires spécialisés comme TDI.

3.6. Synthèse des filières

Les enjeux logistiques des filières alsaciennes présentent des différences importantes quant à la nature de leur insertion dans l'économie régionale.

Ces enjeux sont par exemple assez différents selon que la filière est une filière fortement ancrée dans l'économie régionale (en raison de l'utilisation de ses ressources naturelles, des compétences et savoir-faire des hommes et des entreprises) ou une filière très dépendante de centres de décision situés à l'extérieur de la région et produisant ou distribuant des biens exportés à partir de produits importés.

On peut ainsi décomposer les filières en quatre catégories différentes dont les



- **Les filières loco-dépendantes** sont des filières dont la présence (sur le territoire alsacien) est fortement liée à des ressources locales (naturelles ou/et humaines) ; leur délocalisation est plutôt difficile car il s'agit d'activités ou de produits liés au terroir et répondant à des critères de qualité et de certification d'origine, à des matières premières locales et à des savoir-faire originaux ; c'est le cas de l'essentiel du secteur des boissons (brasserie, viticulture, eau minérale), sauf l'activité jus de fruits. Les industries de l'agro-alimentaire « régionales » peuvent aussi entrer dans cette catégorie. Cela concerne également l'industrie des matériaux de construction en raison de l'existence de ressources minérales naturelles, expliquent l'implantation de sites de production spécialisés (briques, tuiles...). Ces filières,

dont la logistique amont est avant tout régionale (approvisionnement de matières premières dans la région) est surtout marquée par des enjeux de flux export, car il s'agit bien souvent de produits de large diffusion, au moins nationale, généralement au travers des canaux de la grande distribution, ce qui induit des envois massifs à longue distance et une logistique lourde. La problématique transport est très prégnante et actuellement, l'amélioration quantitative (route) et qualitative (fer) de l'offre des différents modes est une priorité.

- **Les filières exo-dépendantes** sont des filières implantées en Alsace au travers de grands groupes industriels le plus souvent multinationaux qui ont cherché et trouvé en Alsace des avantages certains à y implanter des sites de production alors qu'ils n'ont au départ, pas d'attaches particulières. Ces filières, parmi lesquelles on peut distinguer l'industrie électronique, notamment japonaise, l'industrie chimique et surtout pharmaceutique, et une partie de l'industrie automobile (notamment certains équipementiers étrangers travaillant pour un marché au minimum européen) se caractérisent par une double dépendance des marchés extérieurs : pour les approvisionnements, car en général, les sites de production intègrent des composants venus en majorité et pour la distribution, car leur marché n'est pas régional mais surtout européen, voire mondial. Ces filières ont donc des enjeux essentiels d'insertion dans un marché global et la question de leur ouverture logistique sur le monde extérieur (Europe et overseas) est absolument cruciale, en termes d'accessibilité (notamment de fluidité des flux de et vers les grands ports maritimes et les grands pôles économiques européens), mais aussi en termes d'implantation de sites logistiques sur des zones bien connectés aux différents réseaux de transport.

- **Les filières structurantes** sont le cœur de l'activité économique alsacienne ; ce sont elles qui sont implantées le plus profondément dans le tissu économique régional, tant quantitativement (nombre d'entreprises et d'emplois) que qualitativement (présence diversifiée des activités composant la filière) et qui ont les enjeux les plus complets pour l'Alsace (flux import, export et sites opérationnels). Il s'agit tout d'abord de l'industrie automobile réellement organisée en filière en Alsace (mais en étroite synergie avec le Pays de Montbéliard), même si on compte quelques « trous » pour certaines sous-branches (électronique auto par exemple), mais aussi de l'industrie électrique, de l'industrie mécanique et sans doute de l'industrie agro-alimentaire. D'un point de vue logistique, ces filières ont des échanges et des flux tous azimuts : elles importent beaucoup de matières et pièces en dehors de la région (marché mondial de plus en plus fréquemment), elles s'approvisionnent de façon intense auprès des entreprises du tissu industriel alsacien, générant une logistique industrielle locale importante et sophistiquée, comme le montre l'industrie automobile, elles produisent essentiellement pour un marché global, avant tout européen et souvent même mondial et doivent donc être bien connectées aux réseaux internationaux. Pour les collectivités, il est évident que l'aide à l'optimisation de la logistique des filières structurantes est une priorité de la politique économique, d'autant que, comme le disent toutes les entreprises concernées, la logistique est un des tous premiers critères de compétitivité justifiant le développement ou le ralentissement, voire la fermeture d'un site, cette catégorie de filière ne se distinguant pratiquement plus de ce point de vue des filières exo-dépendantes (elles sont également dépendantes le plus souvent de grands groupes multinationaux). Amélioration de l'accessibilité et de la fluidité et des capacités d'accueil des sites dédiés à la logistique en étroite relation avec les sites de production semblent être des priorités au niveau alsacien.

- **Les filières de consommation** sont des filières qui doivent leur implantation et leur développement à l'existence de concentrations démographiques et urbaines et donc d'un important potentiel de consommation régional ou inter régional. Elles sont implantées en région car d'un point de vue logistique, il est plus intéressant de développer les opérations à proximité des lieux de consommation pour minimiser les coûts de distribution finale. Il s'agit bien sûr des activités de distribution, la grande distribution généraliste et spécialisée, comme le commerce de gros, mais également de certaines activités industrielles qui se développent à proximité des lieux de consommation pour des raisons de proximité de la clientèle, notamment pour des produits personnalisables et/ou souffrant d'une durée de vie courte et impliquant des délais de livraison courts. En dehors du secteur de la distribution, certaines branches de l'industrie agro-alimentaire (y compris les boissons), les matériaux de construction et bien sûr l'industrie du bâtiment et des travaux publics correspondent à ce

type. Il s'agit de filières qui s'approvisionnent massivement en produits très diversifiés à l'extérieur de la région (en particulier la grande distribution), mais aussi auprès de filières locales, notamment les filières loco-dépendantes (produits agro-alimentaires frais, produits locaux). Leur aire de distribution est régionale, voire inter régionale pour la grande distribution (le Grand-Est), l'Alsace, bien que non centrale, étant un lieu commode pour irriguer ce territoire et étant elle-même un pôle de consommation important. A cet égard, la distribution du Grand-Est n'a pas de lieu optimal de localisation, car pour desservir l'Alsace, la Lorraine et la Franche-Comté, les deux autres régions ne sont pas mieux positionnées. La localisation optimale serait dans les Vosges, mais l'accessibilité n'est évidemment pas bonne. La grande distribution spécialisée connaît une exception en Alsace, puisque son aire de distribution peut-être euro-régionale, contrairement à la distribution généraliste qui reste encore largement circonscrite à l'intérieur des frontières. Les collectivités peuvent jouer un rôle important en matière d'accessibilité (notamment le franchissement des Vosges) et en matière d'accueil, notamment sur des zones dédiées dans les territoires métropolitains.

4. ATLAS DE LA LOGISTIQUE EN ALSACE

Afin de caractériser plus finement l'espace alsacien, six territoires ont été découpés, indépendamment de la limite départementale Bas-Rhin Haut-Rhin, selon des critères de cohérence géographique, économique, logistique et fonctionnelle. Cette partition a été décidée et validée lors de deux réunions de travail, organisées le 12 décembre au Conseil Général du Bas-Rhin et le 13 décembre 2006 au Conseil Général du Haut-Rhin. Ces territoires sont d'ampleur inégale mais ils offrent, pour chacun d'eux, un profil relativement homogène avec des polarisations centrifuges pour les espaces périphériques, et centripètes pour les espaces centraux. Le territoire de Colmar Alsace Centrale présente la particularité d'être interdépartemental.

Le cadre suivant est un tableau de bord de ces six espaces logistiques fonctionnels reprenant leurs principales caractéristiques. Il sera utile de s'y référer à la lecture des fiches territoires.

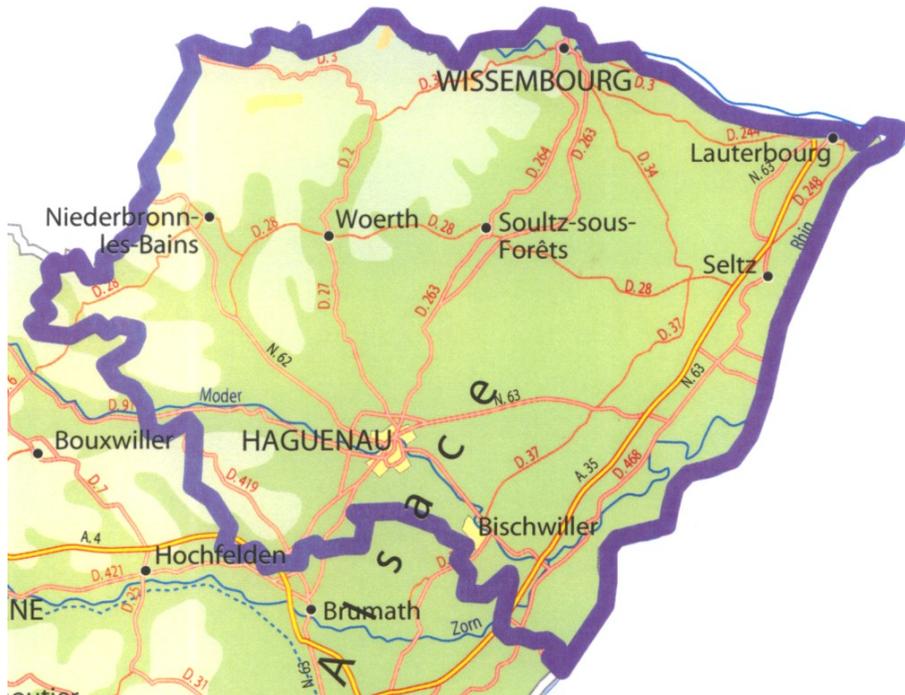
	Alsace du Nord	Saverne Alsace Bossue	Strasbourg Vallée Bruche	Colmar Alsace Centrale	Mulhouse Thur Doller Guebwiller	Sundgau Saint Louis	
Densité pop. (hab/km2)	155	89	450	149	275	137	
Pop./région	12,7%	5,7%	33,9%	18%	22,1%	7,4%	
Var. pop. Annuel moyen (90-99)	0,89%	0,40%	1,23% (Bruche) 0,75% (Strasb.)	0,93% (Séles.) 0,68% (Colmar)	0,94% (Guebw.) 0,52% (Thann) 0,36% (Mulh.)	0,84% (St Louis) 0,89% (Altkirch)	
Poids secteur act. (nbre emplois)							
Primaire	1 626	1 394	3 059	5 738	2 347	1 409	15 573
%	10,4%	8,95%	19,6%	36,8%	15,1%	9,05%	100,0%
Secondaire	25 928	11 232	47 570	32 893	43 977	9 651	171 251
%	15,1%	6,6%	27,8%	19,2%	25,7%	5,6%	100,0%
Tertiaire	42 527	18 068	206 852	77 930	98 456	22 132	465 965
%	9,1%	3,9%	44,4%	16,7%	21,1%	4,7%	100,0%
TOTAL	70 081	30 694	257 481	116 561	144 780	33 192	652 789
Chômage	6,8%	7,4%	6,5% (Bruche) 10,7% (Strasb.)	6,9% (Séles.) 7,7% (Colmar)	7,1% (Guebw.) 7,6% (Thann) 11,3% (Mulh.)	6,2% (St Louis) 5,4% (Altkirch)	
Dynamique log. entre 1985 et 2004							
m2	346 330	212 252	1 836 253	576 607	459 477	217 777	
% / région	9,5%	5,8%	50,4%	15,8%	12,6%	6%	
Nbre sites log. Privés							
PF Indus	12	6	23	15	16	20	
PF Distrib.	4	0	11	3	3	0	
PF Presta.	1	1	36	9	15	9	
Total	17	7	70	27	34	29	184
%	9%	4%	38%	15%	18%	16%	100%
Surface tot. ZA + 15ha (ha)	1 464	426	4 096	3 043	3 734	973	13 736
%	11%	3%	30%	22%	27%	7%	100%
Surface dispo. ZA + 15ha (ha)	243	158	513	696	631	269	2510
%	10%	6%	20%	28%	25%	11%	100%
Nbre ZA + 15ha	29	17	54	38	64	23	225
%	13%	8%	24%	17%	28%	10%	100%
Nbre projets ZA log.	1	0-2	3	3	3	0-1	



En rouge : valeurs les plus fortes, en bleu : valeurs les plus faibles

ALSACE DU NORD

1. Présentation géographique sommaire



L'Alsace du Nord est un territoire globalement moins densément peuplé que la moyenne régionale (155 hab./km² contre 209 hab./km²), regroupant 13% de la population alsacienne, marqué par la présence de **deux massifs forestiers importants** (forêt de Haguenau et partie la plus septentrionale des Vosges du Nord) mais bénéficiant sur ses espaces découverts du **dynamisme voisin** de la partie la plus développée du Pays de Bade (Karlsruhe, Rastatt...) et de l'agglomération strasbourgeoise. Haguenau au Sud et Wissembourg au Nord sont les deux principaux pôles d'emplois, alors que l'A35 à l'Est, parallèle à la frontière allemande, draine et structure l'espace transfrontalier.

Le phénomène du **travail transfrontalier** est très fort dans la partie Est du territoire, en lien notamment avec la proximité du Bade-Wurtemberg, troisième land allemand par son importante démographique et économique, particulièrement puissant par son industrie automobile (influence du groupe Daimler-Chrysler implanté à Rastatt) et induisant non seulement des migrations pendulaires de travail, mais également des flux de sous-traitance trans-frontalière (le phénomène s'est renforcé depuis l'implantation du plus grand site logistique alsacien, la plate-forme Daimler-Chrysler exploitée par Striebig à Hatten). 16.5% des actifs de l'Alsace du Nord travaillent en Allemagne (chiffre en augmentation depuis 10 ans).

Ce territoire bénéficie également d'un **fort dynamisme démographique dans sa moitié Est**, avec le solde migratoire le plus élevé d'Alsace (+9982 sur la période 1990-1999). A Sultz, la progression de la population en raison de nouvelles arrivées est comparable à celles de Haguenau ou des territoires en développement autour de la CUS. A Lauterbourg la part des résidents allemands est la plus forte du Bas-Rhin après celle du territoire de Sultz. Plus au Nord et à l'Ouest, l'évolution démographique est plus modérée et le taux de chômage plus élevé.

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité

	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Pays d'Alsace								
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Pays Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et Trois Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Pays Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « l'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Le secteur industriel compte pour 34.2% des emplois de l'Alsace du Nord, soit une proportion relativement importante. La part des familles ouvrières est très forte (36%, 6 points de plus qu'au niveau régional). Le secteur agricole est également bien présent, tout comme celui de la construction. Le secteur tertiaire est en revanche aujourd'hui très en retrait (hormis à Wissembourg) ; la fonction tertiaire prédominante à Haguenau jusque dans les années 50 a été détrônée par son développement industriel qui se poursuit aujourd'hui dans la mécanique et l'IAA.

Les secteurs industriels prépondérants sont ceux des **produits métalliques** (11.4% de l'emploi industriel dans la zone d'emploi de Wissembourg) et des **produits mécaniques** (18.1% des emplois industriels dans la zone d'emploi de Haguenau). Les autres secteurs forts sont notamment la **plasturgie** (10.7% des emplois industriels à

Haguenau) et les **matériaux de construction** (7.9% des emplois industriels de Wissembourg).

Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

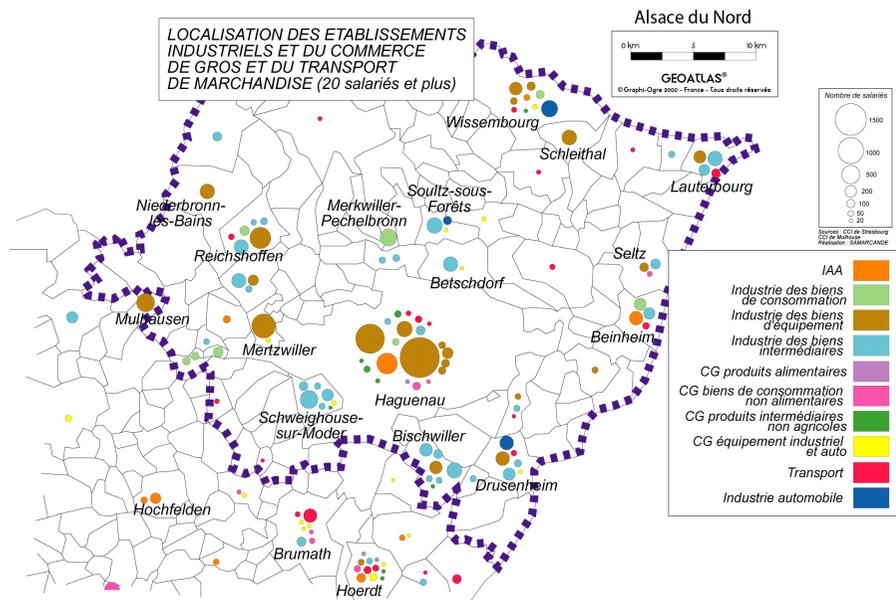
Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalli 11.4%	Mat. de constru. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach. Usage Spé. 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach. Usage Gén. 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motocycles 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Nierderbronn	13 265	Equipts méca 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Métaux non ferreux 10.4%	Mach. Usage. Spé. 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

Source : « l'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie étab. indus. Producteurs hors énergie appartenant à des entreprises indus. de 20 personnes et plus

« Le territoire compte la proportion la plus importante **d'emplois salariés non qualifiés**, en particulier dans le secteur de la mécanique » (l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005). Ce constat est particulièrement vrai dans les secteurs de Sauer Pechelbronn et de Nierderbronn Moder.

Le taux de chômage est quant à lui inférieur à la moyenne régionale (6.8% contre 8.6% en Alsace) même s'il a connu une **forte montée** entre 2000 et 2002 comme d'autres territoires du Nord-Est du Bas-Rhin ; le territoire de Bischwiller, plus particulièrement, a connu de sérieux revers industriels (fermetures de Vestra, d'Alsavet, suppressions d'emplois chez Sofema

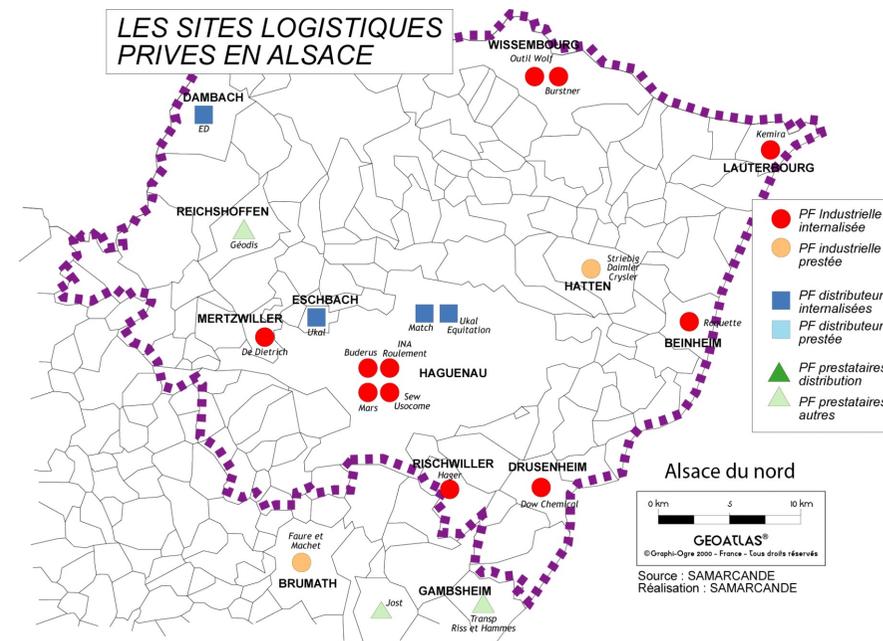
3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique



L'Alsace du Nord est un territoire à polarisation multiple (Wissembourg, Lauterbourg, Beinheim, Reichshoffen) mais dont les plus importants sites industriels et de commerce de gros sont essentiellement à Haguenau (21 établissements).

Comme Colmar, autre agglomération moyenne, **Haguenau** est spécialisée dans l'industrie des biens d'équipement ; les principaux établissements sont Ina France (fabrication de roulements, 2 400 salariés) et Sew Usocom (fabrication de moteurs électriques, 1 300 salariés), disposant de leur propre plate-forme logistique. A noter également la présence de **Masterfood** dans l'IAA (confiserie, 652 salariés sur le site, source CCI, troisième plus importante implantation dans l'agro alimentaire du département du Bas Rhin derrière les sites Kronenbourg de Strasbourg et d'Obernai), alors que ce secteur d'activité est peu présent en Alsace du Nord. Dans l'agglomération de Haguenau, **Schweighouse-sur-Moder** (7 établissements de plus de 20 salariés) est un pôle industriel de biens

intermédiaires même si l'usine d'équipement automobile Johnson Controls Roth (500 salariés) a fermé.



Haguenau se distingue également en accueillant deux plates-formes distributeurs internalisées : Match (PGC, bazar léger, sur 32 000 m²) et Ukal Equitation (produits pour cheval, qui dispose également d'une plate forme à Eschbach).

Les autres pôles cadrent le territoire ; **Wissembourg**, qui compte 10 établissements de plus de 20 salariés, dont un dans l'industrie automobile (Burstner, fabrication de véhicules de loisirs, 410 salariés). Wissembourg accueille en outre la plate-forme Outil Wolf. Le long de l'A35 : **Lauterbourg**, dans l'industrie chimique avec Rohm and Haas (330 salariés) et Dow Agrosciences (180 salariés). Puis **Beinheim** (PF de produits de base agricole) et **Drusenheim**, sans réelle spécialisation.

Bischwiller se caractérise par une forte spécialisation dans les biens intermédiaires (fabrication de produits céramiques avec Duravit, 360 salariés, et caoutchouc et plastique).

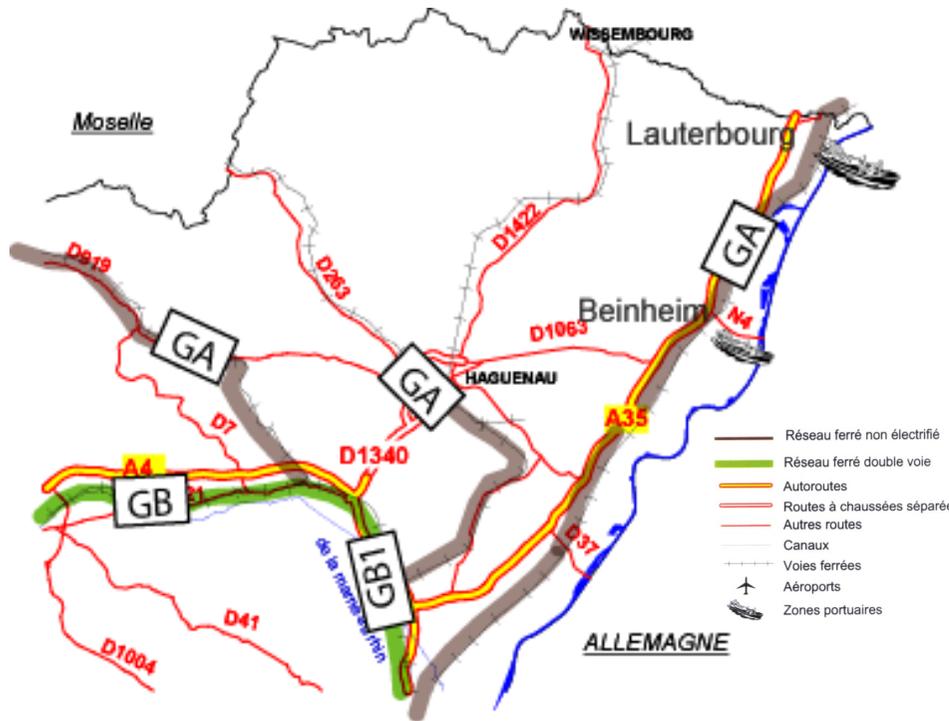
Au Nord Ouest, **Reichshoffen** émerge avec la présence d'Alstom Transport (670 salariés) et la plate-forme logistique Géodis, ainsi que **Mertzwiller** avec le site De Dietrich Thermique (870 salariés).

Enfin, le plateforme **Striebig Logistique** pour le compte de Daimler Chrysler à Hatten est probablement la plus importante de la région alsace (135 000 m² avec une extension prévue à 200 000 m² et 350 emplois).

La fonction logistique à Haguenau se présente sous trois formes

- **une logistique d'industriels qui externalisent** auprès de prestataires logistiques. L'usine MasterFoods de Haguenau externalise depuis 10-15 ans sa logistique auprès de FM Logistique à Brumath. Les autres grands donneurs d'ordres de Haguenau n'externalisent que leurs transports.
- **une logistique internalisée**, celle de la plupart des industriels de Haguenau hormis Masterfood. Seule la fonction transport est généralement externalisée. L'un des meilleurs exemples de cette logistique internalisée est celui de la société Buderus (matériel de chauffage), société allemande qui a ses usines en Allemagne et aux Pays-Bas et qui a implanté son siège social France et sa logistique à Haguenau. Le site compte aujourd'hui 100 salariés répartis sur 5 000 m² de bâtiments (pour un ratio très élevé, 200 emplois/ha).
- **Une logistique de grossistes** pour le compte de la grande distribution. La demande dans ce secteur à Haguenau est très forte. Les trois principaux grossistes sont Ukal (produits d'élevage et équitation, 120-130 salariés), KS Tools (outillage à main, 40-50 salariés) et Exo Tic (habillement, 50 salariés). Ces trois entreprises sont implantées à **Eschbach** sur le territoire de la CC de la Vallée de la Sauer (Nord Ouest de la forêt de Haguenau) qui travaille en partenariat avec la CC de Haguenau. La zone d'Eschbach s'étend sur 16 ha, dont 6 ha vendus en un an et demi. Le gros de la demande en implantation logistique est la demande de grossistes, pour des entrepôts de 5 à 7 000 m² pour environ 1 ha à 1.5 ha de terrain.

4. Infrastructures et modes de transport



Que ce soit au niveau autoroutier comme un niveau ferroviaire, l'Alsace du Nord est **très bien desservie dans ses bordures** mais plus imparfaitement sur la majeure partie de son espace.

Le territoire de la bande Rhénane jusqu'à Lauterbourg est structuré par **l'épine dorsale A35** à 2x2 voies à laquelle s'ajoute la voie ferroviaire Strasbourg - Lauterbourg à double voie non électrifiée (dont le trafic est toutefois très restreint, de l'ordre de 5 000 tonnes brutes en 1995, source DRE Alsace).

Le trafic sur l'A35 ne cesse d'augmenter depuis l'instauration du LKW-Maut (péage pour les poids lourds) et le report de la circulation de la rive droite allemande à la rive gauche alsacienne. Il va décroissant du Sud au Nord, passant de 20 000 véhicules TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) à Soufflenheim à près de 9 000 véh/j à Lauterbourg.

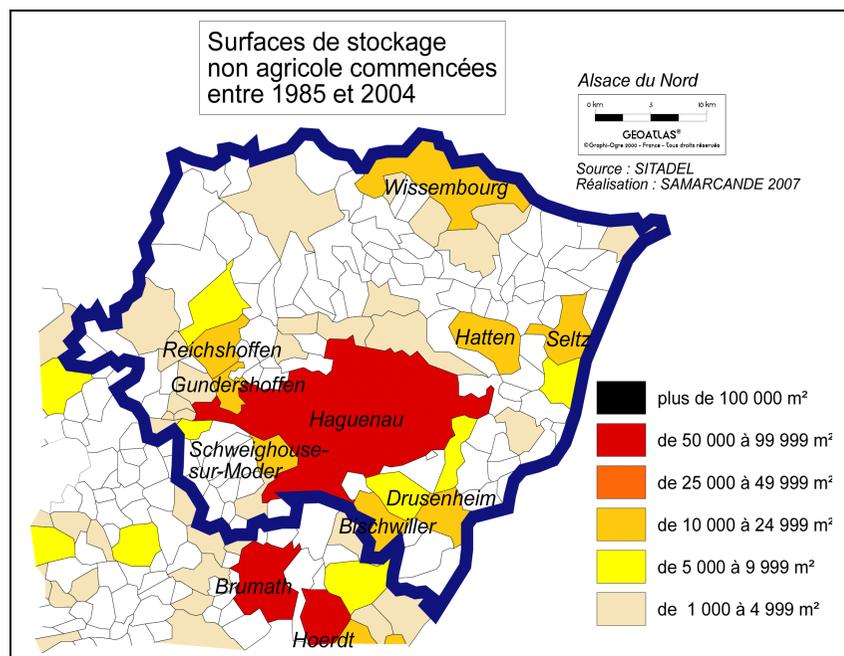
Bien que correctement connecté à Strasbourg par **l'A35, Lauterbourg est un terminus autoroutier** ; au-delà de la frontière la voie n'est pas autoroutière, traverse la forêt du Biennwald et nécessite un rebroussement pour rallier Karlsruhe par l'A65 reprise au niveau de Kandel.

Les territoires centraux sont pour leur part irrigués par la RD263, la RD1422 et la RD1063 qui convergent à Haguenau, point central de l'infrastructure routière du territoire connecté à l'A35 par la RD1340. **Haguenau est un nœud routier et ferroviaire**, son accessibilité est de premier ordre surtout depuis la réalisation du contournement Nord-Ouest ayant permis de dissocier le trafic de transit du trafic de desserte.

Concernant les radiales de desserte des espaces de Nierderbronn et de Wissembourg, un projet de déviation à Mertzwiller est à l'étude sur la RD263 afin de mieux relier Nierderbronn à Haguenau. **L'engorgement de la RD263** est parfois perçu comme un frein au développement du Nord-Ouest du territoire (de 15 000 et 20 000 véh/j entre Nierderbronn et Haguenau).

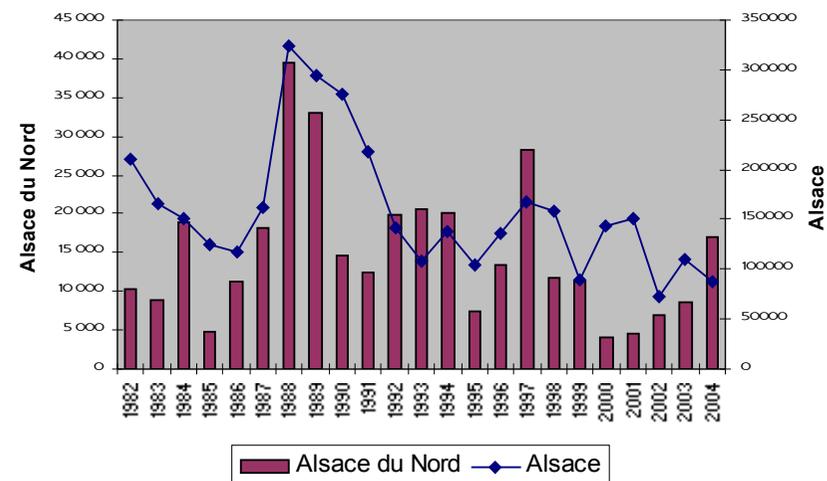
Du point de vue fluvial, le Port Autonome de Strasbourg dispose avec le **port de Lauterbourg** d'un site multimodal (route, fer, voie d'eau), classée comme première gare de marchandise du Bas-Rhin (1.7 Mt en 2005, source PAS), employant près de 1 000 salariés et présentant des opportunités de croissance (projet d'extension). A noter également le site portuaire de Beenheim, lui aussi géré par le PAS.

5. Zones d'accueil



Avec 346 330 m² de surfaces de stockage non agricoles réalisées entre 1985 et 2004, l'Alsace du Nord représente **9.5% de la dynamique logistique régionale** ce qui en fait le quatrième territoire logistique fonctionnel alsacien derrière Strasbourg Vallée de la Bruche (50.4%), Colmar Alsace Centrale (15.8%) et Mulhouse Thur Doller Guebwiller (12.6%). Si les Communautés de Communes de **Haguenau** et celle de **Bischwiller** accueillent l'essentiel des réalisations recensées depuis 1985 (Haguenau comptant à elle seule pour 26.5% du total Alsace du Nord, 91 695 m²) quelques communes apparaissent comme pôles secondaires, mais à des niveaux bien moindres : Wissembourg (19 160 m² dont 8 275 m² en 1988), Hatten (17 845 m²). Comme pour les cinq autres territoires logistiques fonctionnels d'Alsace, 1988-1989 sont les années les plus actives. 1997 émerge comme une année particulièrement forte avec 11 793 m² réalisés à **Hatten** en une seule opération.

Dynamique logistique de l'Alsace du Nord (m²)



Alsace du Nord	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Haguenau	91 695	26.5%	
Schweighouse/Moder	23 101	6.7%	
Bischwiller	20 276	5.9%	
Total	135 072	39%	
Autres A. du Nord	211 258	61%	
Total A. du Nord	346 330	100%	9.5%
Autres Alsace	3 299 765		90.5%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole

96 zones d'activités sont présentes en Alsace du Nord occupant une surface de 1 920 ha. De 1997 à 2004, les surfaces totales de ces zones sont restées stables dans l'arrondissement de Haguenau mais ont

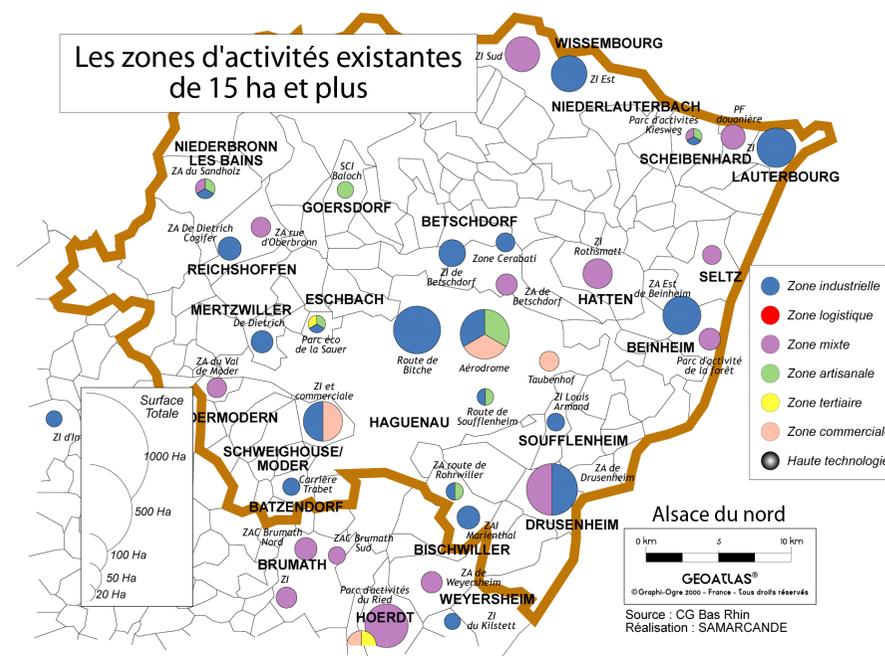
augmenté de 111 ha dans l'arrondissement de Wissembourg à la faveur de créations de nouvelles zones (Parc d'activités de la Forêt, à Beinheim, et Parc d'activités économique de la Sauer à Eschbach) et de l'extension de zones existantes (ZI Rothsmatt à Hatten +26 ha notamment). Sur la même période, **les taux d'occupation ont notablement augmenté** sur l'ensemble du territoire Nord alsacien, passant de 68% à 72% dans l'arrondissement de Wissembourg et de 85% à 91% dans l'arrondissement de Haguenau. Le nombre d'emplois sur ces zones a augmenté, de 4% dans l'arrondissement de Haguenau (+ 629 emplois) et de 12% à Wissembourg (+ 818 emplois). Mais le fait le plus saillant est **l'augmentation du nombre d'établissement**, en particulier dans l'arrondissement de Haguenau (+ 71%, + 278 établissements), traduisant l'implantation de multiples petites structures et la fermeture de quelques grands établissements (Vestra-Alsavet et Stayer Kity à Bischwiller).

Sur ces 96 ZA, seules 29 ont une surface totale supérieures à 15 ha. En ne prenant en compte que ces zones, le territoire de l'Alsace du Nord regroupe 22% des surfaces totales des ZA de plus de 15 ha du Bas-Rhin (1 464 ha sur 6 583 ha) et **11% des surfaces totales des ZA de plus de 15 ha de la région Alsace** (1 464 ha sur 13 719 ha).

Plus grande superficie régionale, **Haguenau** concentre **près d'un quart des surfaces** du territoire de l'Alsace du Nord. Il n'existe pas de zone dédiée logistique sur la CC de Haguenau et la disponibilité foncière pour ce type d'activité est quasiment nulle. La principale zone est la ZA de la route de Bitche (63 entreprises, dont Siemens, 5 700 emplois) ou une extension est envisagée sur 50 ha, pour des activités industrielles diverses, services ou tertiaires. L'autre grande zone de Haguenau est celle de l'aérodrome sur 156 ha (comptabilisant près de 2 000 emplois répartis sans 230 établissements en 2003).

Les autres grandes ZA de l'Alsace du Nord sont à **Drusenheim** (totalement occupée par Dow France, industrie chimique, sur 170 ha), **Wissembourg** (137 ha sur les deux ZI Sud et Est, totalisant 1 440 salariés répartis dans 19 établissements), **Beinheim** (125 ha sur la ZA Est et sur le Parc d'activités de la Forêt, 6 établissements, 330 salariés)

et la Zone industrielle portuaire de **Lauterbourg** (100 ha de surface total, 1 252 salariés).



Les projets recensés dans l'arrondissement de Wissembourg correspondent surtout à des extensions de zones existantes (sauf pour la zone de la Vallée de la Sauer) ; les terrains proches de la zone portuaire de Lauterbourg, aménagée en ZAC, offrent des possibilités importantes (60 ha). Sur l'arrondissement de Haguenau, « la Bande rhénane » cherche à accueillir de nouvelles entreprises. Le site de l'ancienne raffinerie de **Drusenheim-Herrlisheim**, dont la dépollution se termine, représente un potentiel de 150 ha pour l'accueil d'activités industrielles ou logistiques ». (source : « portraits de territoires », nov 2006 – CG 67). Une zone de 70 ha sur la commune de **Roppenheim** est également envisagée, sous condition de l'implantation d'une activité suffisamment importante pour engager la viabilisation du terrain.

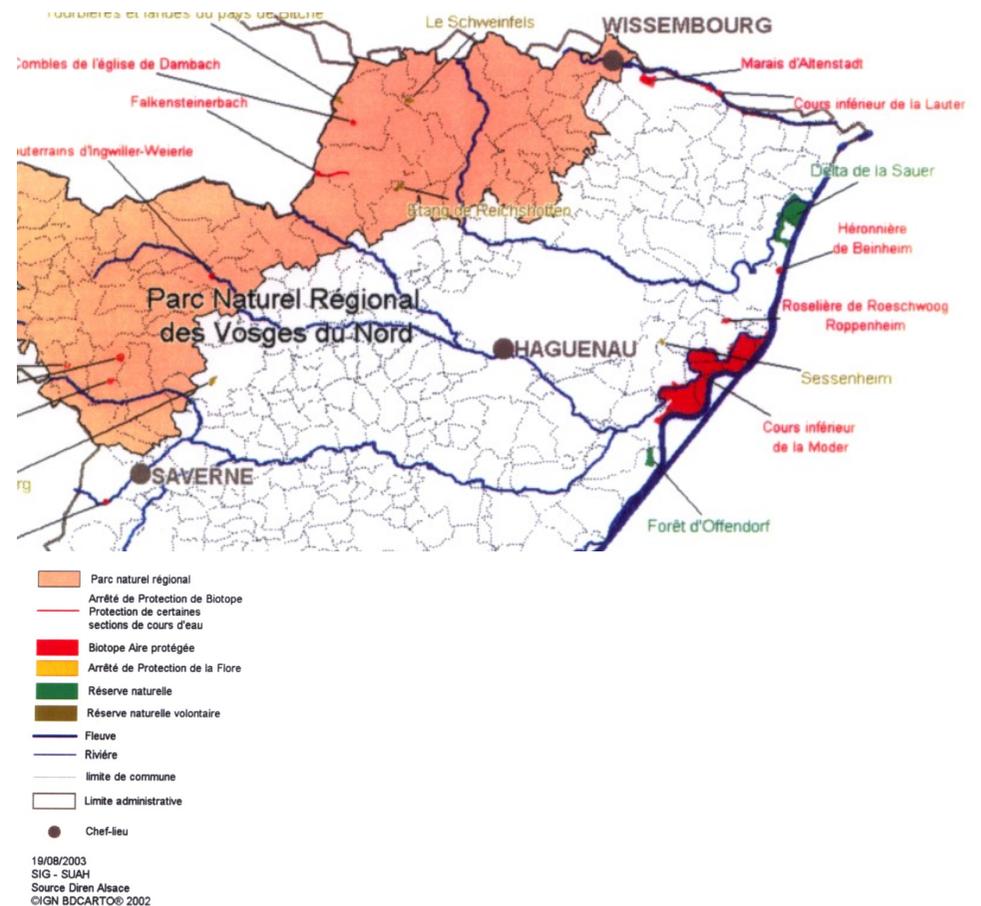
6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

« Le Pays de l'Alsace du Nord » est caractérisé par une **grande diversité des paysages** et 5 régions naturelles :

- les Vosges du Nord à l'Ouest, zone incluse dans le Parc Naturel Régional des Vosges du Nord,
- l'Outre forêt au-delà de la forêt de Haguenau, entre les contreforts des Vosges et le Rhin ; région à vocation agricoles qui compte la partie la plus septentrionale du vignoble alsacien,
- les massifs forestiers, dont la forêt de Haguenau de 19 000 ha (un des plus grands massifs forestiers de France),
- Le Ried rhénan Nord présentant des milieux écologiques et particuliers très riches, dont une partie est classée en réserve naturelle : forêt rhénane, Delta de la Sauer, zones humides,
- La région de Brumath à vocation agricole, avec des cultures spéciales (tabac, asperges...) » (l'Atlas des Pays – Tome 1 – Région Alsace – juin 2005)

C'est un territoire marqué par une **forte progression de l'urbanisation en particulier sur les secteurs de Haguenau, le long de l'A35 et au bord du Rhin**. La proximité de Strasbourg, et dans une moindre mesure, celle de Karlsruhe influent fortement sur cette tendance. Mais l'espace de la Bande Rhénane est aussi très concerné par de nombreuses protections de son environnement le long du Rhin (biotopes, forêt, réserves naturelles ou biologiques, zones humides). Le cadre naturel est de qualité mais il y a des risques de crues de la Moder, de la Zorn et de la Sauer.

Les terrains sont rares en Alsace du Nord, et ce n'est pas forcément le prix du foncier qui fait la différence parmi les critères de recherche : les prix sont plus élevés sur la CUS et de 5 à 6 fois plus élevés en Allemagne.



7. Positionnement géo-logistique et vocation

L'extrême Nord-Est de l'Alsace, frontalier de la partie la plus développée du Pays de Bade (Karlsruhe, Rastatt...), est caractérisé par quatre éléments :

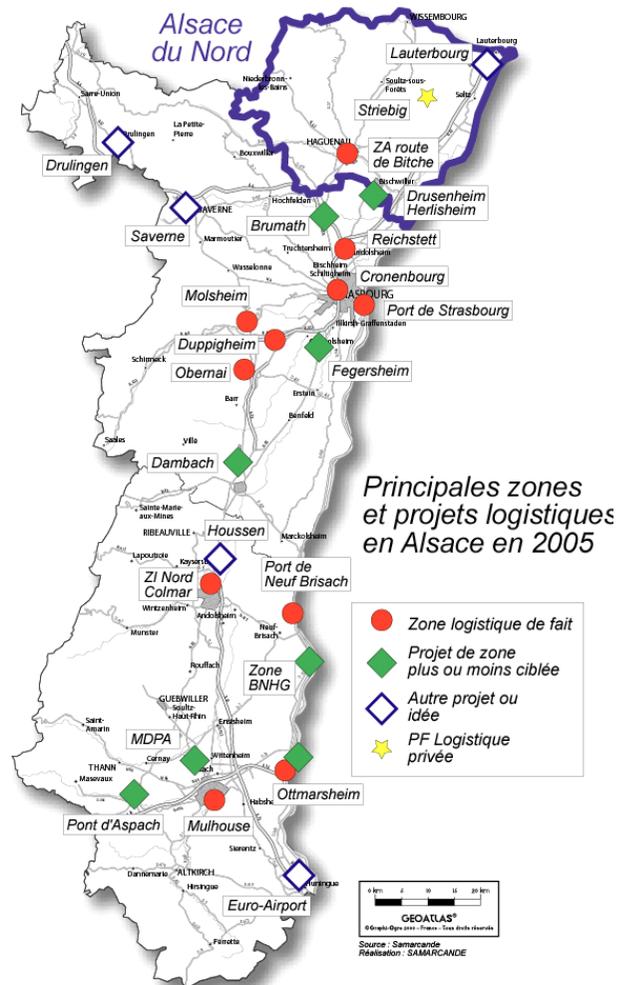
- **La forte concentration des activités industrielles autour de l'agglomération d'Haguenau**, notamment dans les différentes composantes des industries métallurgiques, mais aussi une forte présence de plates-formes logistiques industrielles et de la grande distribution (entrepôts Match), qui fait de la plus grande ville du Nord alsacien un pôle logistique notable.
- **L'existence d'un tissu industriel assez dense** et « rural » dans des petites villes comme Wissembourg, Sultz sous Forêt ou Reichshoffen, composé d'industries diverses, notamment métallurgiques, travaillant fréquemment en sous-traitance pour des donneurs d'ordre allemands.
- **La proximité de l'ensemble industriel badois et particulièrement l'industrie automobile**, c'est à dire le groupe Daimler-Chrysler, qui compte plusieurs des principales usines Mercedes (notamment à Rastatt), induisant un fort phénomène de travail trans-frontalier, de sous-traitance trans-frontalière et surtout, récemment, l'implantation du plus grand site logistique alsacien, la plate-forme Daimler-Chrysler exploitée par Striebig.
- La présence du **port rhénan de Lauterbourg** (dépendant du Port Autonome de Strasbourg) et plus généralement d'activités industrielles utilisant la voie d'eau à Beinheim et à Lauterbourg.

La partie Sud, débordant sur les territoires de Saverne Alsace Bossue et le territoire du SCOTERS Vallée de la Bruche est polarisée par Strasbourg.

« L'offre de terrains d'activités est aujourd'hui en enjeu majeur pour éviter l'évolution du territoire de la bande rhénane vers un territoire dortoir. A cet égard, la présence du réseau autoroutier et la bonne liaison avec

Strasbourg est un facteur d'attractivité important » (source : « portraits de territoires », nov 2006 – CG 67).

8. Tendances, politiques et projets



Le **projet d'extension du port de Lauterbourg** porte sur l'aménagement des terrains à l'Ouest du bassin existant qui représentent une surface d'environ 60 ha. Le site strasbourgeois du PAS ne dispose plus, en effet, que de réserves foncières très réduites, de surcroît répartis en lots de taille limitée. Des opportunités pour un développement du trafic conteneurs (projet de terminal) et vracs sont attendues sur un site très bien connecté au réseau routier et ferroviaire, présentant donc des potentialités logistiques intéressantes.

Territoire de l'espace transfrontalier PAMINA, l'Alsace du Nord reste portant **une région partagée** ;

- la bande rhénane jusqu'à Lauterbourg et le pays de Haguenau sont des territoires attractifs. Haguenau a été porté par une croissance démographique et industrielle importante. La population de la Bande Rhénane est en forte progression et bénéficie notamment de sa bonne accessibilité et de sa situation géographique (proximité de plusieurs pôles d'emploi) et du travail frontalier. Seul l'espace de Bischwiller vit une période charnière, après les difficultés de son industrie traditionnelle textile.
- Les territoires de Wissembourg de Woerth et de Niederbronn ne bénéficie pas de l'effet d'entraînement strasbourgeois et sont confrontés à des enjeux d'accessibilités.

SAVERNE - ALSACE BOSSUE

1. Présentation géographique sommaire



« Situé au Nord Ouest de l'Alsace, en limite de la Lorraine et de la région de Sarrebruck en Allemagne, le Pays de Saverne Alsace Bossue est **un territoire rural** (densité de population de 89 hab./ km², contre une moyenne régionale de 209 hab./km²), traversée par l'A4, mais **en retrait de l'axe de développement alsacien Strasbourg/Mulhouse** » (l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005). Le Territoire comprend une ville moyenne, Saverne (11 200 hab.), et 4 sous ensembles territoriaux :

- **la région de Saverne**, une partie du canton de Hochfelden et le Pays de Marmoutier, étendant son influence sur le département de

la Moselle vers Phalsbourg. Si la population âgée augmente de manière importante à Saverne, le territoire de Marmoutier est en progression démographique.

- le **Pays de Hanau** avec le Nord du canton de Hochfelden et les bassins de vie d'Ingwiller et de Bouxwiller, rural et à la population qui augmente faiblement, le solde naturel négatif étant compensé par des arrivées nouvelles.
- la **zone du Massif Vosgien**, très boisée et faiblement peuplée, en situation de relatif isolement et seul territoire bas-rhinois à connaître le dépeuplement malgré un solde migratoire positif.
- **l'Alsace bossue**, sur le plateau lorrain, très excentrée, un cadre rural hormis Sarre-Union, une croissance démographique relativement faible par rapport au reste de l'Alsace mais forte par rapport aux cantons mosellans voisins.

Démographiquement, c'est **l'un des territoires alsaciens les moins dynamiques**, même si sa partie Est a bénéficié aux périodes les plus récentes du développement de Strasbourg (+3.7% entre 1990 et 1999, croissance deux fois moindre que celle de la région, 6.7%). La **population y est plus âgée** que dans le reste de l'Alsace : 22.2% de plus de 60 ans contre 19%. La part des retraités est l'une des plus forte de la région, 22.4%, contre une moyenne régionale de 19.9%. La part des étrangers originaires de l'UE est la plus faible du Bas-Rhin.

Le territoire de Saverne Alsace Bossue est **un espace multiforme**, traversé par le massif vosgien, à l'écart de l'influence strasbourgeoise, hormis pour les communes les plus à l'Est du Pays de Saverne et mal relié aux infrastructures autoroutières (A4 passant plus au Sud afin d'éviter les Vosges du Nord) à l'exception de Sarre-Union.

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Pays d'Alsace								
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Pays Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et Trois Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Pays Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « L'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Le Pays de Saverne présente un **profil à la fois agricole** (4.1% des emplois contre 2.1% en moyenne régionale) et **industriel** (33.1% des emplois contre 24.5% en moyenne régionale). C'est en revanche le territoire le moins tertiaire d'Alsace (seulement 4% des emplois tertiaires de la région). Dans le détail, le territoire peut être divisé en trois entités, d'Ouest en Est :

- **l'Alsace Bossue**, fortement agricoles mais également marquée par la chaudronnerie et l'Industrie agro-alimentaire. Les revenus des ménages sont plus faibles par rapport aux autres territoires bas-rhinois et le chômage un peu plus élevé.
- les **Vosges du Nord**, tournées vers le tourisme et l'exploitation des richesses naturelles (bois, verre, grès), et un secteur tertiaire plus fort.

- **Saverne, Marmoutier, Hochfelden**, où l'activité est plus diversifiée, avec un tissu économique dense et diversifié qui s'appuie sur des entreprises leaders comme Kuhn, Hager, Masterfoods, Haemmerlin, un secteur tertiaire modéré et une agriculture actrice économique du territoire avec une augmentation des surfaces utilisées. Le chômage y est un peu plus faible également.

Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

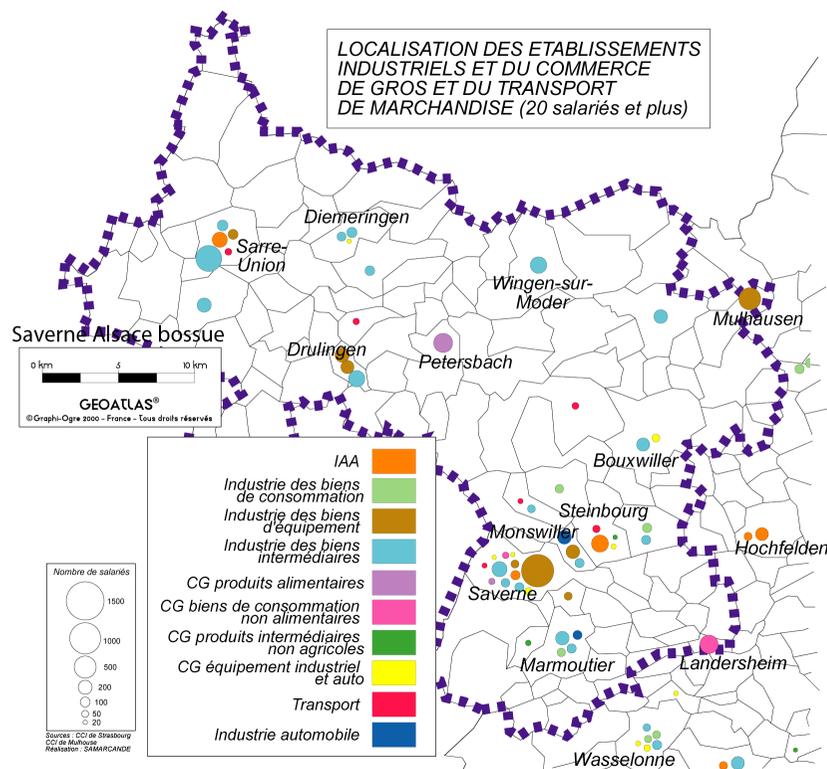
Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalliques 11.4%	Mat. de constru. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach. Usage Spé. 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach. Usage Gén. 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motocycles 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Niederbronn	13 265	Equipts mécaniques 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Métaux non ferreux 10.4%	Mach. Usage. Spé. 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

Source : « L'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie

Les trois premiers secteurs d'activité industrielle ont un poids relativement proche sur l'ensemble de la zone d'emploi. « L'activité industrielle a connu depuis une dizaine d'années d'importantes **restructurations économiques** dans le textile, le cuir et la chaussure, la petite mécanique, l'électricité et l'électronique, avec près de 1 800 suppressions d'emplois (-13% de l'emploi industriel) » (l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005) Le taux de **chômage reste néanmoins inférieur** à la moyenne régionale (7.4 % contre 8.6% en Alsace). Ces pertes d'emplois ont été

partiellement compensées par le développement des activités de la construction et du tertiaire.

3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique

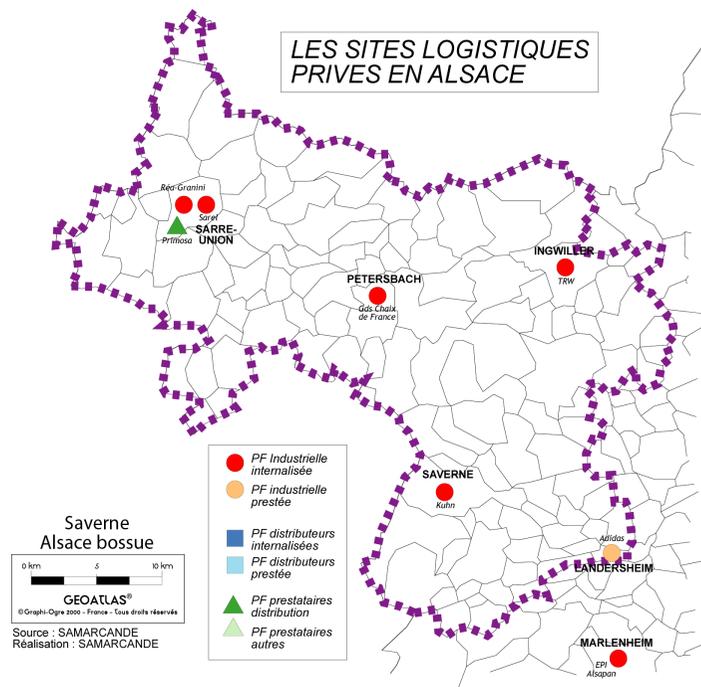


Saverne compte davantage d'entreprises de plus de 20 salariés (12 au total) mais une seule plate-forme ; l'activité industrielle est dominée par l'implantation de **Kuhn**, fabrication de matériel agricole, dont le site totalise plus de 1 000 employés. Proche de Saverne, Monswiller et Steinbourg hébergent également quelques établissements de plus de 200 salariés dont un site Masterfoods (IAA, 300 salariés) et Haemmerlin (fabrication de matériels de transport, 200 salariés).

Trois autres sites logistiques privés sont également présents sur le territoire, deux plates-formes industrielles internalisées à Petersbach (Grands Chais de France, vin et alcools) et Ingwiller (TRW, logistique automobile). En bordure du territoire analysé, dans l'aire d'influence strasbourgeoise, la plate-forme **Adidas** de **Landersheim**, sous-traitée au prestataire CEPL, est un site important (35 000 m²). Sa vocation logistique est nationale et eurorégionale.

Le territoire de Saverne Alsace Bossue est celui qui compte le moins de sites logistiques dédiés (7 plates formes seulement). Tous les deux connectés à l'A4, **Saverne et Sarre-Union** sont les deux pôles industriels principaux.

Le principal site logistique de Sarre-Union est l'établissement **Sarel** appareillage électrique qui compte 700 salariés et une plate-forme internalisée. Sarre-Union accueille également la plate-forme Réa-Granini et une plate-forme prestataire Primosa.



4. Infrastructures et modes de transport



Si la région du **Pays de Saverne est très bien équipée en infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires**, le Pays de Hanau et la zone du massif vosgien sont à l'écart des grands axes de desserte du territoire. Sarre-Union bénéficie quant à lui de la traversée de son territoire par l'A4 à 2x2 voies.

L'accessibilité automobile de la région de Saverne se partage entre l'A4, la RD421, la RD41 et la RD 1004, le tout en direction des pôles d'emploi de la CUS, voire de Haguenau. La question de l'accessibilité à Strasbourg et aux

territoires voisins, alsaciens et lorrains, est centrale alors que toutes les voies d'entrée de la CUS sont souvent saturées aux heures de pointe.

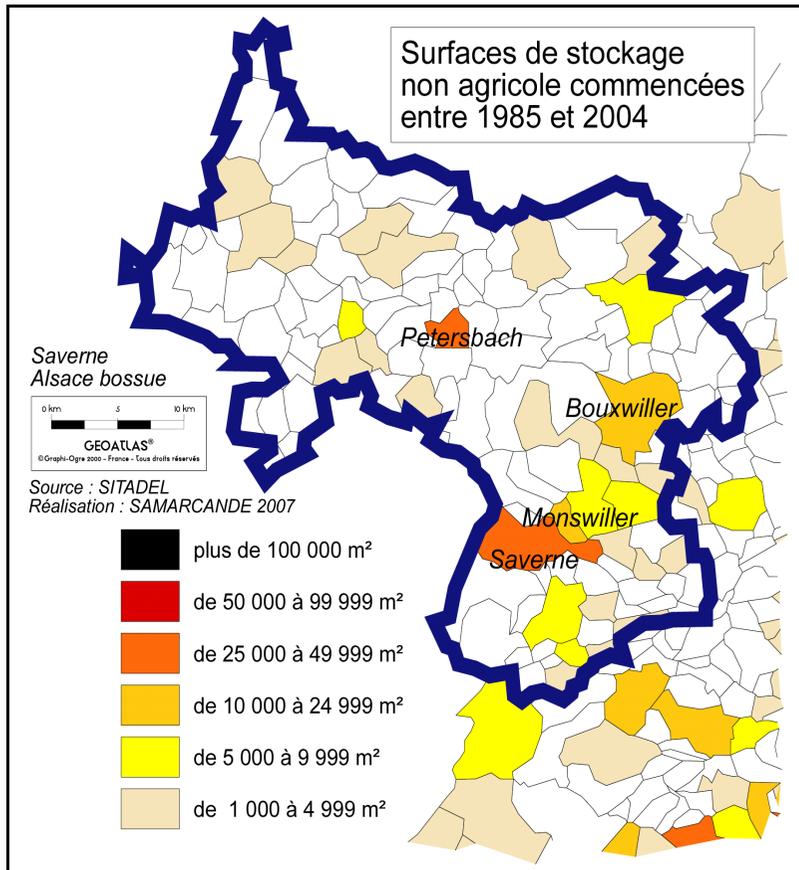
L'axe autoroutier de l'A4 au niveau de Saverne est **doublé par le réseau ferroviaire et la ligne à Gabarit B Strasbourg Paris** (gabarit existant sur plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national), à double voie électrifiée, s'ouvrant vers le gabarit supérieur (GB1, facilitant le transport de conteneurs de grandes dimensions). **Le trafic journalier moyen sur cet axe ferroviaire est très élevé**, proche de 64 000 tonnes brutes en 1995 (source ; DRE Alsace). Ces deux axes empruntent le col de Saverne en contournant par le Sud le Parc naturel des Vosges du Nord. Le trafic autoroutier au niveau de Saverne s'élève quant à lui à près de 26 000 véhicules/j.

L'espace des Vosges est éloigné des grands axes régionaux de communications. Il accède au réseau autoroutier par les échangeurs de Sarre-Union, Phalsbourg et Hochfelden. Ces contraintes sont une difficulté supplémentaire pour l'implantation et le développement des entreprises.

Pour le territoire de Sarre-Union l'enjeu principal est **le désenclavement et l'accessibilité à l'A4**. C'est notamment l'objectif de la liaison A4 – Lorentzen que de créer un nouvel axe de jonction entre le diffuseur autoroutier de Sarre-Union et Lorentzen dans la vallée de l'Eichel. Cet axe permettra un meilleur accès à l'autoroute depuis cette vallée et notamment depuis Diemeringen, ainsi qu'un accès vers Sarre-Union et la nouvelle zone d'activité de Thal-Drulingen. Le trafic de l'A4 au niveau de Sarre-Union est relativement faible, de l'ordre de 8 000 véh/j.

A l'Est du massif vosgien (Pays de Hanau), **l'amélioration de l'accès à l'A4** par les échangeurs de Saverne et de Hochfelden est également particulièrement importante pour accroître son attractivité économique.

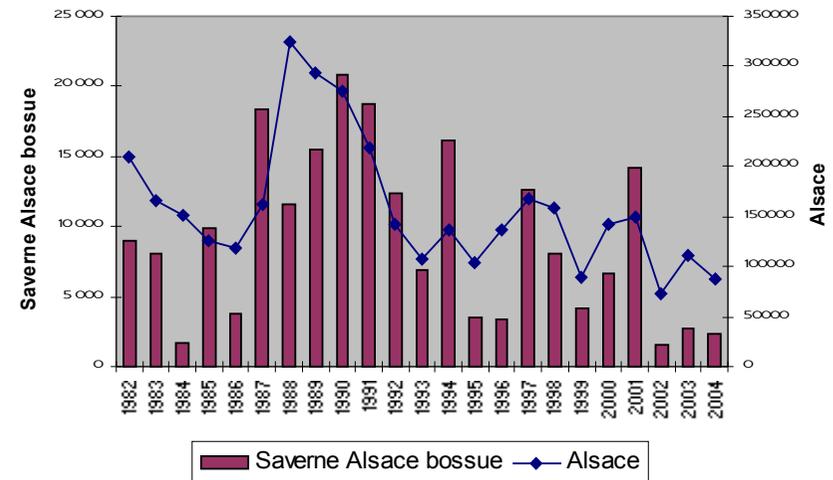
5. Zones d'accueil



Avec une part régionale de seulement 5.8%, le secteur de l'Alsace Bossue est celui où la dynamique logistique immobilière a été la plus faible sur ces 20 dernières années. Trois pôles émergent ; Saverne-Monswiller (48 411 m² réalisés entre 1985 et 2004, 22.8% du total Alsace Bossue), Petersbach (27 775 m², 13.1%) et Bouxwiller (17 264 m², 8.1%). L'évolution des réalisations sur le territoire de Saverne Alsace Bossue depuis 1985 ne suit qu'imparfaitement la tendance observée au plan régional. Ceci révèle

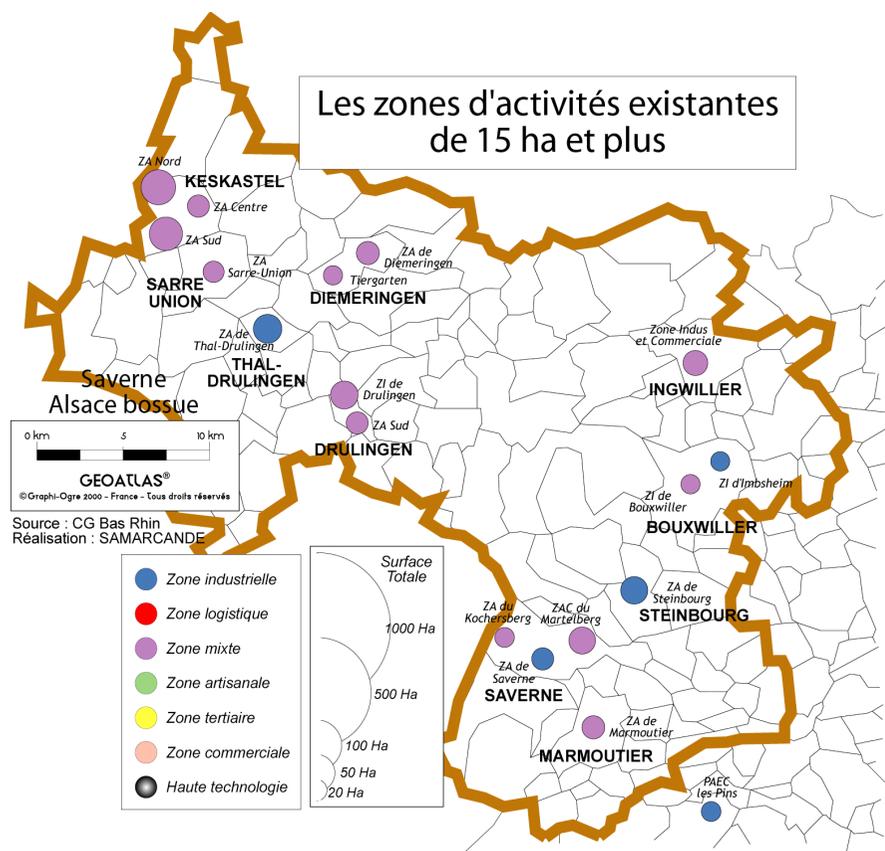
l'impact important sur le total de quelques réalisations ; 9 100 m² réalisés en une seule opération à Petersbach en 2001, 8 700 m² réalisés en une seule opération à Bouxwiller en 1991.

Dynamique logistique du territoire de Saverne Alsace bossue (m²)



Saverne Alsace bossue	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Saverne	35 925	16.9%	
Petersbach	27 775	13.1%	
Bouxwiller	17 264	8.1%	
Monswiller	12 486	5.9%	
Total	93 450	44%	
Autres S. A. bossue	118 802	56%	
Total S. A. bossue	212 252	100%	5.8%
Autres Alsace	3 433 843		94.2%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole



Saverne Alsace Bossue compte 49 zones d'activités d'une surface totale de 670 ha, regroupant près de 270 établissements et 9 400 emplois. Par rapport au territoire voisin d'Alsace du Nord, c'est deux fois moins en nombre de ZA et près de trois fois moins nombre d'établissements. De 1997 à 2004 une cinquantaine d'hectares ont été réalisés, principalement sur la ZA de Thal-Drulingen et sur la ZA de la Faisanderie à Monswiller (12 ha). La période n'a été marquée par l'arrivée d'aucune grosse implantation. Le taux d'occupation moyen est inchangé (74%) et le **nombre d'emplois sur ces zones a décliné** passant de 9 800 à 9 400.

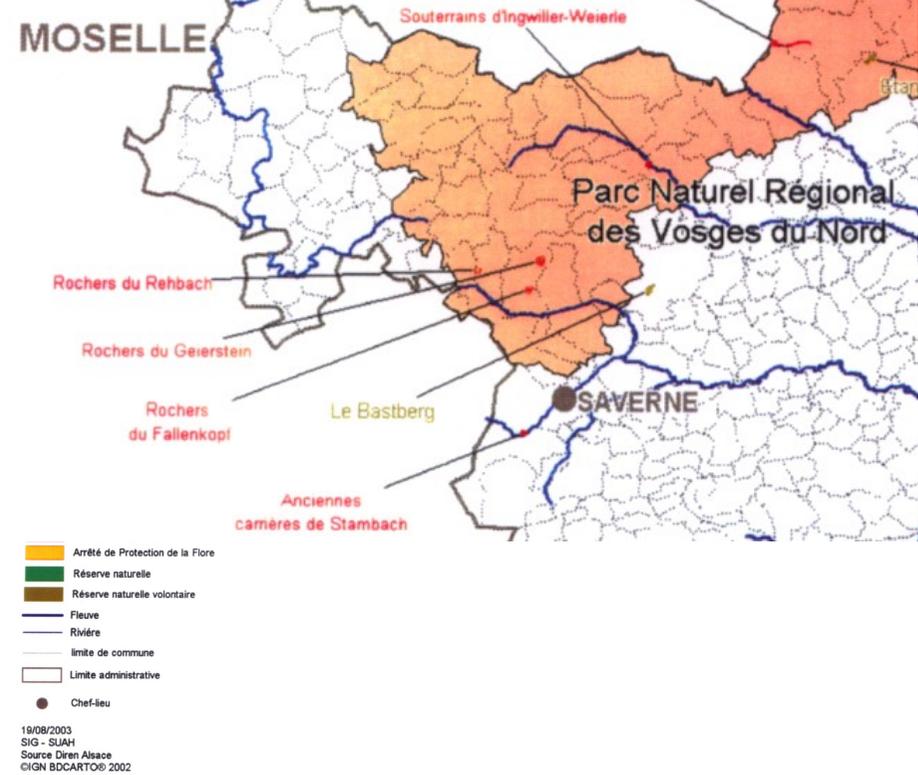
S'agissant uniquement des zones de plus de 15 ha le territoire de Saverne Alsace Bossue ne représente que 6.5% des surfaces en zone d'activités de plus de 15 ha du Bas-Rhin (426 ha sur 6 583 ha) et **3% des surfaces en zones d'activités de plus de 15 ha de la région Alsace** (426 ha sur 13 719 ha). Ces surfaces sont essentiellement localisées sur les trois ZA de Keskastel (totalisant 110 ha, accueillant 17 établissements et 260 salariés), ainsi que Drulingen (56 ha, 8 établissements, 970 emplois la majeure partie chez Sotralentz), et Bouxwiller (35 ha, 10 établissements, 470 salariés) et Diemeringen (35 ha, 7 établissements, 380 salariés).

A noter la coupure opérée sur la carte par le Parc naturel régional des Vosges du Nord laissant au centre un espace vide de toute zone d'activités.

6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

Le territoire de l'Alsace Bossue « dispose d'un cadre naturel de qualité où s'exercent des politiques de protection et de mise en valeur du parc des Vosges du Nord. **La planification urbaine est peu développée en l'absence d'une croissance aussi forte que dans les pôles d'emplois urbains.** » (source : « portraits de territoires », nov 2006 – CG 67). Sur Sarre-Union, en matière de richesses environnementales, le territoire recèle des zones humides à protéger, outre le projet de réserve

biologique forestière du Steinbacherweiher à Keskastel. Sur Marmoutier, « le territoire s'appuie sur les premiers reliefs du Massif Vosgien, soumis aux politiques de protection des sites et des paysages. Son cadre naturel est de qualité ». (source : « portraits de territoires », nov 2006 – CG 67)

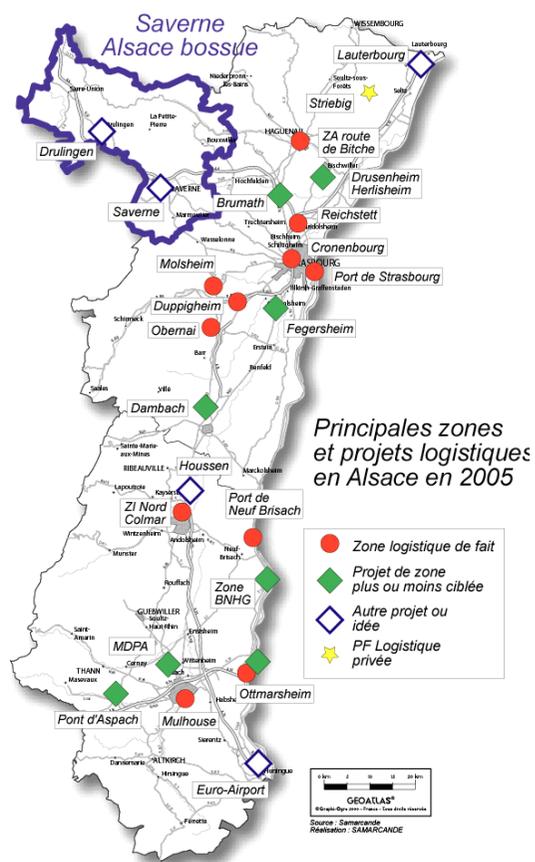


7. Positionnement géo-logistique et vocation

La vocation logistique de ce secteur est très peu affirmée. Même s'il existe un certain nombre s'implantations remarquables (Adidas, Sarel, Kuhn...), elles sont plus le fait d'initiatives individuelles d'entreprises locales ou d'un positionnement en grande périphérie de Strasbourg.

Pour le reste, le positionnement géo-stratégique intéressant de Saverne, qui bénéficie en outre d'une bonne desserte multi-modale, ne rend pas irréaliste le développement de fonctions logistiques exogènes, même s'il s'agit d'un des territoires alsaciens les moins favorables à cette fonction.

8. Tendances, politiques et projets



Même si elle n'est pas identifiée comme zone logistique, la ZA de Thal Drulingen est un des deux projets inscrits au titre des plates-formes départementales d'activités pour l'Ouest du département, le second étant la ZA du Martelberg à Monswiller Saverne. L'objectif de ces deux zones est de « créer un pôle dynamique au Nord-Ouest du département, à la fois centrale pour l'ensemble des communes de l'Alsace Bossue, attractif pour les entreprises et suffisamment desservie en termes d'infrastructures ».

La ZA de Thal-Drulingen, proche de l'échangeur de Sarre-Union, est contiguë de la RN61 et longe l'A4. La première tranche du projet est axée sur l'industrie (20 ha viabilisés) et la seconde destinée à la grande industrie (30 ha). La plateforme comporte également un projet de pépinières d'entreprises (lots de 5 ha). Son inauguration a eu lieu en avril 2005. La première entreprise implantée est la société Pfordt, spécialiste du béton. (Source : CG 67)

La ZA du Martelberg couvre une surface réduite de 25 hectares mais bénéficie d'une bonne localisation par rapport aux infrastructures autoroutières (A4 à 4 km au Nord et proche du péage de Monswiller) et de son isolement par rapport aux zones d'habitation. Elle souffre cependant de contrainte topographique de déclivité. Les parcelles sont dans l'immédiat non totalement acquise (source : étude Arcadis CC région de Saverne, sept 2006).

Le territoire de l'Alsace Bossue a des handicaps économiques et sociaux, que confirment les statistiques. L'enjeu majeur est son accessibilité et son attractivité. La liaison améliorée A4 – Lorentzen est à ce titre un projet structurant important.

STRASBOURG VALLEE DE LA BRUCHE

1. Présentation géographique sommaire



La région de Strasbourg possède, compte tenu de ses positions économiques, de son poids démographique et de ses privilèges politico-administratifs, d'énormes atouts lui permettant de demeurer un grand territoire, capable de

rivaliser avec d'autres territoires sur le plan national et international. Strasbourg dispose d'un **rayonnement de « grande ville »** lui conférant une forte prospérité et un positionnement comme capitale régionale et internationale, grâce à ses fonctions européennes, aux équipements d'enseignement supérieur et de recherche, trois universités, des grandes Ecoles (ENA...)...

Mais Strasbourg présente aussi quelques faiblesses, notamment une **situation géographique excentrée** par rapport à la France, mais que l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire avec la réalisation du TGV Est devrait atténuer.

Démographiquement, la région de Strasbourg regroupe **56% de la population du Bas-Rhin**. Le territoire a ainsi gagné 85 700 personnes en 25 ans (+17.4%). La croissance naturelle reste le principal moteur de l'augmentation de population. Mais la composante migratoire prend de l'ampleur ces dernières années, signe que la région de Strasbourg est de nouveau attractive. Ce **dynamisme démographique** concerne plus globalement la région Alsace qui, avec un taux de croissance de la population de + 0,7 % par an, bénéficie d'un taux presque double de la moyenne nationale, ce qui la place au second rang après Languedoc-Roussillon.

Grâce à sa proximité avec le territoire strasbourgeois, la Vallée de la Bruche a également connu un **fort développement démographique**, plus récent (10 ans), en particulier dans les espaces de Molsheim et de Rosheim, les plus proches et les plus accessibles de Strasbourg. Ce dynamisme s'estompe en s'enfonçant dans les vallées vosgiennes, en particulier au-delà de Schirmeck. Les projections prévoient une accentuation de cette tendance de croissance démographique jusqu'en 2030.

Sur le Piémont, les bassins de Kochersberg et Zorn sont encore des espaces ruraux et agricoles et les bassins de Rosheim, Obernai et Barr sont eux très marqués par la viticulture.

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Pays d'Alsace								
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et Trois Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Pays Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « l'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Strasbourg Vallée de la Bruche **concentre la plus grande partie de l'emploi industriel et tertiaire d'Alsace** (28.2% des emplois industriels et 45% des emplois tertiaires de la région). L'espace strasbourgeois ne regroupe en revanche que 20.3% des emplois du secteur agricole, loin derrière Colmar Alsace Centrale (38.1%).

L'IAA reste **la principale branche industrielle de la région de Strasbourg** (11.4% des effectifs industriels du bassin d'emploi de Strasbourg) grâce notamment aux brasseries (Heineken, Fischer...). **L'industrie de la viande** est également bien présente avec notamment Herta à Illkirch-Graffenstaden et la charcuterie Pierre Schmidt à Schiltigheim. L'IAA, ainsi que le secteur de la **fabrication d'équipements électriques** et le **secteur pharmaceutique**, sont des activités spécifiques à la région de Strasbourg.

Sur le territoire du SCOTERS, **l'industrie a perdu plus de 8 600 emplois** au cours des années 90. Les pertes ont été importantes dans l'industrie des équipements mécaniques (-1 900 emplois), dans les secteurs traditionnels tels que l'édition, imprimerie et reproduction (-1 100 emplois), l'industrie du bois et du papier (-650 emplois) ou le secteur chimie, caoutchouc et plastique (-700 emplois). L'emploi a également diminué dans l'IAA (-6%).

Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalliques 11.4%	Mat. de constr. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach. Usage Spé. 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach. Usage Gén. 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motocycles 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Niederbronn	13 265	Equipts mécaniques 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Métaux non ferreux 10.4%	Mach. Usage. Spé. 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

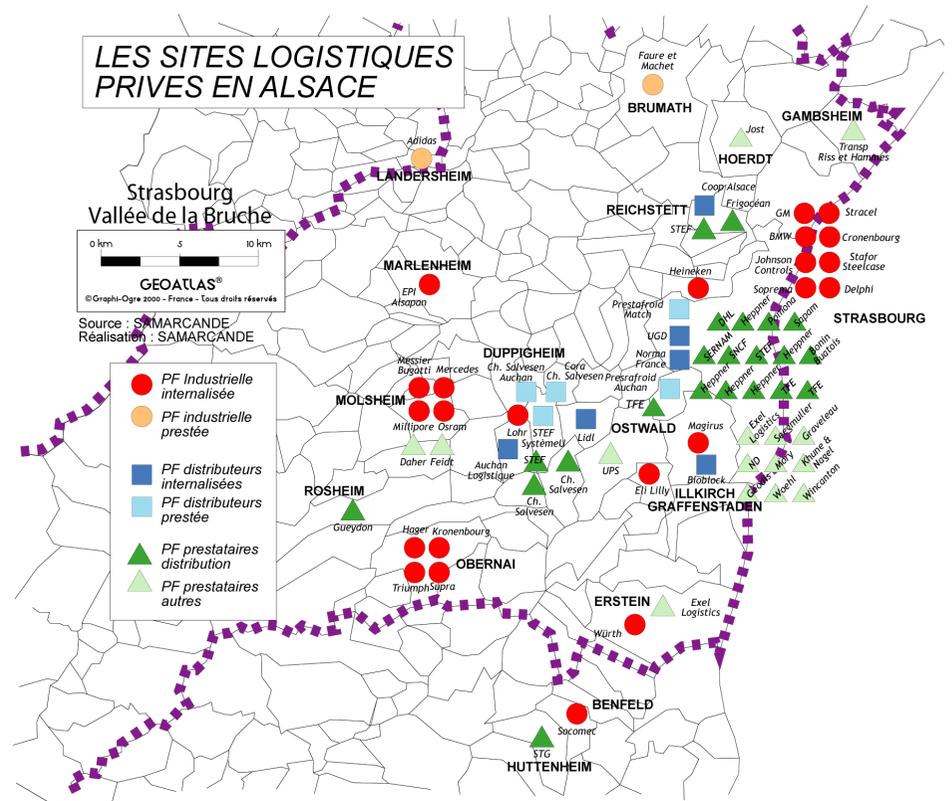
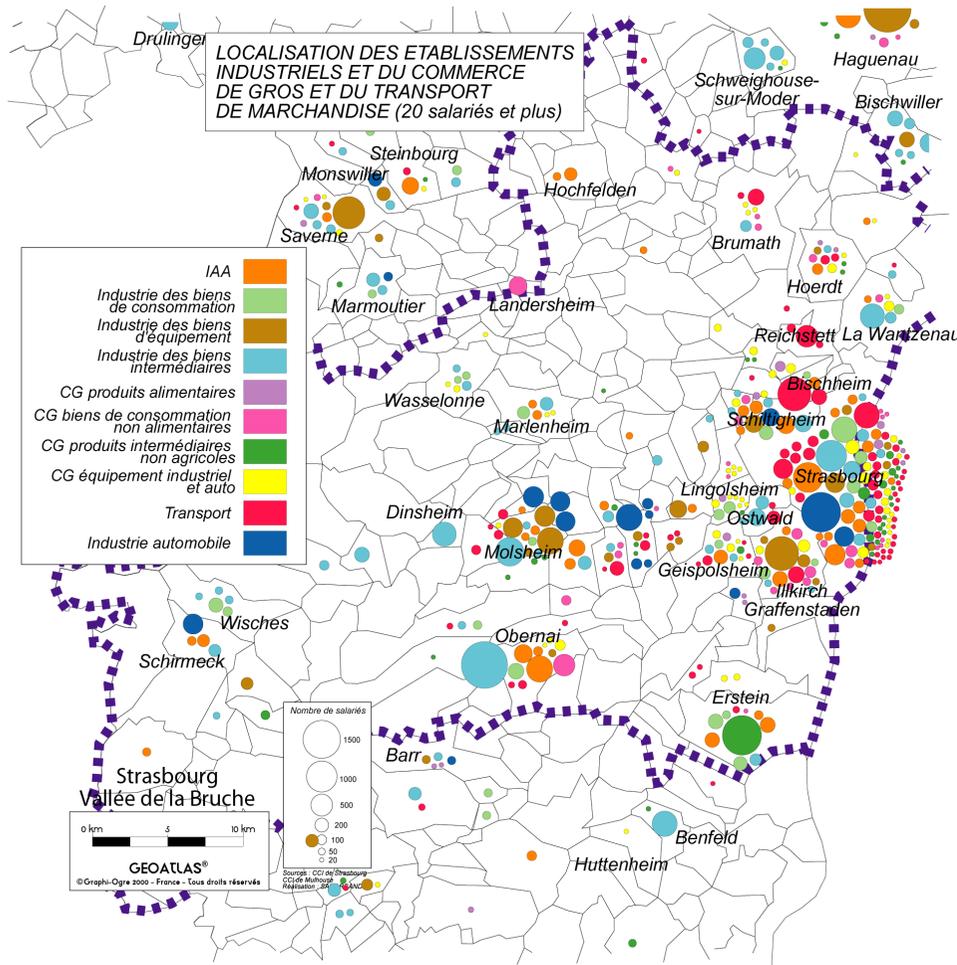
Source : « l'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie

Le **niveau de chômage dans le SCOTERS** (10.7% en 2003) est de **deux points supérieur au reste du département** (8.7%). Même s'il reste inférieur à la moyenne nationale il a enregistré un accroissement sensible en 2003 2004. Le taux de chômage de la Vallée de la Bruche est en revanche relativement faible (6.5%).

L'internationalisation du tissu économique strasbourgeois est une caractéristique majeure : un peu plus de 6 emplois sur 10 dans l'industrie relèvent d'un groupe international dans le Bas Rhin.

Dans le bassin d'emplois de Molsheim Schirmeck l'industrie électrique est dominante avec 23.2% des emplois industriels, loin devant le travail du bois et l'industrie de la viande. Sur le territoire de la Vallée de la Bruche, 85% des entreprises ont moins de 10 salariés.

3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique



Que ce soit pour les établissements industriels et du commerce de gros ou pour les plates-formes et sites logistiques privés, **Strasbourg concentre une part très importante** des activités génératrices de flux. Cette concentration industrielle est plus importante que dans de nombreuses villes françaises de même taille. C'est en particulier dans le port de Strasbourg que se concentre une bonne partie de l'activité économique de l'agglomération.

Strasbourg compte pour 45% des effectifs industriels du territoire du SCOTERS. **Tous les secteurs sont représentés de façon assez homogène** ²: le secteur des transports (Heppner 400 salariés, Wincanton 132 salariés, DHL 112 salariés...), l'IAA (Kronenbourg 920 salariés, Kraft Food 440 salariés, Gds Moulins de Strasbourg 180 salariés...), l'industrie des biens intermédiaires (Legrand 1 000 salariés, Johnson 630 salariés...)... les communes voisines de Strasbourg comptent de nombreux établissements ; au Nord de Strasbourg Bischheim, Schiltigheim, Oberhaubergen, au Sud Ouest Ostwald (industrie des biens intermédiaires), Illkirch (industrie des biens d'équipement notamment) et Geispolsheim. Plus au Sud le pôle d'Erstein se

démarque également (CG de produits intermédiaires non agricole avec la PF Würth et l'Industrie des biens de consommation).

S'agissant des entrepôts et PF de prestataires et de distributeurs, là encore, c'est dans l'agglomération strasbourgeoise où sont implantés les sites logistiques les plus nombreux et les plus importants d'Alsace. Les implantations logistiques se sont faites le long des axes routiers :

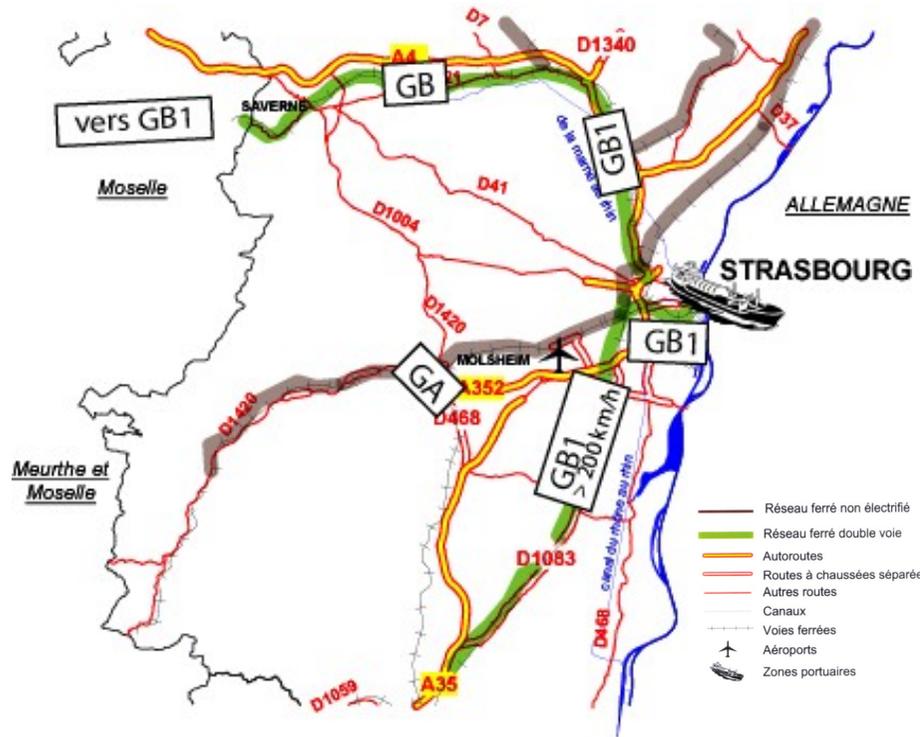
- vers les banlieues Nord à **Reichstett**, où sont implantés plusieurs prestataires et distributeurs comme les Coop d'Alsace, à Brumath, où s'est implanté le grand prestataire FM Logistics,
- au Sud, sur la RN 83, où se sont implantées de nombreuses activités industrielles et logistiques entre Fegersheim et Benfeld Huttenheim,

notamment à **Erstein** (la grande plate-forme logistique de Würth, la PF Exel logistics).

Hors agglomération de Strasbourg, au Sud-Ouest, le long de l'A352, la logistique s'est fortement développée autour de l'aéroport à **Duppigheim-Duttlenheim** ; la zone Parc d'activités économique de la plaine de la Bruche est une des plus grosses concentrations logistiques de la région. Mais c'est à **Molsheim** et à **Obernai** que l'on trouve le plus de plates-formes logistiques industrielles internalisées, quatre sur chacune d'elles en particulier les PF Osram à Molsheim (PF logistique distribution européenne sur site usine) et Hager à Obernai (PF logistique distribution mondiale appareils électriques).

Le territoire de la vallée de la Bruche ne compte aucune plate-forme logistique privée : Schirmeck est le principal centre industriel avec notamment TRW Composant moteurs (plus de 400 salariés).

4. Infrastructures et modes de transport



L'agglomération strasbourgeoise est marquée par la présence du **Port de Strasbourg** qui est aujourd'hui le deuxième port fluvial français en termes de volume traité, après Paris (8.4 Mt en 2005 dont la moitié correspondant à l'exportation de céréales et un quart de l'importation de produit pétroliers). Le trafic du Port de Kehl s'élève quant à la lui à 3.7 Mt. Le PAS traite également près de 61 000 EVP par an sur ses deux terminaux à conteneurs.

Le réseau routier et autoroutier dans l'agglomération strasbourgeoise est très dense : l'A4 est un lien vers l'Ouest, la Lorraine et la région parisienne, l'A35 rejoint l'Allemagne et la liaison Strasbourg Kehl Offenbourg

permet de se connecter au réseau autoroutier allemand puis vers l'Est (Munich).

Mais l'A35 n'a pas été conçue comme une autoroute de liaison, mais comme une autoroute de desserte de l'agglomération. Son tracé passant près du cœur de Strasbourg, le trafic urbain et péri-urbain y est considérable, les **engorgements fréquents**. L'absence de périphérique (les périphériques sont de forts inducteurs de fonctions logistiques dans les métropoles) est un préjudice fort pour le trafic, en général, et de marchandises, en particulier, le GCO ne devant pas être réalisé avant plusieurs années. La congestion des grands axes routiers aux heures de pointe peut être un frein à l'attractivité de la CUS pour les entreprises génératrices de flux.

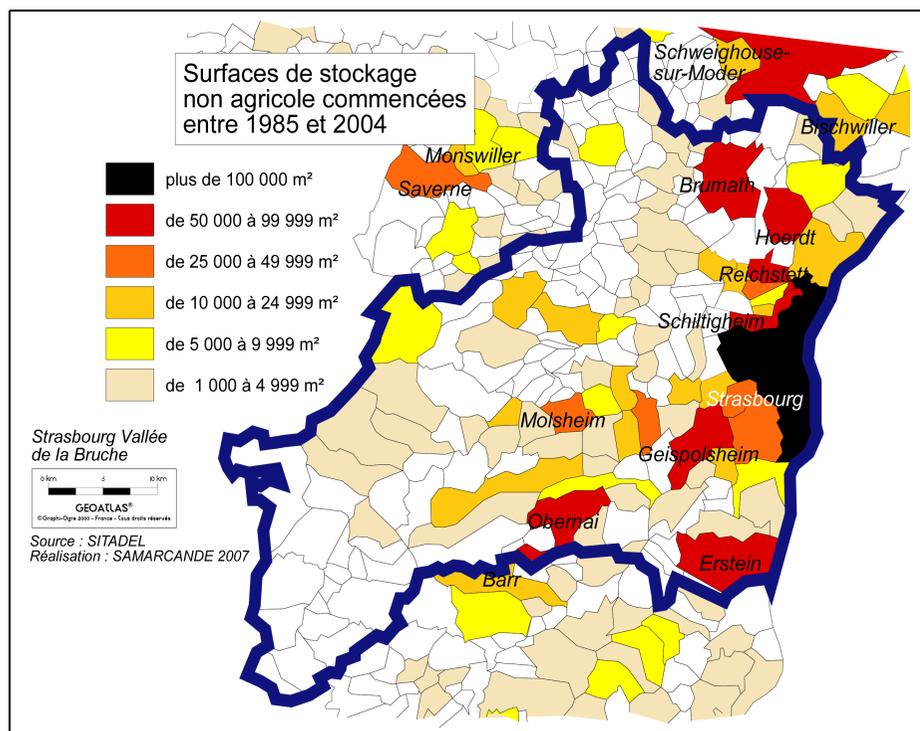
Par ailleurs, **le système autoroutier alsacien et le système autoroutier allemand sont très mal reliés**. A Strasbourg, la liaison A35-A5 par le pont de l'Europe traverse le centre-ville par une voie urbaine et le nouveau pont Pflimlin au Sud de l'agglomération n'est prolongé en Allemagne que par une route à 2 voies.

Au niveau ferroviaire, la plupart des directions sont joignables depuis Strasbourg sur des axes à double voie. La ligne Strasbourg Mulhouse à double voie électrifiée est à gabarit GB1 (admettant les conteneurs grande capacité). Son trafic en 1995, élevé, est proche de 66 000 tonnes brutes au Nord de Strasbourg et 56 000 tonnes brutes au Sud de Strasbourg (source : DRE Alsace). Le chantier de transport combiné de Cronembourg a quant à lui, cessé son activité en 2005. Une partie de son trafic a été repris par le PAS.

La Vallée de la Bruche est pour sa part très accessible depuis l'agglomération strasbourgeoise grâce à la RD1422. Le territoire est néanmoins fréquemment soumis à des **problèmes d'engorgement** sur cet axe.

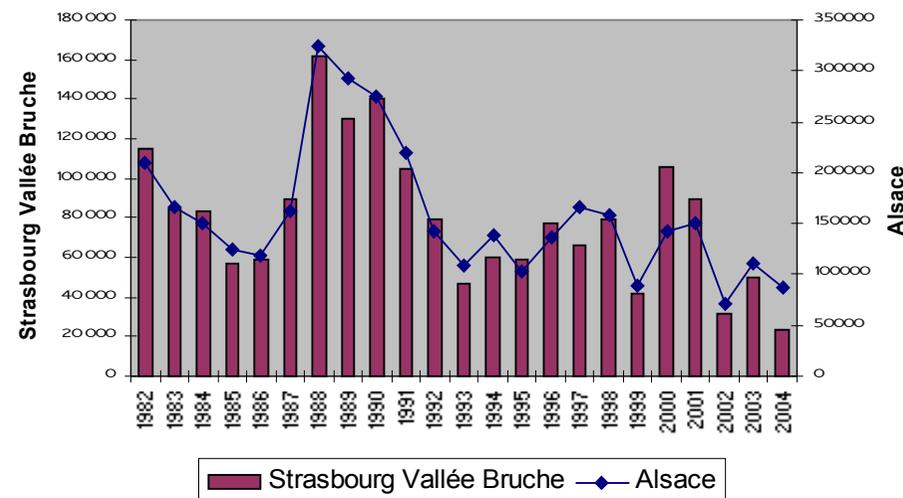
Sur le Piémont, le territoire de Rosheim est sans doute celui qui a le plus bénéficié de l'aménagement de la VRPV (Voie Rapide du Piémont des Vosges), notamment de son tronçon RD500 (2x2 voies Dorlisheim – Niedernai) mis en service en 2002.

5. Zones d'accueil



Plus de la moitié de la dynamique logistique immobilière alsacienne est regroupée sur le territoire strasbourgeois et de la vallée de la Bruche (52.6% du total régional) et plus spécifiquement concentrée sur l'agglomération strasbourgeoise. **Strasbourg accueille à elle seule près du tiers** (29%, 533 174 m²) des opérations réalisées entre 1985 et 2004. Les autres territoires identifiables sont positionnés très proche des axes autoroutiers (Brumath, Hoerdt, Molsheim, Obernai) ou à voies rapides (Erstein). La vallée de la Bruche est un espace presque vide de toute opération.

Dynamique logistique du territoire de Strasbourg et de la vallée de la Bruche (en m²)



Strasbourg Vallée Bruche	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Strasbourg	533 174	29%	
Geispolsheim	84 743	4.6%	
Hoerdt	74 570	4.1%	
Reichstett	74 484	4.1%	
Erstein	69 186	3.8%	
Brumath	65 451	3.6%	
Obernai	63 675	3.5%	
Total	965 283	52.6%	
Autre S. V. Bruche	870 970	47.4%	
Total S. V. Bruche	1 836 253	100%	50.4%
Autres Alsace	1 809 842		49.6%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole

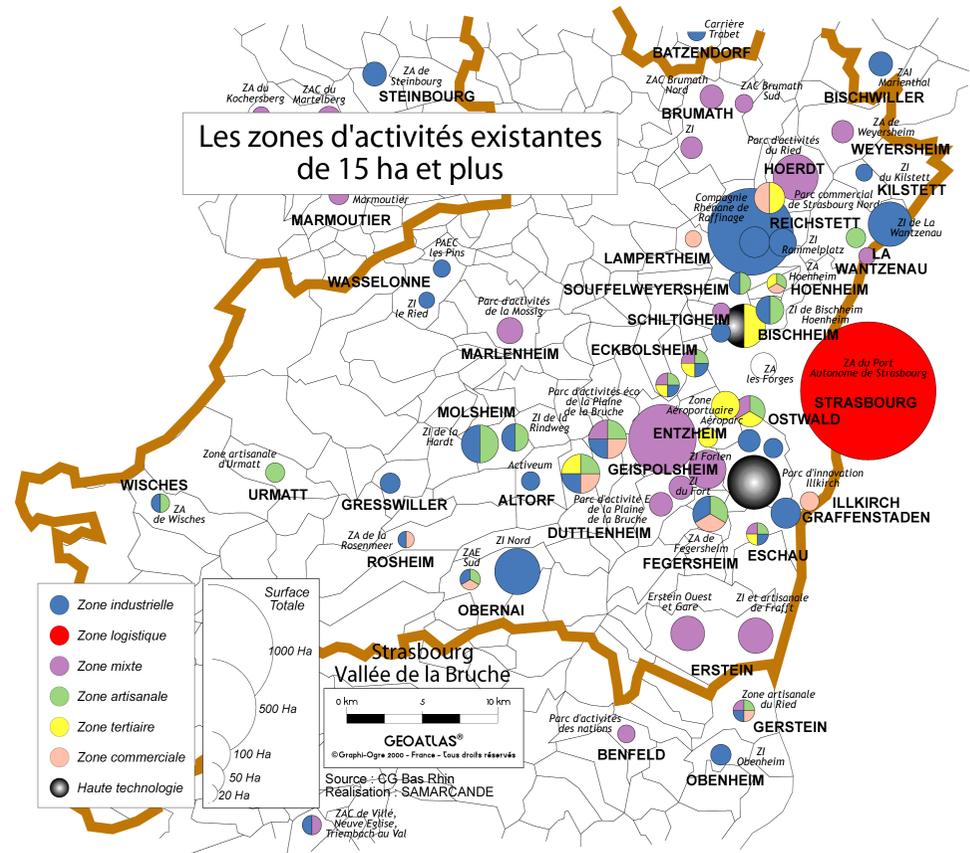
Le niveau de production d'immobilier logistique n'a pas été homogène dans le temps, avec d'importants écarts entre l'année la plus faste, 1988 avec 162 016 m² (dont 75 899 m² à Strasbourg en 19 opérations), et la moins dynamique, 2002 avec seulement 31 444 m² soit quatre fois moins de surfaces construites. Du fait de son poids très important, la tendance observée depuis 1982 sur le territoire de Strasbourg Vallée de la Bruche suit très fidèlement celle de la région. A noter **qu'en 2000, les trois quarts des opérations réalisées en Alsace l'étaient sur le territoire de Strasbourg Vallée de la Bruche** (106 108 m² sur 143 023 m²). Enfin, l'opération la plus importante a été enregistrée en 1996 à Reichstett, avec 36 065 m² réalisés.

Les principales zones d'accueil industrielles et logistiques sont situées sur l'agglomération strasbourgeoise. Strasbourg Vallée de la Bruche représente 62% des surfaces en ZA de plus de 15 ha du Bas-Rhin (4 096 ha sur 6 583 ha) et **30% des surfaces en ZA de plus de 15 ha de la région Alsace** (4 096 ha sur 13 719 ha). Le seul territoire du SCOTERS concentre au premier trimestre 2005 118 zones d'activités de plus de 3 ha, réparties sur 47 communes, couvrant une surface d'environ 3 800 ha et présentant un **taux d'occupation élevé** de 86%. La **seule zone réellement logistique et intermodale du territoire est la zone portuaire (dont la zone spécialisée Eurofret)**, de plus de 1 000 ha de superficie, premier pôle logistique et industriel de la région de Strasbourg et plus grande zone logistique de fait d'Alsace. D'autres zones ont accueilli des activités logistiques mais sur des espaces identifiés comme mixtes ou industriels.

La deuxième zone d'activité en termes de surface est la raffinerie de pétrole de Reichstett (438 ha), qui, outre la raffinerie, comprend une gare ferroviaire, ainsi qu'une gare routière automatisée. La zone aéroportuaire d'Entzheim est le troisième espace le plus important (272 ha, 1 250 salariés).

Au Sud, la principale zone accueillant des activités logistiques est **la ZI d'Obernai**, 7 entreprises de plus de 100 salariés sur environ 60 ha., 3 800 emplois au total, et des implantations importantes en particulier dans l'IAA avec Kronembourg (embranchée et utilisatrice du fer) et Stoeffler (logistique uniquement routière). Les autres entreprises importantes sont Hager (mécanique) et Triumph (textile). Hager et Kronembourg ont des possibilités d'extension. La zone dispose elle-même d'une possible extension de 15 ha.

A contrario, le territoire de la Vallée de la Bruche (Molsheim et Marlenheim inclus) ne compte que 10 zones supérieures à 3 ha, totalisant 300 ha pour 150 établissements et 5 870 salariés.



6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

La densité de l'occupation des sols est un obstacle objectif réel, car il est évident que l'Alsace, **région très densément peuplée et urbanisée**, au cadre de vie assez largement sauvegardé, où la **population est très sensible aux questions d'environnement**, ne bénéficie pas des meilleures conditions pour accueillir des activités qui sont consommatrices d'espace et qui génèrent des flux de véhicules. La densité de population atteint 1 016 hab / km² dans la région de Strasbourg. Elle n'est que de 131 hab./km² dans le Pays de la Vallée de la Bruche (moyenne régionale à 209 hab./km²).

A noter toutefois que si l'Alsace a des prix fonciers plus élevés que dans les régions françaises voisines, ils sont nettement moindres que chez les voisins allemands et suisses (les coûts fonciers français sont parmi les plus bas d'Europe, même en Île de France qui est la région française la plus chère).

Le processus de périurbanisation strasbourgeoise a provoqué une forte consommation de foncier. Ce desserrement, particulièrement fort entre 1960 et 1982, se poursuit aujourd'hui, bien que plus faiblement, pour de nombreuses communes du SCOTERS. En 40 ans, **la surface urbanisée du SCOTERS a doublé**. Cette pression de l'urbanisation touche également le territoire de la Vallée de la Bruche, avec un développement important de l'habitat individuel, une rareté des terrains plats nécessaires aux implantations d'entreprises engendrant des conflits d'usage pour le foncier.

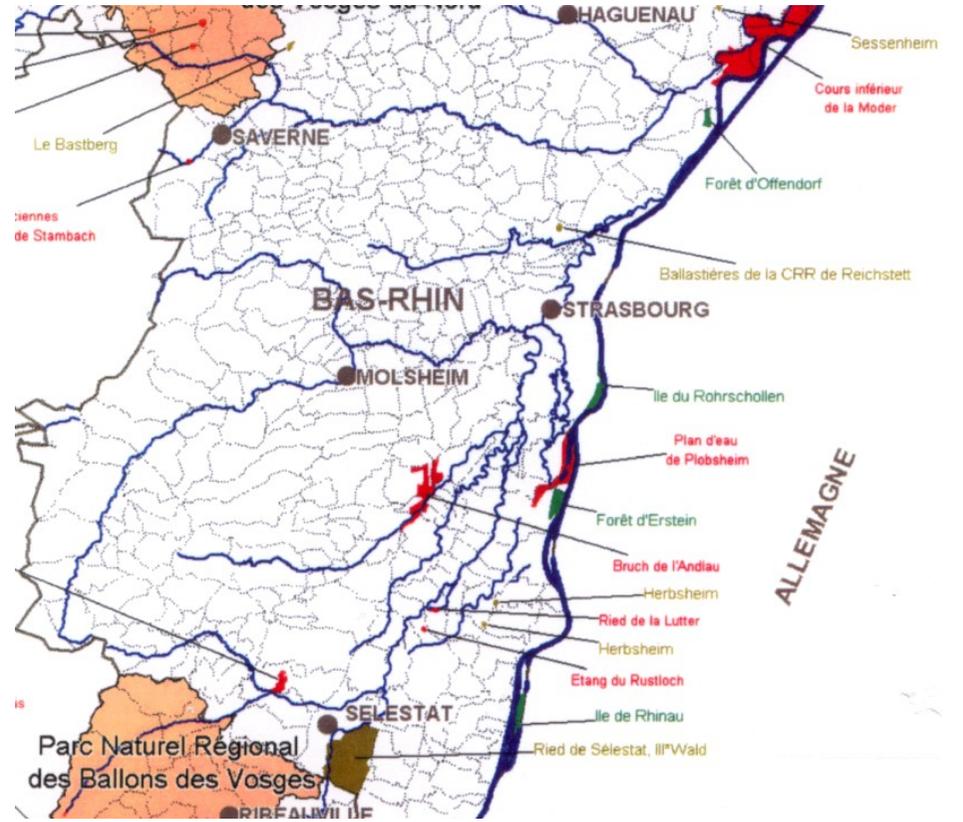
La région de Strasbourg possède un patrimoine exceptionnel en termes de milieux naturels, de cours d'eau et de paysages. Cet environnement est ainsi convoité par l'étalement de l'urbanisation et la recherche d'espaces pour des activités économiques, notamment logistiques.

Le port de Strasbourg est lui-même limité dans son extension au Nord et au Sud par des espaces naturels. Le SCOTERS est très sensible à ce sujet : l'objectif du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) est de préserver le patrimoine naturel de la région de Strasbourg : protéger les milieux écologiques majeurs, protéger les massifs forestiers, maintenir ou créer les corridors écologiques, maintenir des zones naturelles tampons (espaces agricoles ou ludiques entre les communes notamment de la 2^{me} couronne de l'agglomération de Strasbourg), préserver les espaces agricoles (terres fertiles et coteaux viticoles), préserver les espèces menacés, (crapaud vert, grand

hamster)... Sur les territoires de Rosheim et de Saint-Odile, **l'aire viticole AOC** a joué un rôle majeur dans la limitation du développement urbain.

- Parc naturel régional
- Arrêté de Protection de Biotope
- Protection de certaines sections de cours d'eau
- Biotopie Aire protégée
- Arrêté de Protection de la Flore
- Réserve naturelle
- Réserve naturelle volontaire
- Fleuve
- Rivière
- limite de commune
- Limite administrative
- Chef-lieu

19/08/2003
 SIG - SUAH
 Source Diren Alsace
 ©IGN BDCARTO® 2002



7. Positionnement géo-logistique et vocation

Trois grands espaces logistiques fonctionnels sont identifiables sur ce territoire si multiforme :

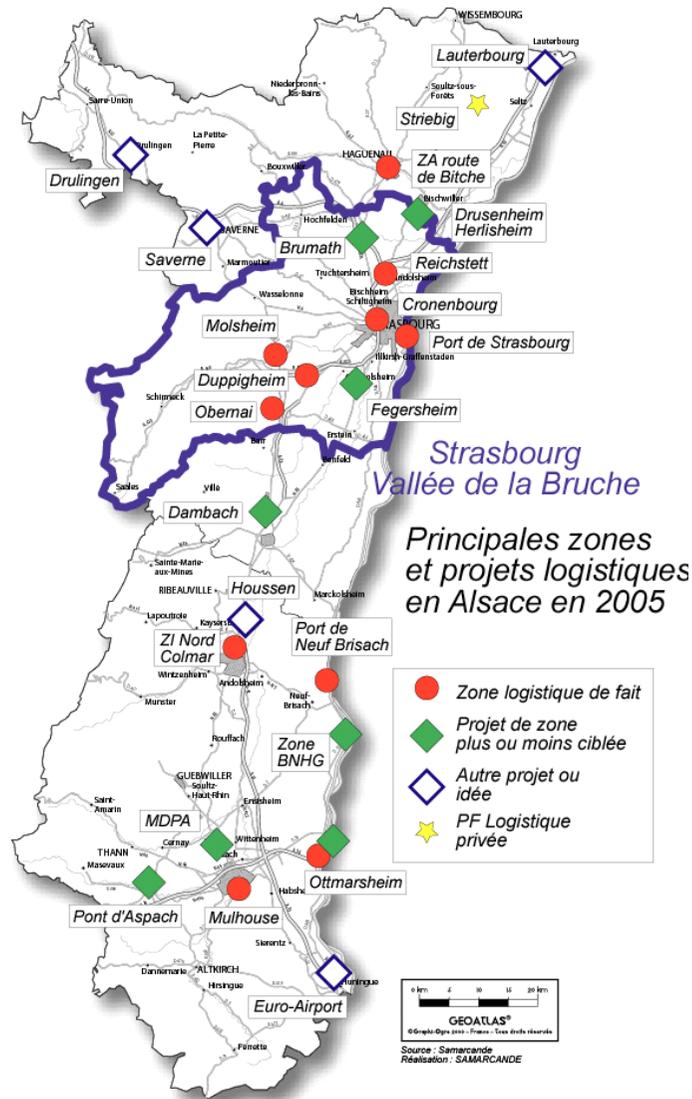
- **Le territoire de Strasbourg**, du Pays de Haguenau à la partie Nord du Ried alsacien, en passant par la plaine du Kochersberg. L'aire urbaine strasbourgeoise et rassemble plus du tiers de la population alsacienne et une grande part de l'activité économique. C'est un lieu très important de **concentration des activités industrielles** en valeur absolue, même si en valeur relative, elle est très minoritaire (le tertiaire est fortement dominant). Même si la capitale régionale compte de moins en moins de grands établissements, son tissu industriel reste dense et diversifié (électronique, pharmacie, agro-alimentaire, automobile, imprimerie...), induisant des besoins logistiques importants. Par ailleurs, en raison de son poids démographique et de la consommation qu'elle induit et de la concentration considérables d'activités résidentielles et tertiaires, Strasbourg a donc une **vocation logistique métropolitaine** particulièrement forte, qui induit des fonctions logistiques nombreuses et variées. C'est dans l'agglomération strasbourgeoise où sont implantés **les sites logistiques les plus nombreux et les plus importants d'Alsace**, mais surtout des prestataires et des acteurs de la distribution (grands distributeurs, grossistes, prestataires...). A Strasbourg, le développement de la logistique s'est d'abord structuré dans les zones d'activité du port (la plus grande zone logistique de fait d'Alsace) et près de certaines zones d'activité (zone multi-modale de Cronembourg, Plaine des Bouchers...). La dynamique logistique actuelle de Strasbourg est clairement structurée par **une coupure Nord-Sud**, avec, au Nord, un fort développement autour de Reichstett et au Sud une tendance très forte au

développement de la logistique selon deux axes : Nord-Sud le long de la RD 1083 et Est-Ouest, sur l'axe Strasbourg-Molsheim/Obernai.

- **Le piémont septentrional**, de Marmoutier à Barr. C'est un territoire qui connaît sa propre dynamique et qui bénéficie de l'attraction de la métropole strasbourgeoise. Un grand nombre d'activités logistiques s'y sont développées, en même temps que l'industrie connaissait un développement assez remarquable (équipement électrique et mécanique, automobile, aéronautique, IAA...), en particulier dans et autour des petites agglomérations de Molsheim et Obernai. Ce développement de la logistique ne s'est d'ailleurs pas nécessairement fait de façon volontaire par les collectivités locales. Ces implantations sont intimement liées à l'activité productive et sont une condition de leur pérennité, ce qui montre qu'il est vain, voire dangereux de vouloir dissocier industrie et logistique (l'implantation de la plate-forme logistique d'Osram à Molsheim a été la condition d'un maintien de l'usine).
- **La Vallée de la Bruche**, souffrant de conditions topographiques défavorables, où les activités productives et logistiques ont tendance à « descendre dans la plaine » où l'espace est moins rare et venant alimenter le développement logistique du piémont.

Si la route améliore la desserte et attire ainsi activités et habitants, le risque n'est pas négligeable d'assister à un **phénomène de métropolisation** du Piémont des Vosges par rapport à Strasbourg, et d'autant plus avec le projet tram-train. Ce phénomène est perçu comme une menace à la qualité de vie.

8. Tendances, politiques et projets

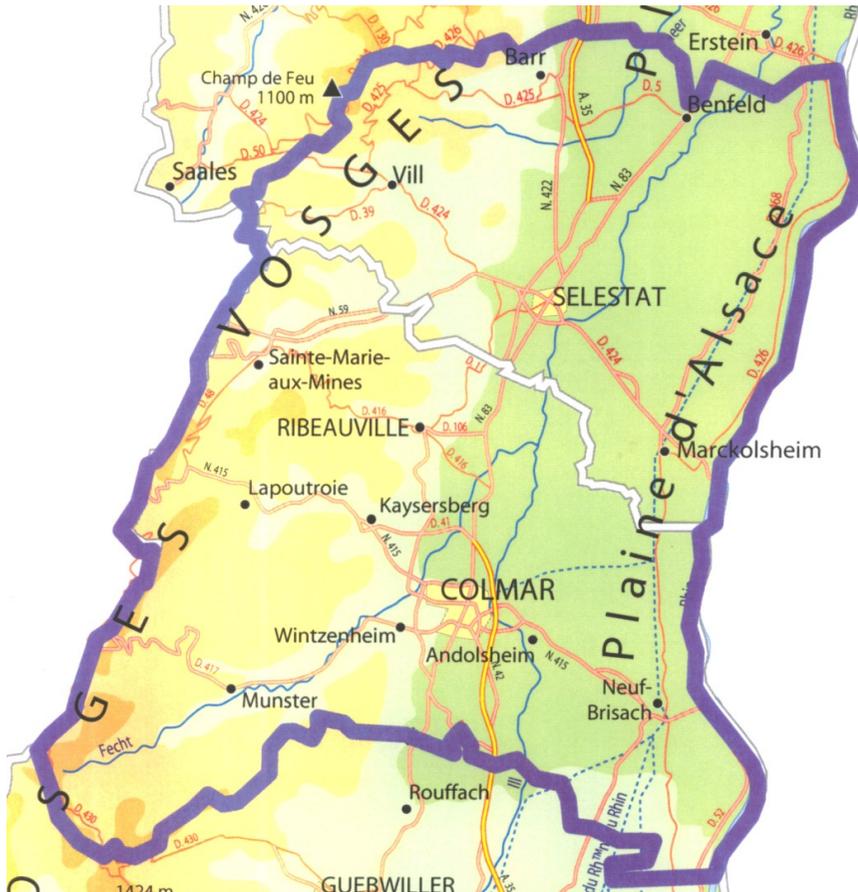


Trois projets de zones tiennent actuellement la corde pour l'accueil d'activités logistiques :

- **Brumath - Mommenheim** ; cette extension de zone de 100 ha est proche de la ZA actuelle de Mommenheim où est notamment implanté FM Logistique. Le site est actuellement non viabilisé et les élus ne souhaitent pas que cette zone soit à 100% logistique. FM est connecté au réseau ferroviaire mais son embranchement a été réalisé alors que les trains circulaient moins vite qu'actuellement. L'embranchement d'une zone supposerait désormais une voie d'accélération – décélération coûteuse et imposant une grande longueur ou profondeur de zone.
- **Drusenheim - Herrlisheim** ; cette zone à vocation logistique de 300 ha est à la fois proche de l'A35, embranchée fer et bord voie d'eau. Ses capacités d'extension sont de 100 à 120 ha localisés au Sud de la zone existante. Située sur une ancienne raffinerie, elle pose néanmoins des problèmes de dépollution et de cession des terrains par Total. Du point de vue ferroviaire, elle présente l'avantage d'être sur une voie secondaire offrant des capacités résiduelles même si c'est une voie mixte voyageurs – fret.
- **Fegersheim – Lipsheim** ; située entre la voie ferrée Strasbourg Mulhouse et la RD1083 à 2x2 voies, cette zone est en partie viabilisée et abrite des activités commerciales. Elle possède une superficie totale de 300 ha, mais 100 à 150 ha sont réellement exploitables car la partie à l'Ouest de la voie ferrée est difficile d'accès par route. Sa connexion au réseau ferré pose problème nécessitant la création d'une voie de près de 2 kilomètres permettant aux convois de s'insérer correctement sur un axe où les trains circulent à plus de 200 km/h. Le site serait adapté pour l'implantation d'activités logistiques liées notamment au PAS du fait de son importante superficie et de sa connexion facile au port par la rocade Sud (RN353).

COLMAR - ALSACE CENTRALE

1. Présentation géographique sommaire



Le territoire de Colmar - Alsace Centrale bénéficie **d'un positionnement stratégique régional central**, favorable aux échanges avec l'agglomération strasbourgeoise, le bassin de Mulhouse et avec l'Allemagne avec qui il est en connexion directe grâce à la RN415 et la RD424. Colmar - Alsace Centrale présente également la particularité d'être **un territoire partagé**, à la fois Bas-rhinois et Haut-rhinois, organisé par les deux villes moyennes de Colmar et de Sélestat et présentant tous les paysages traditionnels alsaciens, de la plaine alsacienne, des forêts alluviales et des espaces agricoles céréaliers et maraîchers, aux collines sous vosgiennes viticoles, et des vallées de montagne du Parc naturel régional des ballons des Vosges.

Sur le plan démographique, l'Alsace centrale se caractérise par **une très forte évolution dans sa partie Nord** (Sélestat, 0.98% pour la période 1990-1999), alors que le Grand Pays de Colmar à des taux de variation annuels moyens conformes à ceux de la région qui sont de 0.73%.

Le **solde migratoire** est le principal facteur d'explication. Le territoire de Barr notamment est fortement attractif pour de nouveaux arrivants strasbourgeois. Dans le détail on observe néanmoins un plus faible dynamisme démographique dans le secteur viticole (Ribeauvillé, Rouffach) et le vieillissement de la population dans les vallées du Munster et du Kaysersberg.

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

Pays d'Alsace	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Pays Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et Trois Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Pays Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « L'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Le secteur agricole est particulièrement fort dans cette partie de l'Alsace, avec différents types d'agricultures correspondant aux paysages rencontrés (céréaliculture en plaine, notamment maïs à l'Est de Colmar, cultures spéciales et élevage en montagne, viticulture sur le piémont et jusqu'au pied des pentes des collines sous vosgiennes). La part des emplois agricoles est de 4.1% dans le Grand Pays de Colmar et de 5.4% dans le Pays de l'Alsace Centrale (moyenne régionale à 2.2%). Le Pays de Colmar Alsace Centrale représente 38% des emplois agricoles de la région Alsace.

Le secteur industriel compte 23 140 salariés, soit une part moyenne (17.5%) de l'effectif régional. Le secteur industriel représente 24.6% des emplois dans le Grand Pays de Colmar (proche de la moyenne régionale qui est de 24.5%) et **une part plus élevée dans le Pays de l'Alsace**

centrale (28.9%). La part des emplois tertiaires est faible (64.3% dans le Grand Pays de Colmar, 56.6% dans le Pays de l'Alsace Centrale, la moyenne régionale très impactée par la région de Strasbourg est de 67.1%).

Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

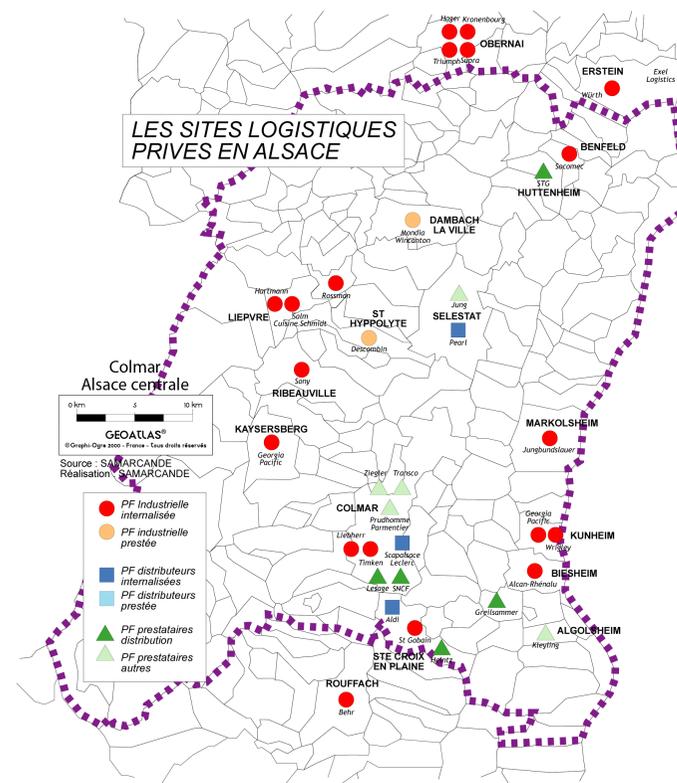
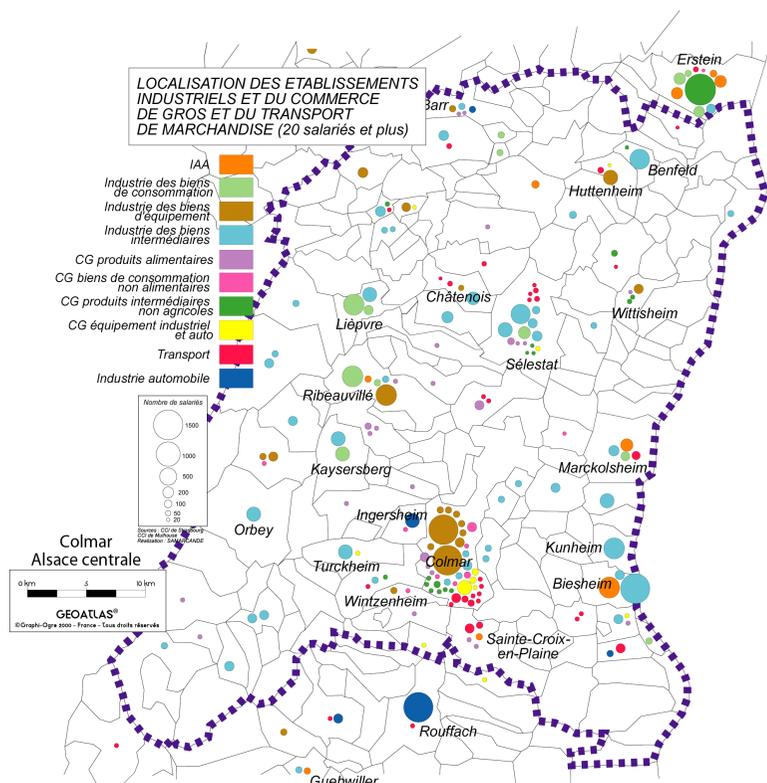
Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalliques 11.4%	Mat. de constru. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach. Usage Spé. 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach. Usage Gén. 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motocycles 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Nierderbronn	13 265	Equipts mécaniques 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Mét non ferreux 10.4%	Mach Usage Spé 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

Source : « L'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie

Les secteurs industriels dominants sont ceux des métaux non ferreux et machines à usages spécifiques pour le secteur de Colmar et l'industrie des matériaux électriques et des meubles pour le secteur de Sélestat Ste Marie.

Le taux de chômage est globalement inférieur à la moyenne régionale (6.9% en Alsace Centrale, 7.7% dans le Grand Pays de Colmar, contre 8.6% en moyenne régionale) et n'augmente pas plus vite que la moyenne alsacienne.

3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique



La géographie des implantations met en lumière la **structuration Nord-Sud** du territoire, avec l'axe de la RN83 très clairement visible entre Colmar, Sélestat et Huttenheim Benfeld, segment prolongé au Nord par Erstein et au Sud par Rouffach.

Colmar est le principal pôle émetteur de trafics regroupant 42 établissements de plus de 20 salariés et 8 plates-formes privées. Deux établissements à Colmar comptent plus de 1 000 salariés dans le secteur des biens d'équipement, **Timken** (fabrication de roulements) et **Liebherr**, (fabrication de matériel de travaux publics).

Les deux établissements ont leur propre PF internalisée. Mais le chef lieu du Haut Rhin regroupe également nombre d'autres établissements moins importants dans les biens d'équipement, mais aussi dans le commerce de gros, de produits intermédiaires non agricoles et d'équipements industriels et automobiles, en particulier **Geismar** (CG de machines pour l'extraction, la construction et le génie civil). Colmar regroupe en outre 5 plates-formes de prestataires logistiques et quelques transporteurs, présents également à Ste Croix en Plaine. L'agglomération de Colmar accueille enfin 2 **importantes plates-formes de distributeurs** ; la plate forme de distribution Alsace des magasins Leclerc (Scapalsace, 47 000 m² de surface

d'entreposage) et la plate-forme de distribution Est des magasins Aldi à Ste Croix en Plaine (18 000 m²).

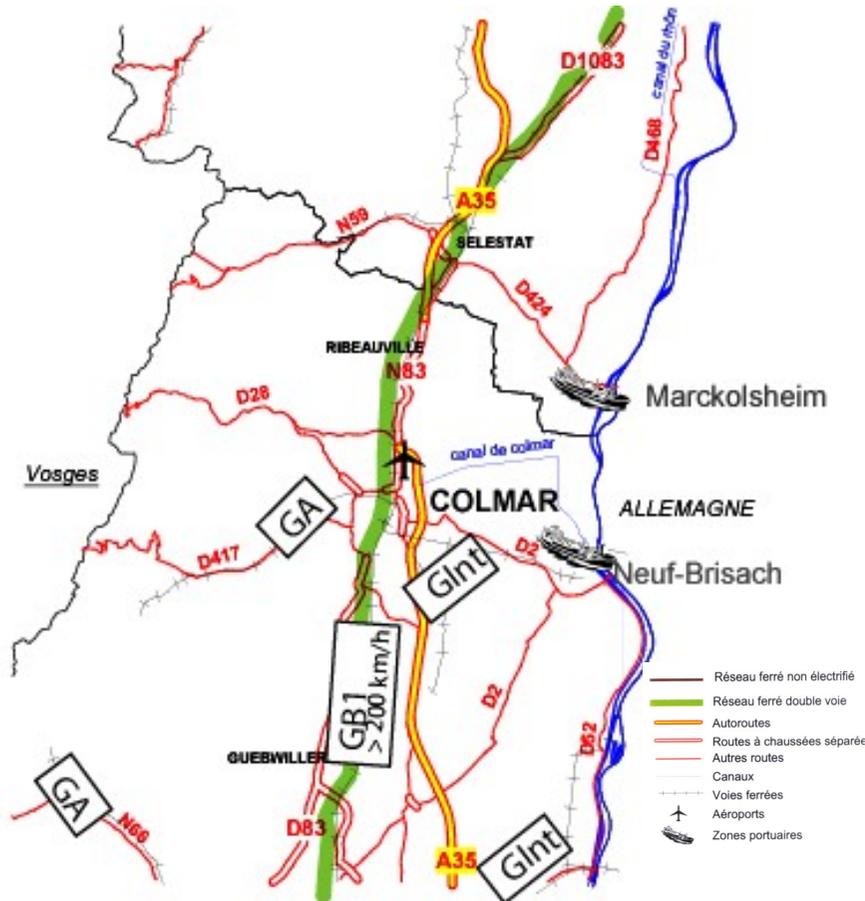
Sélestat est le deuxième pôle principal (18 établissements de plus de 20 salariés), plus spécialisé dans l'industrie des biens intermédiaires avec notamment **Alcan Packaging** (fabrication d'emballages métalliques légers, 650 salariés) et Albany (tissage, 360 salariés). Le tableau est complété par quelques petits transporteurs et par quelques établissements de commerce de gros (de produits alimentaires et de produits intermédiaires non agricoles). Deux plates-formes logistiques sont également présentes : Pearl (PF distributeur pour matériel informatique) et Jung (prestataire logistique local disposant d'un entrepôt de 20 000 m²).

Plus au Nord, Benfeld et Huttenheim apparaissent avec deux implantations relativement importantes d'un même groupe, **Socomec** (fabrication de machines et appareils électriques), totalisant environ 1 000 salariés et disposant d'une plate-forme internalisée.

Plus à l'Ouest **les vallées vosgiennes apparaissent très spécialisées dans l'industrie des biens de consommation** et bénéficiant de leurs propres plates-formes : les cuisines Schmidt à Lièpvre (entre 500 et 1 000 salariés), Sony à Ribeauvillé (entre 500 et 1 000 salariés, logistique d'expédition de téléphones) et les laboratoires Alcon à Kayserberg (entre 200 et 500 salariés). L'industrie des biens intermédiaires est présente de manière plus éparse au cœur des Vosges.

Le Pays de Brisach enfin est un territoire émetteur important de produits issus de l'industrie des biens intermédiaires avec la présence d'Alcan à Biesheim (logistique d'approvisionnement et d'expéditions de bobines alu, sur un site d'environ 1 500 salariés et une PF de 11 500 m²) et Georgia Pacific à Kunheim (logistique d'approvisionnement et d'expédition de papier domestique utilisant le fer et la voie d'eau). A noter également l'implantation presque atypique de Wrigley à Biesheim (confiserie, entre 500 et 1 000 salariés) sur un territoire très faible dans l'IAA.

4. Infrastructures et modes de transport



L'A35, doublée au Sud de Colmar par la RD83 (Voie Rapide du Piémont des Vosges), et la voie ferroviaire Strasbourg Mulhouse à Gabarit GB1

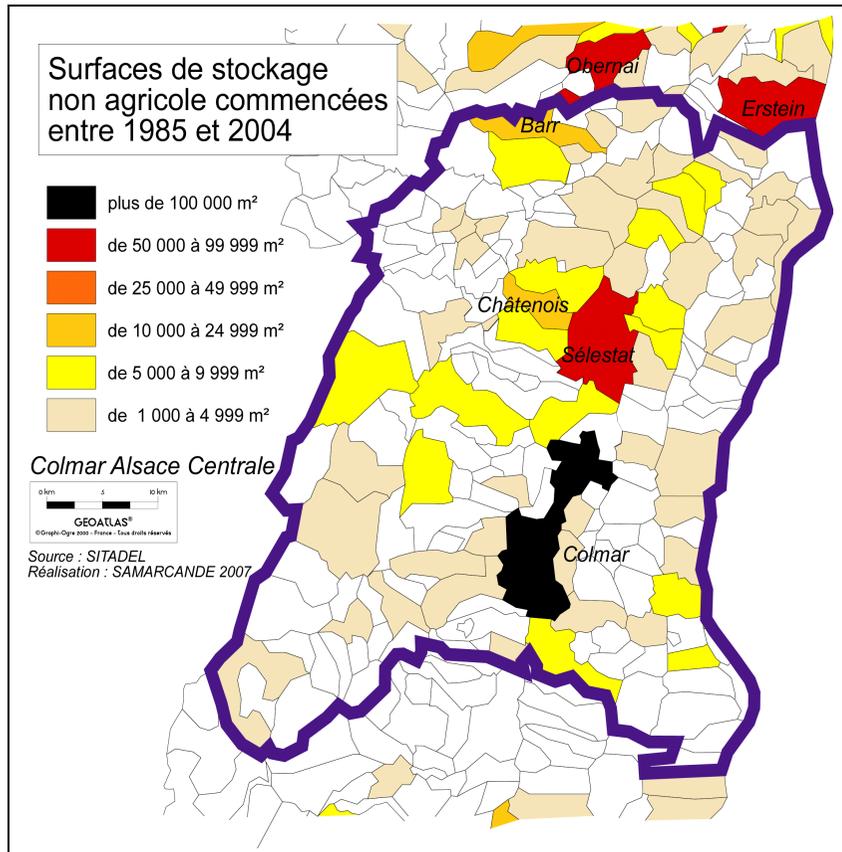
(acceptant les conteneurs grande capacité) **alimentent du Nord au Sud** l'Alsace Centrale et permettent une très bonne desserte de la plaine et du Piémont vosgien.

Mais le **positionnement géographique central** de ce territoire est également caractérisé par **plusieurs axes de transit majeurs Est-Ouest**, en particulier la RD2 mettant en liaison le système autoroutier alsacien avec le réseau allemand ; au Nord, la RD424 relie Sélestat à l'A5 allemande au niveau de Riegel. Au Sud, la RD2 relie Colmar à Fribourg. Les deux axes se poursuivent vers la Lorraine avec plusieurs cols vosgiens comme la Schlucht (par la RD417) et le Bonhomme (par la RD28) à l'Ouest de Colmar, et avec le col de Ste Marie (par la RD459) à l'Ouest de Sélestat. En revanche, aucune voie ferrée ne parvient ici à franchir les Vosges d'Est en Ouest.

Le faisceau d'infrastructures routières Nord-Sud est néanmoins confronté à plusieurs difficultés qui sont notamment **l'A35 inachevée** au niveau de Ribeauvillé, la régulière saturation de l'axe Sélestat Ste-Croix-en-Plaine (Sud de Colmar), et les problèmes de gestion des trafics aux débouchés des vallées de Munster et de Kaysersberg à la périphérie Ouest de Colmar. La mise aux normes, avec une éventuelle mise à 2x3 voies (car la fréquentation dépasse parfois les 50 000 véhicules/j), de la RD83 actuellement à 2x2 voies entre Ribeauvillé et Colmar est envisagée. L'amélioration de la Rocade Ouest de Colmar (axe de contournement comportant des tronçons hétérogènes à 2 voies et 2x2 voies), est également projetée (mise à 2x2 voies sur toute la section).

Le territoire compte également **le troisième port fluvial alsacien** à Colmar Neuf Brisach (trafic annuel proche de 650 000 tonnes, derrière Strasbourg, 9.5 Mt, et Mulhouse Ottmarsheim, 5.5 Mt) et le site de Marckolsheim géré par le Port Autonome de Strasbourg.

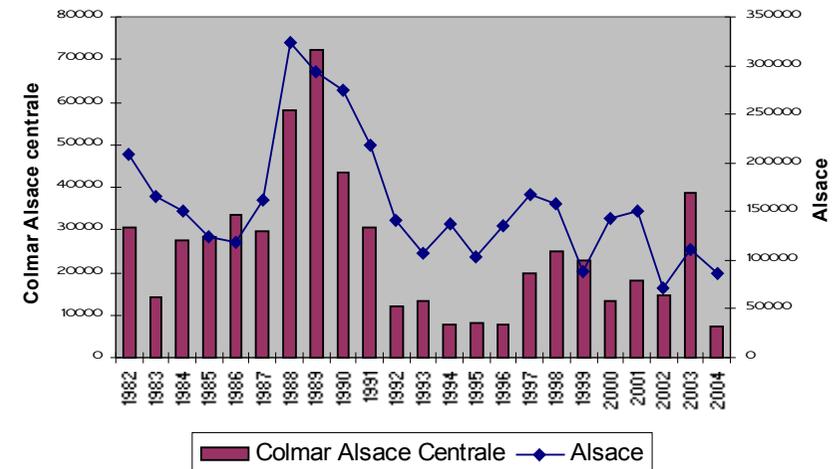
5. Zones d'accueil



Espace le plus vaste des six territoires logistiques fonctionnels, Colmar - Alsace Centrale ne compte que pour 15.8% de la dynamique logistique immobilière alsacienne mesurée entre 1985 et 2004. C'est néanmoins le deuxième territoire le plus actif logistiquement, loin derrière l'espace Strasbourg Vallée de la Bruche (50.4% de la part régionale). Cette dynamique est très fortement concentrée sur Colmar (242 036 m², 42% du total). Le pôle Sélestat-Châtenois ne représente que 15% du total (81 545 m²). 1989 est l'année la plus productive ; cette année là, Colmar compte

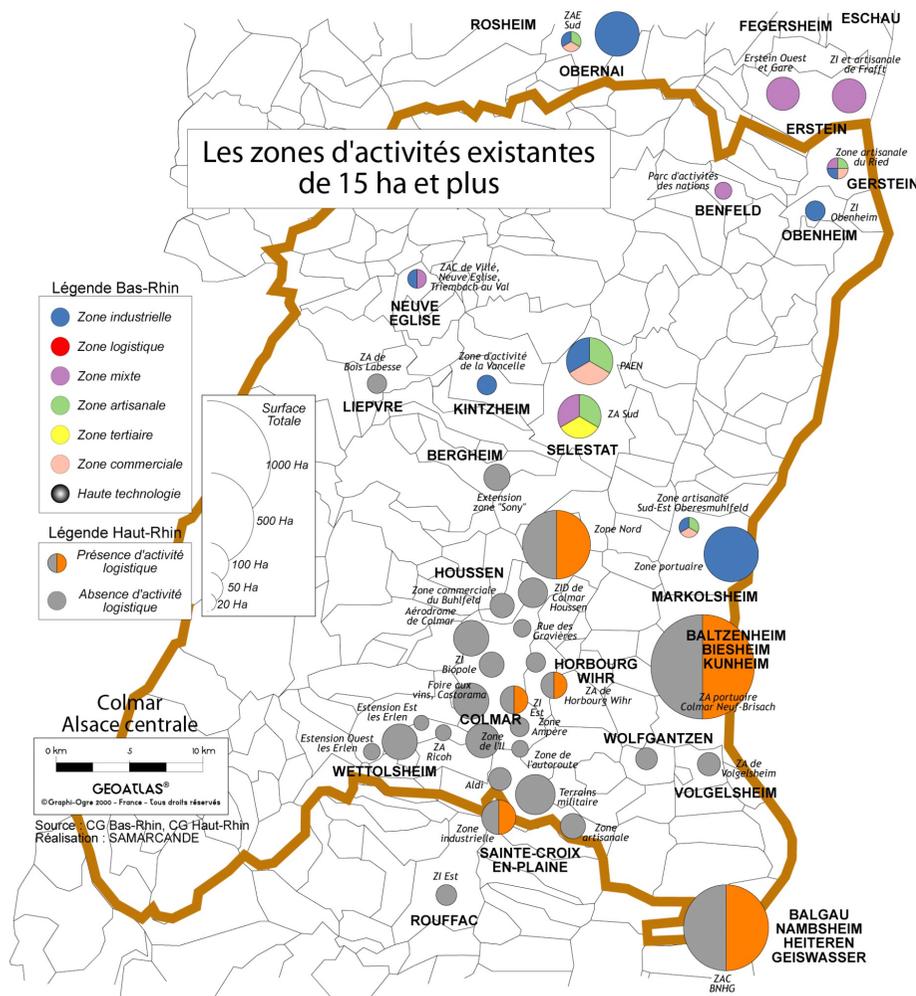
pour 54% des réalisations (39 055 m² réalisés). Colmar porte également la dynamique la plus récente en 2003 (la ville compte pour 51% des réalisations annuelles de l'espace Alsace Centrale avec 19 644 m² réalisés).

Dynamique logistique du territoire Colmar Alsace centrale (m2)



Colmar Alsace centrale	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Colmar	242 036	42%	
Sélestat	61 457	10.7%	
Châtenois	20 088	3.5%	
Barr	13 564	2.4%	
Total	337 145	58.5%	
Autres C. A. centrale	239 462	41.5%	
Total C. A. centrale	576 607	100%	15.8%
Autres Alsace	3 069 488		84.2%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole



L'Alsace Centrale compte 38 zones d'activités de plus de 15 ha sur son territoire totalisant 3 026 ha de surfaces totales soit **22% des surfaces totales en ZA de plus de 15 ha de la région Alsace** (13 719 ha) derrière Strasbourg Vallée de la Bruche (30%) et Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller (27%).

La disposition géographique de ces zones révèle un net **déséquilibre Nord Sud** puisque 80% de ces surfaces sont dans le Haut-Rhin (2 429 ha) et seulement 20% dans le Bas-Rhin (597 ha). La plaine rhénane est dépourvue de zones entre Obenheim et Markolsheim et sur les territoires de Barr et Bernstein.

L'influence de l'A35 est également visible avec un nombre important de zones entre Sélestat et Sainte-Croix-en-Plaine. Les zones portuaires de Markolsheim et de Neuf-Brisach sont localisées au croisement de l'axe rhénan et des franchissements de la RD424 et de la RD2.

Les principales zones d'activités sur Colmar sont :

- **la ZI Nord**, d'environ 300 ha, vieille zone mécanique des années 60, proche de l'aéroport, une zone embranchée marquée par la présence des principales industries de Colmar (**Timken** (fabrication de roulements, 1 000 salariés) et **Liebherr** (fabrication de matériel de travaux publics, 1 000 salariés)) et celles de quelques transporteurs (ex : Parmentier, Transco...) ayant diversifié leur activité dans la logistique et présence surtout de **Scapalsace** (centrale d'achats colmarienne du groupe Leclerc) :
- **Ste Croix-en-Plaine**, au Sud de Colmar, près de l'autoroute, 100 ha occupés, zone embranchée.
- **Plusieurs petites zones** : sur l'axe Colmar Rouffach (présence du site Ricoh à Wettolsheim, fabrication de machines de bureau, 500 salariés), zone commerciale de Houssen (Nord de Colmar), d'environ 50 ha, zone de Horbourg à l'Est de Colmar (20 ha occupés).

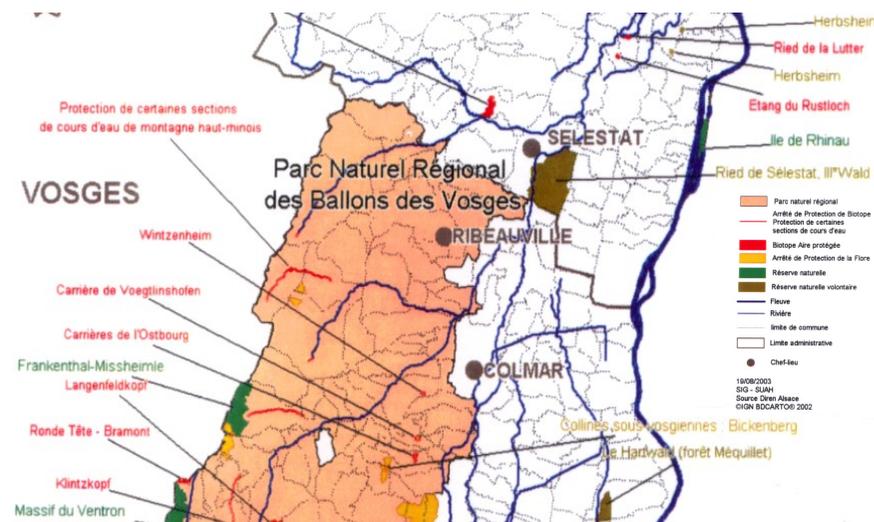
A noter au Sud la zone industrialo-logistique **BNHG** (Balgau – Nambsheim – Heiteren – Geiswasser) abritant, à ce jour, des implantations tels que Dupont de Nemours (centre de recherche), une station d'épuration, LD COM (centre de régénération des signaux). Située à 10 km du port de Colmar, elle s'étend sur 450 ha dont 220 ha disponibles et 130 hectares mouillés aménageables.

6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

Le **Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges**, l'un des plus vaste de France (292 000 ha), couvre une part importante de l'Alsace centrale et comprend plusieurs aires protégées et réserves naturelles. Il englobe le Sud du massif vosgien, depuis la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines jusqu'aux portes de Belfort et de Luxeuilles-Bains et s'organise autour des Hautes Vosges, la partie la plus élevée du massif.

Plus à l'Est, la **pression foncière** est importante notamment sur le Grand Pays de Colmar, le long des axes routiers conduisant à Colmar et sur le piémont viticole. « Le dynamisme de l'agriculture et la demande en disponibilités foncières pour l'habitat et le développement économique créent une très forte pression sur les paysages et les milieux naturels ». (source : l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005). Il y a davantage de disponibilités foncières le long du Rhin (Bischheim, Volgelsheim, Nambshheim).

Le patrimoine naturel reste néanmoins très riche, en particulier le long de l'Ill et sur le Ried de Sélestat, milieu humide et marécageux, plus grande réserve naturelle volontaire (zone de protection sur une propriété privée) de France (2 000 ha).



7. Positionnement géo-logistique et vocation

Le Piémont central, de Sélestat à Guebwiller a connu une **forte dynamique logistique**, centrée notamment sur Colmar. Cette dynamique est concomitante de l'amélioration très progressive des infrastructures routières puisqu'elle a suivi A35 et de la RN83, notamment au Sud de Colmar.

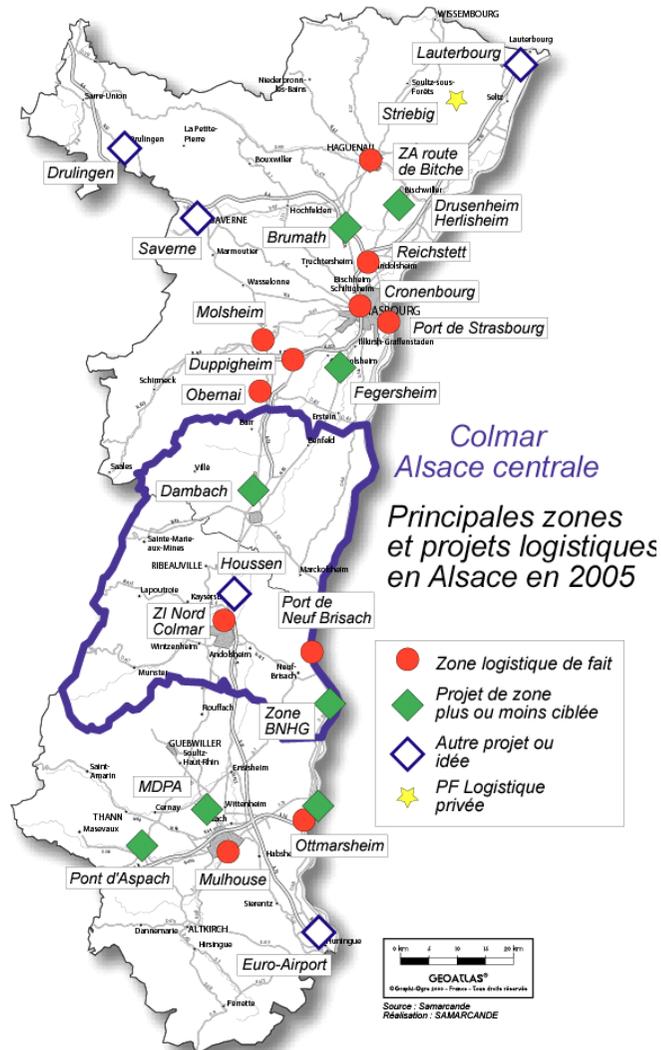
Colmar est **au cœur d'un important territoire industriel et logistique**. Elle accueille plusieurs zones d'activité au Nord-Est et au Sud où sont présentes de nombreuses entreprises (Timken, Liebherr, Behr, pharmacie, mécanique, IAA...). Ce secteur compte deux zones logistiques de fait : la zone Nord Colmar (avec notamment Scapalsace-Leclerc) et la zone de Kunheim-Biesheim (où sont implantées de très grandes

entreprises industrielles comme Alcan-Rhénu ou Wrigley) sur la zone portuaire de Colmar-Neuf-Brisach qui est la troisième entité portuaire d'Alsace et est bien desservie, notamment grâce à de bons franchissements du Rhin (Brisach, Marckolsheim...).

Dans sa partie Ouest, les activités industrielles traditionnelles rencontrent des difficultés d'accès et des problèmes logistiques, notamment liés à la limitation du trafic poids lourds dans la traversée des Vosges. C'est en particulier le cas à Lièpvre et à Kaysersberg. Ce phénomène est aussi observable plus au Sud, sur le territoire de Mulhouse - Thur - Doller, à Guebwiller et à Thann.

Au Nord, Sélestat tente d'affirmer sa place entre Strasbourg et Colmar.

8. Tendances, politiques et projets



Autour de l'agglomération de Colmar, il existe quelques terrains sur **Ste Croix en Plaine** (20 ha), proches de l'échangeur autoroutier ; ce sont les terrains les plus vastes d'un seul tenant sur le territoire de la CA, destinés à des implantations industrielles ou logistiques à forte VA. A proximité existe une plateforme de distribution Aldi depuis 3 ans à Ste Croix.

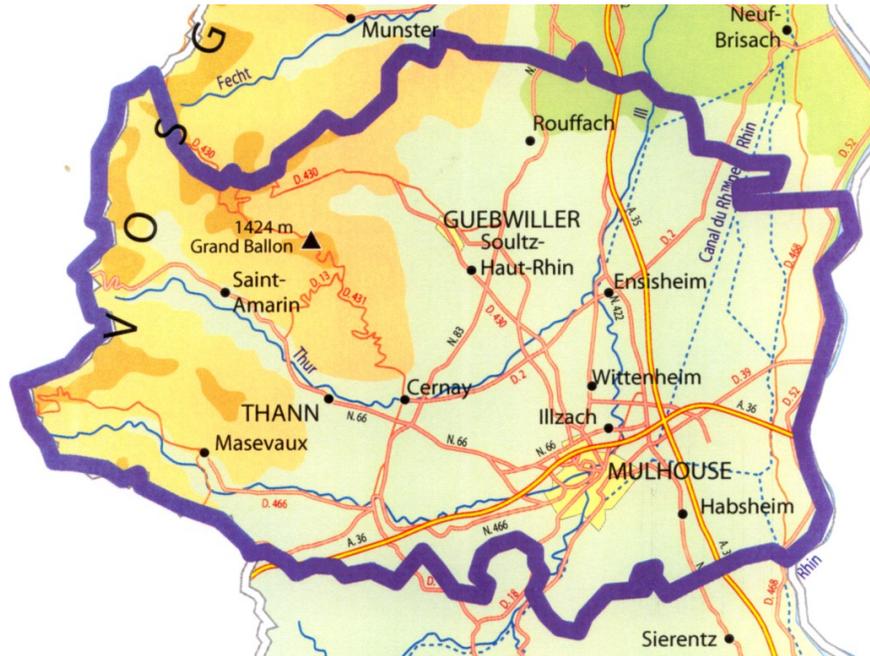
Une autre possibilité envisagée est l'aménagement d'une zone à Houssen, sur le site de l'aérodrome.

Au Sud du territoire, la zone **BNHG** propose une grosse réserve foncière de 250 ha (dont une partie préservée), le long du Rhin, entre le port de Neuf Brisach au Nord et la centrale de Fessenheim au Sud, sur les communes de Balgau, Heiteren, Nambshiem, Geiswasser ; les trois modes sont présents, notamment le Rhin, mais il y a un problème de desserte routière en raison de l'éloignement des autoroutes : autoroute à 29 km (projet de 2X2 voies de RN 415 Colmar-Neuf Brisach) au Nord ou 19 km au Sud (Ottmarsheim), à 13 minutes de l'échangeur allemand. La route le long du Rhin ne traverse aucun village. Il existe un projet de desserte fer de 12 km (6/7 M €). La zone présente en revanche des contraintes environnementales fortes.

Au Nord de Sélestat, le principal projet de zone pouvant accueillir des activités logistiques est celui de **Dambach la Ville**. La zone de 94 ha dispose d'un accès autoroutier aisé, direct, sans risque de nuisance pour la population et d'un embranchement fer envisagé lors de la seconde phase. La Communauté de Communes de Berstein pose deux exigences : un ratio d'au moins 25 empois/ha et pas de lots inférieurs à 2 ha. ED, s'est engagé pour s'implanter sur la zone et a déjà acquis 6.4 ha. 150 emplois sont prévus dans un premier temps, avec possibilité d'extension et une aire de distribution allant jusqu'en Bourgogne et aux Ardennes. La plate-forme qui n'existe pas à ce jour, est le résultat d'une délocalisation depuis le port de Strasbourg.

MULHOUSE - THUR - DOLLER - GUEBWILLER

1. Présentation géographique sommaire



Trois Pays composent le territoire de Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller :

- **Le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon**, centré sur Guebwiller, qui s'étend des paysages montagneux près des Hauts sommets du Massif à la Plaine du Rhin, en passant par les collines sous

vosgiennes. C'est un Pays qui connaît une très forte poussée démographique (croissance annuelle de 0.94%, soit 8.8% en 9 ans).

- **Le Pays des Vallée de la Thur et de la Doller**, centré sur Thann et Cernay, situé dans la partie méridionale du Massif Vosgien, marqué par des « paysages en grande majorité montagnards avec les sommets les plus hauts du Massif (Grand Ballon, Markstein, Ballon d'Alsace). Les débouchés de vallées et le piémont, où se concentrent les activités sont des secteurs urbanisés, industriels et encore un peu viticoles » (l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005). C'est un espace à la fois proche de l'agglomération mulhousienne et proche de celle de Belfort-Montbéliard.
- **Le Pays de la Région Mulhousienne**, territoire à la fois densément peuplé (606 hab. / km²) mais qui compte aussi des terres agricoles (piémont viticole), des espaces forestiers (forêt de Hardt et du Nonnenbruch) et le bassin potassique. Démographiquement, c'est le territoire alsacien le moins dynamique, en raison notamment d'un déficit migratoire important.

Le **positionnement géo-logistique du territoire de Mulhouse est meilleur que celui de Strasbourg**, située à la jonction de plusieurs axes routiers et ferroviaires importants, notamment vers le Sud Est (Suisse et Italie) et vers le Sud Est (Méditerranée, Espagne).

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Pays d'Alsace								
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Pays Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et Trois Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « l'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller rassemble 43 977 salariés travaillant dans le secteur industriel, soit **près d'un quart des emplois industriels de la région**. C'est le deuxième territoire le plus industriel d'Alsace (26% des emplois industriels de la région) derrière celui de Strasbourg - Vallée de la Bruche (28.2%). C'est également le deuxième territoire le plus tertiaire (21.3% des emplois tertiaires d'Alsace), loin derrière l'espace strasbourgeois (44.9%).

Le tissu économique de la région mulhousienne a subi d'importantes mutations avec le déclin d'activités traditionnelles telles que le textile, l'électricité et la métallurgie et la fermeture des mines du Bassin potassique. Le secteur tertiaire s'est développé (67% des emplois) en compensant les pertes du secteur industriel (26%). Aujourd'hui le profil du Pays de la Région mulhousienne est quasiment mono industriel avec **plus de la moitié des emplois dans le secteur automobile** (Peugeot, générant également beaucoup d'activités d'équipementiers et de sous-

traitance). L'industrie chimique (Rhodia, Rhône Poulenc), localisée principalement le long du Rhin (secteur de Chalampé Ottmarsheim) apparaît comme le deuxième secteur dominant.

Le taux de chômage reste le plus fort de la région (11.3%) et le niveau moyen de qualification relativement faible.

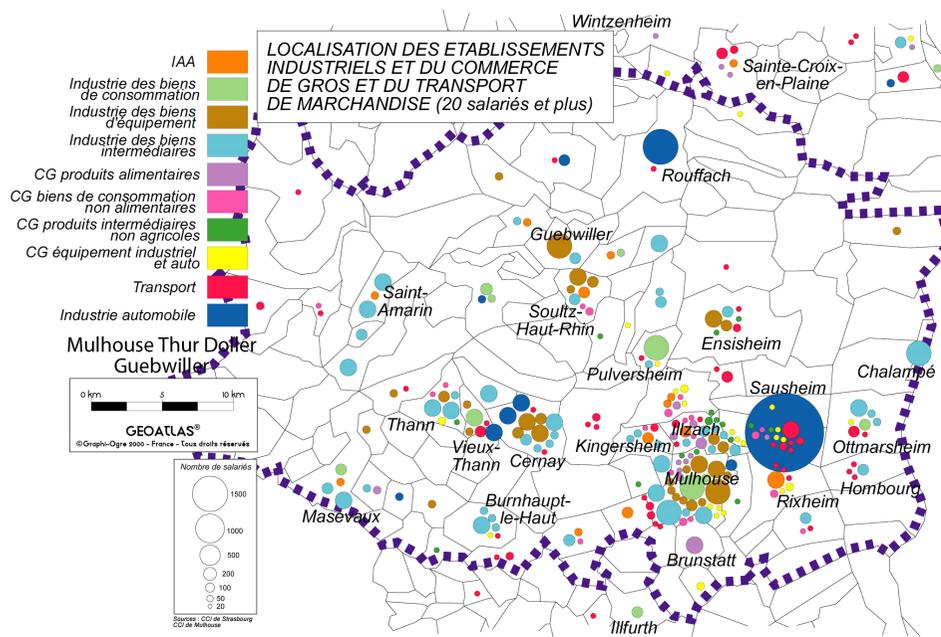
Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalliques 11.4%	Mat. de constru. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach Usage Spé 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach Usage Gén 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motocycles 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Nierderbronn	13 265	Equipts mécaniques 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Métaux non ferreux 10.4%	Mach. Usage. Spé. 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

Source : « l'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie

L'emploi dans le Pays de Thur - Doller (Thann-Cernay) reste concentré dans les grandes entreprises des secteurs de la chimie (8.9% des emplois industriels) et de l'équipement automobile (8.4%). Bien qu'il soit le troisième secteur dominant, le textile (8.1% des emplois industriels) a subi quelques pertes d'emplois ces dernières années (vallée de Saint-Amarin). Le Pays présente un profil tertiaire important, avec de nombreux établissements relevant du secteur sanitaire et social (hôpitaux, maisons de santé...).

3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique

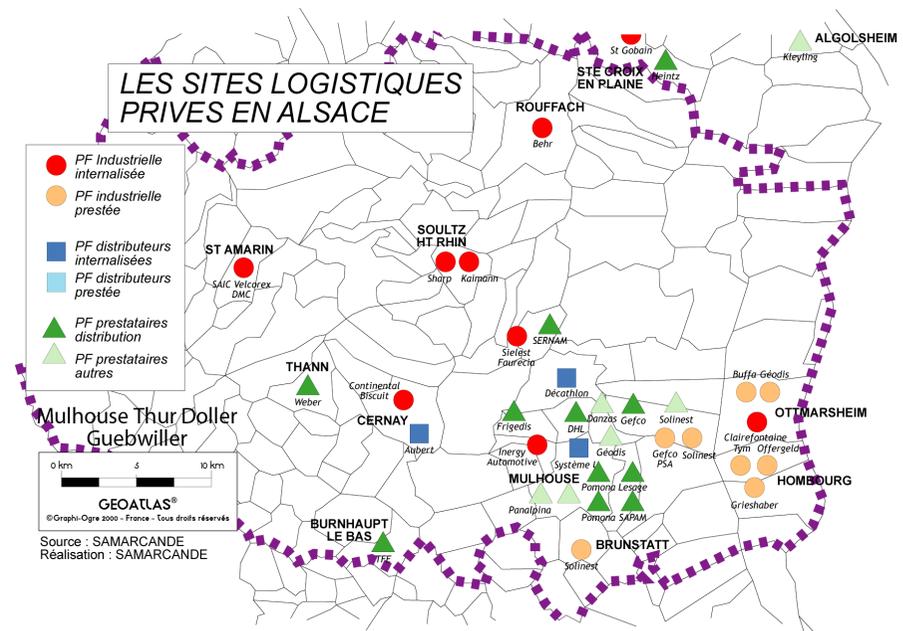


L'agglomération de Mulhouse concentre une part très importante des sites générateurs de flux de marchandises : le profil mulhousien est dominé par la présence de **PSA à Sausheim**, induisant l'activité de beaucoup d'autres établissements à Mulhouse même, et sur les communes voisines, à Sausheim, Rixheim, Illzach et Kingersheim.

L'industrie automobile a induit la construction d'un tissu industrialo-logistique en amont des chaînes de PSA pour la livraison des composants en juste à temps. De nombreux industriels (Faurecia, Inergy...) et prestataires (Gefco, Géodis, Buffa...) ont leur activité dédiée à la logistique.

L'industrie des biens d'équipement, en particulier la fabrication de machines et appareils électriques, est bien représentée avec notamment Clemessy à Mulhouse (de 500 à 1 000 salariés). De même pour l'industrie

des biens intermédiaires avec Dollfus et Rhodia. Sausheim concentre en particulier plusieurs entreprises de transport.



Mais Mulhouse regroupe également un nombre important de **plates-formes prestataires logistiques** en particulier quatre plates-formes sous température dirigée, Frigedis, Sapam (2 000 m²) et deux Pomona (dont une de 3 000 m²). Plusieurs prestataires importants disposent d'une implantation mulhousienne dont Géodis (PF distribution européenne Schindler sur 7 000 m²), Gefco à Sausheim (PF bazar, habillement, PGC sur 15 800 m²) et DHL Danzas à Illzach.

Enfin, **Système U** et **Décathlon** possèdent sur l'agglomération mulhousienne leurs plates-formes régionales et eurorégionales : à Wittenheim pour Décathlon (distribution grand Est et Allemagne, 30 000 m²) et à Mulhouse même pour Système U (distribution grand Est PGC et bazar, 57 000 m²).

Au bord du Rhin **le pôle Ottmarsheim, Hombourg, Chalampé** bénéficie d'une conjonction d'éléments infrastructurels favorables ; présence du port, connexion autoroutière avec l'Allemagne. Rhodia à Chalampé (et sa plate-forme Tym à Hombourg) est la principale implantation de ce secteur où 6 plates formes industrielles sont présentes dont 2 travaillant pour PSA (Buffa et Géodis). A noter également Clairefontaine, implanté sur 30 000 m² d'entreposage.

Sur le piémont, les activités génératrices de flux sont concentrées sur les **croisements routiers de Thann - Cernay et de Guebwiller** ; l'agglomération Thann Cernay regroupe 10 établissements de plus de 200

salariés en particulier dans l'industrie automobile et dans les biens intermédiaires (chimie avec Du Pont de Nemours à Cernay et Albemarle à Thann). **Aubert** y a implanté sa plate-forme européenne de produits puériculture (siège) qu'elle entrepose sur 20 000 m². L'agglomération Guebwiller Sultz Haut Rhin compte deux plates-formes industrielles ; Sharp (PF logistique photocopieur sur 5 000 m²) et Kaimann (3 000 m²).

Plus au Nord la seule implantation importante est **Behr à Rouffach** (PF logistique auto internalisée).

4. Infrastructures et modes de transport



Le Pays de la Région Mulhousienne est un **important carrefour infrastructurel** ; croisement autoroutier et ferroviaire remarquable, réseau routier dense et infrastructure fluviale.

Du point de vue autoroutier le nœud A35 - A36 fonctionne comme un point de passage obligé de plusieurs flux à dominante internationale notamment Nord Allemagne/Sud-Ouest France/Espagne et Allemagne Haut Rhinoise/France. Le territoire de Mulhouse possède **la seule liaison autoroutière directe existante en Alsace avec l'A5** allemande, au niveau d'Ottmarsheim. **La part importante des PL sur l'A36** entre Ottmarsheim et Mulhouse (27%) s'apparente aux taux moyens constatés à d'autres points de franchissement frontaliers importants tels que Hendaye

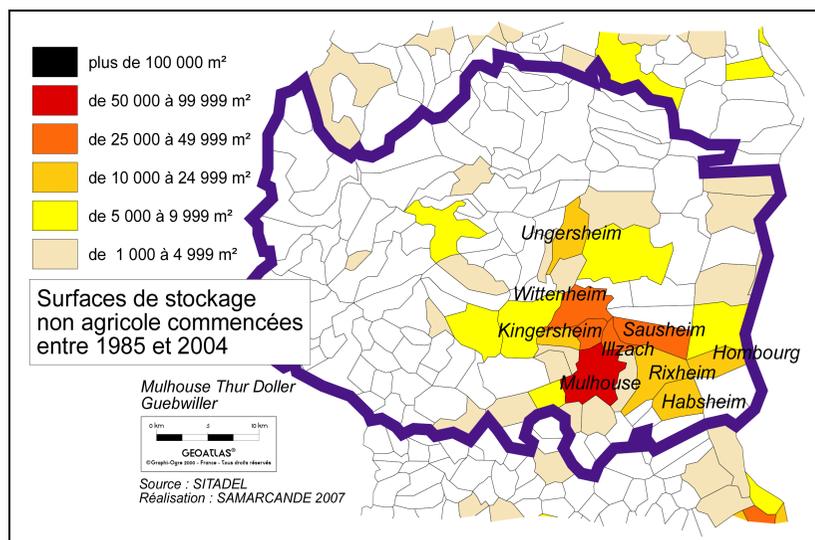
(35%), Vintimille (20%), Fréjus / Mont-Blanc (44%). La part des PL sur l'A35 et l'A36 est proche de la moyenne nationale constatée sur autoroutes concédées, soit 16% (source : étude ACT Consultant pour le SITRAM, « Analyse des flux de PL dans l'agglomération mulhousienne », 2004). Les trafics totaux sur l'A35 et l'A36 sont proches de 40 000 véhicules/j. L'A35 et A36 sont à 2x2 voies sauf sur la section très chargée entre Sausheim et Illzach (80 000 véhicules/jour, d'où la mise à 2x3 voies) traversant l'agglomération mulhousienne. Plus à l'Ouest il est prévu par APRR un élargissement de l'A36 à 2x3 voies entre Montbéliard et Belfort.

Le réseau routier est riche de **plusieurs voies de desserte importantes** notamment la RD83 Guebwiller - Belfort et la RN66 Mulhouse - Thann (2x2 voies). Les difficultés de déplacement sont importantes dans la vallée de la Thur, avec en particulier un trafic très fort sur la RN66 qui traverse les communes des fonds de vallée. Les difficultés concernent aussi les liaisons entre les vallées.

Par ailleurs, Mulhouse est également un **carrefour ferroviaire** avec des lignes électrifiées à double voie orientées vers Strasbourg et vers Bâle (à gabarit B1), mais aussi vers Belfort (à gabarit B1 mais limitant au-delà de Belfort, les 17 tunnels ferroviaires situés au Sud de cette ville n'étant pas au gabarit), vers Thann (voie unique non électrifiée à gabarit A) et vers Ottmarsheim (ligne fret à voie unique électrifiée). Le trafic journalier moyen sur la ligne Strasbourg Bâle est proche de 45 000 tonnes brutes en 1995 (source : DRE Alsace). Il existe également un ring ferroviaire autour de l'agglomération de mulhousienne (c'est une particularité et une chance pour Mulhouse).

Enfin, Mulhouse dispose du **second port fluvial alsacien** qui est le premier pour les conteneurs (essentiellement grâce aux voitures expédiées par l'usine PSA), sur la commune d'Ottmarsheim.

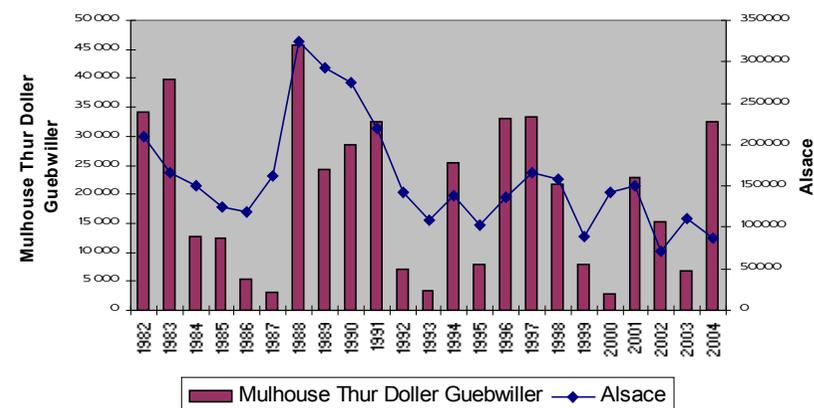
5. Zones d'accueil



Le territoire de Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller accueille 12.6% des constructions de surfaces de stockage non agricoles réalisées entre 1985 et 2004 en Alsace (troisième territoire le plus dynamique derrière Strasbourg Vallée de la Bruche, 50.4% et Colmar Alsace Centrale, 15.8%). La moitié des opérations a été réalisée sur seulement 5 communes, toutes dans la région mulhousienne : **Mulhouse** (qui compte à elle seule pour 16.7% du total), mais aussi Wittenheim, Illzach, Sausheim et Kingersheim. Le Pays de Thur - Doller à l'écart de cette dynamique.

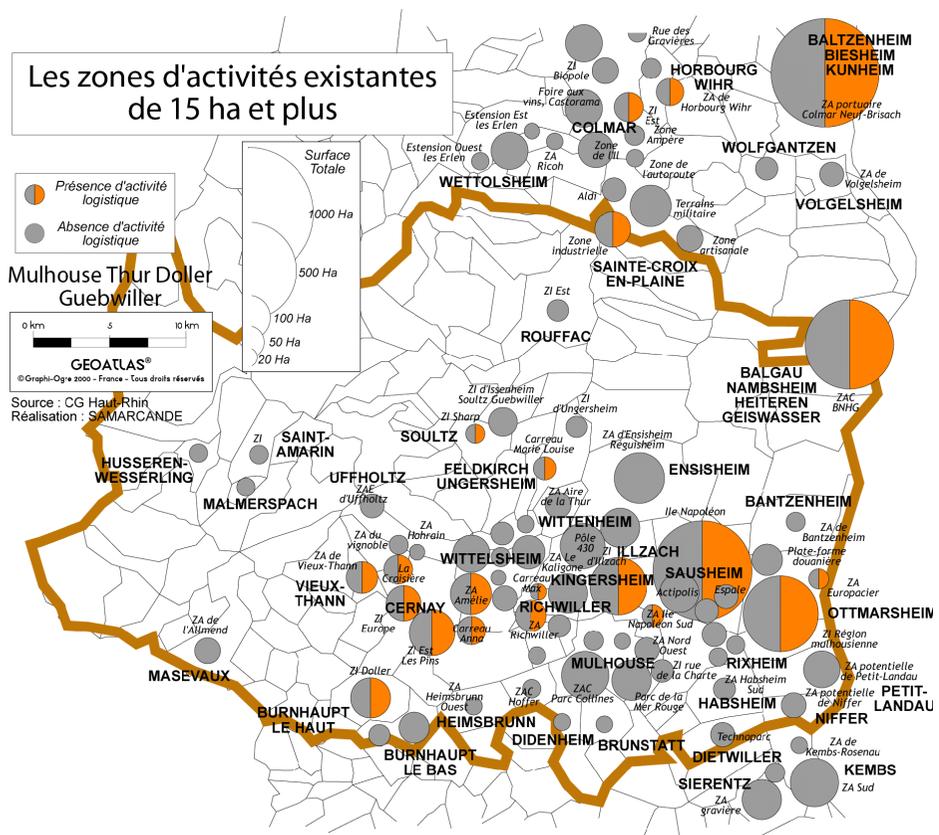
Depuis 1982, l'évolution de la dynamique logistique immobilière du territoire de Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller est très peu conforme à celle observée à l'échelle de la région, hormis pour l'année 1988 (20 130 m² réalisés au total à Mulhouse en 2 opérations seulement). Les autres années fortes sont notamment 1983 (39 873m², 18 636 m² réalisés à Hombourg en 2 opérations), 1996-1997 (33 160 m² et 1996 et 33 254 m² en 1997, dont près de 25 000 m² à Wittenheim sur ces deux années) et 2004 (32 626 m², dont 25 640 m² réalisés à Mulhouse en 3 opérations).

Dynamique logistique du territoire de Mulhouse Thur Doller Guebwiller (m²)



Mulhouse Thur Doller Guebwiller	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Mulhouse	76 521	16.7%	
Wittenheim	40 654	8.8%	
Illzach	40 389	8.8%	
Sausheim	38 182	8.3%	
Kingersheim	36 668	8%	
Total	232 414	50.6%	
Autres M. T. D. G.	227 063	49.4%	
Total M. T. D. G.	459 477	100%	12.6%
Autres Alsace	3 186 618		87.4%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole



Avec 3 734 ha de surfaces totale en zones d'activités de plus de 15 ha, soit 27% du total régional (s'élevant à 13 719 ha), **Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller est le deuxième territoire alsacien en termes d'offre d'accueil** derrière Strasbourg Vallée de la Bruche (4 096 ha, 30% du total). 64 zones sont recensées dont 16 à présence d'activité logistique.

Le bassin mulhousien concentre une part très importante de cette offre, que ce soit sur Thann - Cernay, Wittelsheim, Wittenheim, Richwiller, Illzach, Sausheim, Mulhouse et les **zones portuaires d'Ottmarsheim** (330 ha) et ses extensions potentielles de Hombourg Petit Laudau (100 ha, zone embranchable) et Niffer (40 ha, non embranchable).

Le nombre et l'importance des zones où l'activité logistique est présente est un fait marquant ; Sausheim - Ile Napoléon (568 ha, dont PSA), Illzach (zone industrielle et Ile Napoléon Sud, 200 ha de surface totale), Cernay (ZI Est les Pins, 124 ha de surface totale) et toutes les zones sur l'emprise des **MDPA** ; Amélie 2 à Wittelsheim-Richwiller (71 ha avec 140 ha de potentiel d'extension), Carreau Marie-Louise à Feldkirch Ungersheim (30 ha embranchés fer), Carreau Anna (37 ha) et Carreau Théodore (18 ha) à Wittenheim, Carreau Max à Richwiller (16 ha).

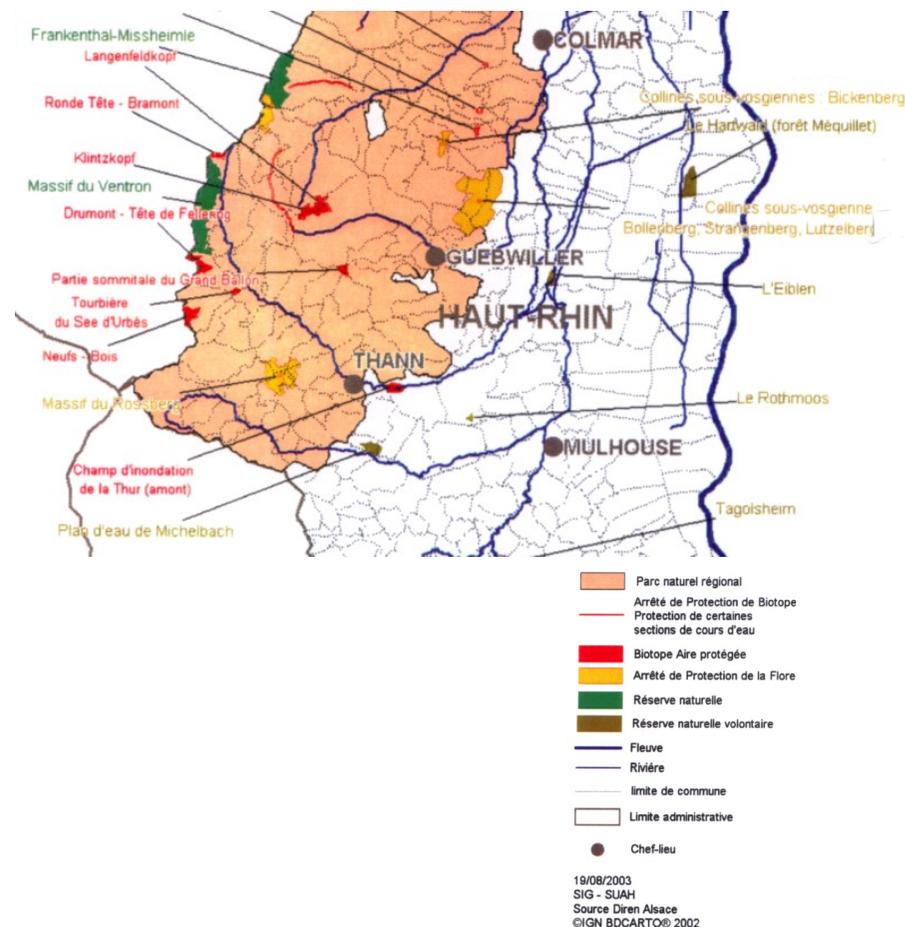
6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

« La topographie du territoire constitue une contrainte forte, entraînant une démographie plus forte sur le Piémont, **un repli des activités économiques des fonds de vallée vers la plaine**, des écarts de ressources importantes entre collectivités des vallées et du Piémont ». (l'Atlas des Pays – région Alsace – juin 2005).

Le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges occupe une superficie importante de l'espace Mulhousien avec les sommets les plus hauts du Massif (Grand Ballon, Ballon d'Alsace...). En plaine, proche de Mulhouse, les forêts et milieux semi naturels sont également très présents, en particulier la forêt de la Hardt à l'Est (9 500 ha), dans laquelle est enclavée l'usine PSA et celle de Nonnenbruch à l'Ouest.

La pression de l'urbanisation est forte avec un parc locatif insuffisant et majoritairement composé de maisons individuelles. Le Pays de la région Mulhousienne est **un territoire particulièrement dense** (606 hab.km²).

En raison de son important héritage industriel, le Pays de la Région mulhousienne est également un territoire spécialement sensible aux enjeux environnementaux, notamment sur son bassin potassique, qui recèle cependant des potentialités d'accueil pour les activités logistiques.



7. Positionnement géo-logistique et vocation

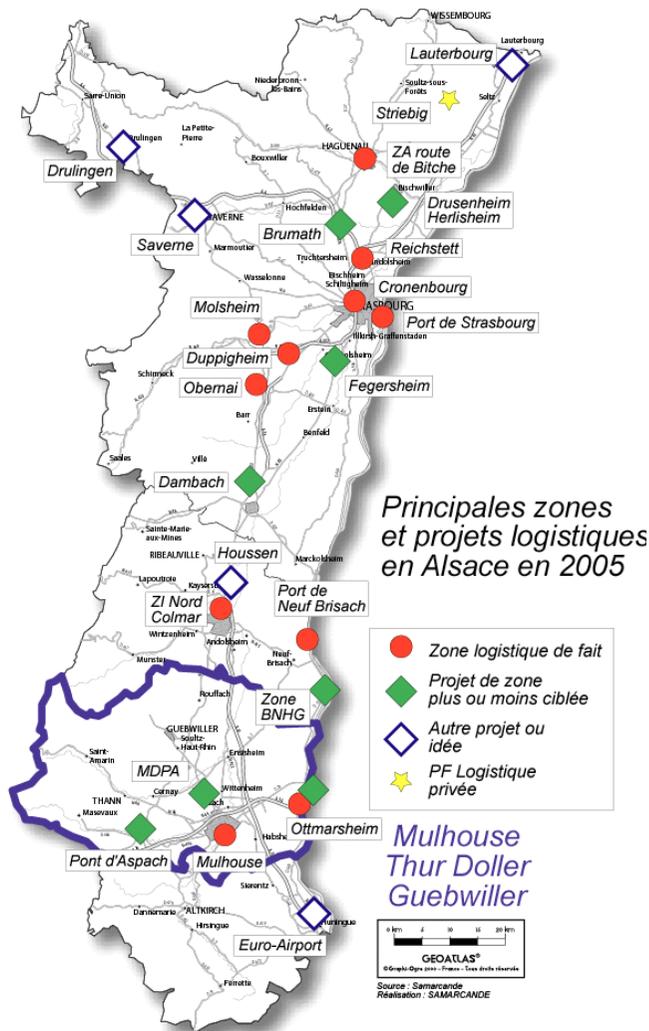
Plusieurs espaces logistiques composent le territoire de Mulhouse :

- **Le Sud du piémont Central**, de Guebwiller à Cernay, structuré par la RN83, est un espace logistique important, même si le cœur de son dynamisme est plutôt sur Colmar.
- Plus à l'Ouest, **les vallées vosgiennes de la Thur et de la Doller** abritent des logistiques industrielles traditionnelles aujourd'hui confrontées aux contraintes logistiques d'accessibilité.
- Le Sud du territoire est dominé par **la logistique PSA** qui polarise le développement de la logistique locale. Moins diversifiée que le Nord et le centre du département, malgré l'importance du pôle mulhousien en logistique de distribution (plates-formes de Système U plus grand entrepôt de la grande distribution alsacien et Décathlon), ce territoire est surtout marqué par le développement des fonctions logistiques amont liées à l'usine Peugeot de Sausheim (en grande partie au sein de l'usine avec Gefco) et qui a essaimé le long d'une « **Peugeot Valley** » reliant

l'usine de Mulhouse à celle de Sochaux. On a vu s'implanter des sites logistiques d'approvisionnement prestés à Ottmarsheim et plus récemment vers l'Ouest autour de Mulhouse le long de l'A36, pour servir les deux usines du groupe faiblement distantes, expliquant en partie les projets de zones plus ou moins dédiées à la logistique (Amélie 2, Pont d'Aspach, Ottmarsheim). C'est la même raison qui justifie le développement de la zone logistique de Fontaine près de Belfort.

En raison de sa situation géographique sur un des principaux corridors d'échange d'Europe et sur un des carrefours les plus importants (axe Rotterdam-Milan et axe Allemagne-Espagne) et de sa bonne desserte en matière d'infrastructures de transport, **la région mulhousienne est une des régions françaises dont le potentiel logistique, notamment européen, est le plus important.**

8. Tendances, politiques et projets



Les projets d'aménagement de nouvelles zones d'activité autour de Mulhouse (Ottmarsheim, anciennes emprises des MDPAs, etc...), sont porteurs d'enjeux pour le développement économique en général et de la logistique en particulier.

De nombreux projets portés par la CCI et/ou diverses collectivités se présentent :

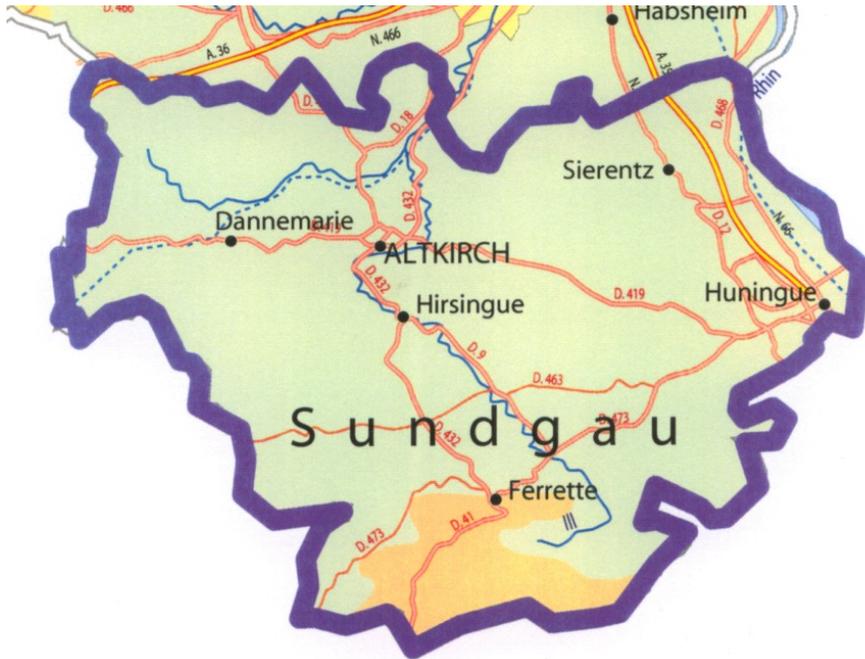
- **La ZI Mulhouse Rhin à Ottmarsheim** où sont déjà implantés de nombreux acteurs logistiques liés à Peugeot. Le projet est une extension de 150 ha au Sud de l'autoroute sur une zone tri-modale, directement située au bord du Rhin. Bien positionnée sur les flux Est-Ouest (seul franchissement autoroutier du Rhin), elle pose le problème de la liaison ferroviaire Mulhouse-Bantzenheim-Müllheim avec des tronçons limités à 40 km/h, ce qui nécessite une rénovation (20 M €), y compris un raccordement à gare du Nord de Mulhouse. Cette zone a une vocation nette de logistique euro régionale.
- **Sur les MDPAs** ; La **Zone Amélie 2** sur les communes de Wittelsheim-Richwiller, compte 71 ha avec 140 ha de potentiel d'extension ; les 70 ha supplémentaires sont situés au Nord de la zone. Elle est située au cœur du réseau routier (RN 83, A36), le long de voie ferrée Mulhouse-Bâle et est bimodale et dispose du triage ferroviaire MDPA. Un projet raccordement routier existe. Cette zone a une vocation logistique de distribution urbaine. A signaler également 80 ha disponibles sur le carreau Théodore.
- Deux sites pourraient voir émerger des projets, malgré des contraintes : à **Staffelfelden** (carreau Marie Louise des MDPAs) avec 30 ha (+10 ha proches) intéressants pour développer de la multi-modalité et un site de 50 ha près de Peugeot dans **l'Ile Napoléon**, où les 3 modes sont présents mais qui est situé dans la forêt de la Hardt.
- **La Zone de Pont d'Aspach à Burnhaupt** sur la RN 83 et proche de l'A36, avec 40 ha disponibles embranchables. L'idée est de développer

des activités logistiques sur la « Peugeot-Valley » entre Sochaux et Mulhouse.

- Outre la réalisation de bâtiments logistiques (3 X 5000 m²) par SIRMAD Est, la Communauté de Communes de **Cernay** envisage de développer une zone à vocation logistique de 16 ha dont 12 commercialisables, directement branchée sur la RN 66.

SUNDGAU - SAINT LOUIS

1. Présentation géographique sommaire



Sundgau - Saint Louis est un territoire limité par le Massif du Jura du Sud, les premières pentes vosgiennes au Nord et la vallée du Rhin à l'Est. C'est **un espace de frontière**, avec la Franche-Comté, la Suisse et l'Allemagne, mais inégalement irrigué par les infrastructures routières, un espace qui présente **deux aspects**, tant au point de vue paysager qu'au point de vue fonctionnel :

- le Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières à l'Est, proche de Mulhouse et jouxtant l'agglomération bâloise, bénéficie d'une **accessibilité** à la fois routière (A35, A5 allemande), ferroviaire, fluviale et aérienne, ce qui lui confère des **atouts remarquables**. C'est un **pays urbain**, densément peuplé (241 hab./km² contre 209 hab./km² en moyenne régionale), comptant une ville moyenne (Saint-Louis, 20 000 habitants) et deux chefs-lieux de canton (Huningue et Sierentz).
- Le Pays du Sundgau à l'Ouest est **un territoire rural** (93 hab.km²), organisé autour de petites villes (Altkirch, 5 386 hab.) et maillé de nombreux bourgs et villages. Son accessibilité routière est plus difficile, n'étant desservi que par des routes départementales, **évitée par les axes autoroutiers** (A36 au Nord, A35 à l'Est, A16 suisse au Sud). Le Sundgau est un territoire largement dépendant des pôles urbains voisins (Saint Louis - Bâle, Mulhouse, Belfort - Montbéliard).

Démographiquement, le Pays de Sundgau - Saint Louis est **un espace dynamique**, ce qui s'explique en majeure partie par l'afflux de populations urbaines de Mulhouse ou de Bâle. Ce phénomène a donné lieu à nombre de constructions de logements transformant progressivement le territoire en **un espace péri urbain**. Saint Louis en particulier bénéficie d'une attractivité soutenue depuis plusieurs dizaines d'années. La part de la population étrangère est forte : Saint-Louis Trois Frontière est le Pays alsacien qui compte la part la plus importante de **travailleurs frontaliers** puisque sur les 31 642 actifs 15 000 vont travailler en Suisse pour la plupart (47%)

2. Structure socio-économique et zone d'influence

Emplois au lieu de travail par secteur d'activité en 1999

	Agriculture		Industrie		Construction		Tertiaire	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Pays d'Alsace								
Grand Pays de Colmar	3 478	4.1	20 710	24.6	5 805	6.9	54 071	64.3
Pays Bruche-Mossig-Piémont	1 532	3.7	14 848	35.8	2 679	6.5	22 458	54.1
Région de Strasbourg	1 527	0.7	32 722	14.3	10 405	4.5	184 394	80.5
Pays de Mulhouse	746	0.7	28 613	26.1	6 555	6	73 900	67.3
Pays de l'Alsace Centrale	2 260	5.4	12 183	28.9	3 865	9.2	23 859	56.6
Pays de l'Alsace du Nord	1 626	2.1	25 928	34.2	5 804	7.6	42 527	56
St Louis et 3 Frontières	420	2	5 811	28.1	1 191	5.8	13 222	64
Vallées Thur et Doller	398	1.8	8 673	38.2	1 591	7	12 020	53
Pays de Sundgau	989	6.6	3 840	25.5	1 295	8.6	8 910	59.3
Pays Rhin Vignoble Gd Ballon	1 203	5.5	6 691	30.7	1 346	6.2	12 536	57.6
Pays de Saverne	1 394	4.1	11 232	33.1	3 235	9.5	18 068	53.3
Commune de Siltzheim	8	14.5	4	7.3	23	41.8	20	36.4
Région ALSACE	15 050	2.2	168 462	24.5	43 088	6.3	461 167	67.1

Source : « l'Atlas socio économique des Pays », Région Alsace, Nov. 2003

Saint-Louis Trois Frontières et Pays de Sundgau présentent **deux profils économiques dissemblables** ; le territoire de Saint Louis est industriel (28.1% des emplois) et assez peu agricole (2% seulement des emplois). A contrario, le Pays de Sundgau est moins industriel (25.5% des emplois, seulement 2 564 salariés recensés) mais plus agricole (6.6% des emplois). La fonction tertiaire est sur les deux espaces assez peu développée.

En valeur absolue le territoire de Saint Louis et du Sundgau est **le moins industriel d'Alsace** ; en 2005-2006, l'effectif n'est que 7 877 emplois, ce qui ne représente que 5.7% du total régional, principalement dans la plasturgie, la pharmacie et le textile.

Le tissu économique du Sundgau est principalement constitué de petites entreprises. Sur 1 293 entreprises, seulement 12 (0.9%) ont plus de 100

salariés. Celui de Saint-Louis compte en revanche un certain nombre d'entreprises de pointe, dans la chimie et la pharmacie, souvent à capitaux suisses.

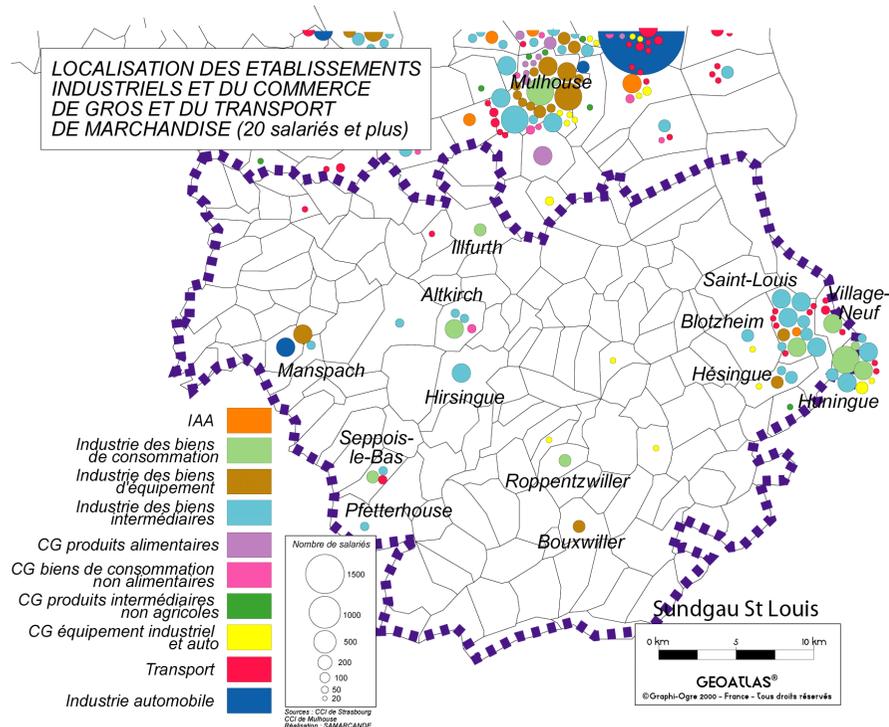
Les secteurs dominants par zones d'emploi (en % des effectifs de la zone d'emploi)

Zone d'emploi	Effectif indus total	Poids des trois secteurs dominants		
Wissembourg	5 719	Prod. Métalliques 11.4%	Mat. de constru. 7.9%	Mesure, contrôle 7.4%
Strasbourg	26 718	Indus. Alim. Div. 12.6%	Pharmacie 9%	Equipts auto. 6.7%
Guebwiller	4 717	Equipts auto 28.2%	Mach. Usage Spé. 17.4%	Travail métaux 6.9%
Thann-Cernay	7 057	Chimie minérale 8.9%	Equipts auto 8.4%	Filature, tissage 8.1%
Mulhouse	22 453	Automobile 50.6%	Chimie organique 5.2%	Mach. Usage Gén. 3.9%
Saint-Louis	5 313	Plasturgie 25%	Pharmacie 22.7%	Chimie minérale 15.9%
Altkirch	2 564	Filature, tissage 17.4%	Cycle, motos 14.3%	App. domestiques 9.9%
Haguenau Niederbronn	13 265	Equipts mécaniques 18.1%	Plasturgie 10.7%	Chaudronnerie 8.9%
Saverne Sarre Union	8 672	Mat. élect. 14%	Machines agri. 12.9%	Plasturgie 9.7%
Molsheim Schirmeck	12 924	Mat. élect. 23.2%	Travail du bois 7.4%	Indus. Viandes 7.4%
Colmar Neuf Brisach	14 986	Métaux non ferreux 10.4%	Mach. Usage. Spé. 9.2%	Articles papiers 7.8%
Sélestat Ste Marie	8 154	Mat. élect. 13.5%	Meubles 12.8%	Articles papiers 11.2%
ALSACE	132 542	Automobile 10.3%	Mat. élect. 6.4%	Plasturgie 5.7%

Source : « l'Industrie dans les régions », Ed 2005/06, Ministère de l'Economie

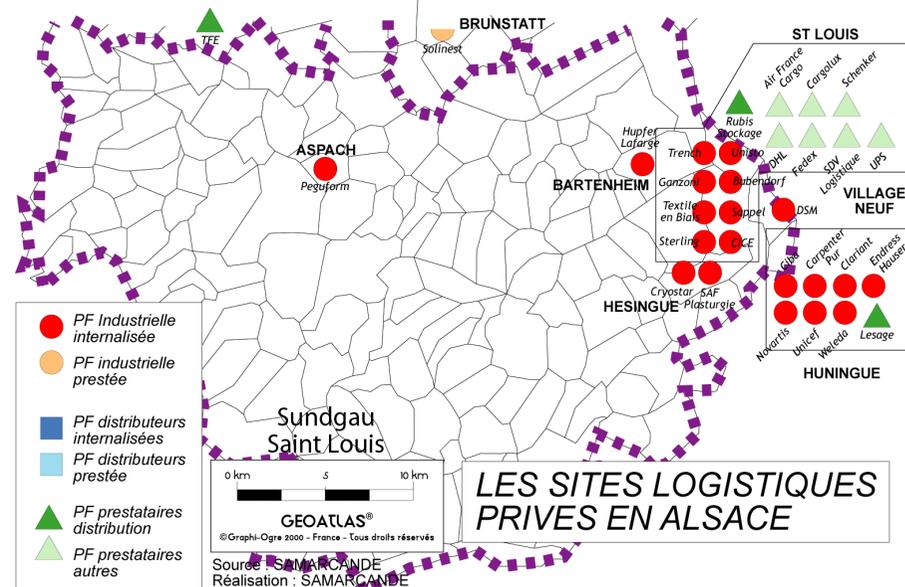
Les deux espaces se rejoignent sur **un chômage relativement bas** (6.2% pour Saint-Louis et 5.8% pour le Sundgau, contre 8.6% au niveau régional) et **l'influence du travail frontalier**. Ces migrations pendulaires importantes expliquent une situation qui peut paraître contradictoire : le Sundgau compte un pourcentage élevé d'ouvriers (40%, contre 34% en moyenne régionale), peu de cadres (6.7%) mais affiche des revenus élevés (deuxième rang régional). L'emploi en Suisse, bien rémunéré, explique probablement cet état de fait. Mais la **faible qualification des actifs** du Sundgau ne favorise pas l'implantation de nouvelles activités.

3. Sites émetteurs de flux et sites à vocation logistique



Le Sud Alsace est marqué par une **très forte concentration des activités industrielles et logistiques sur l'agglomération bâloise** : St-Louis, Village Neuf, Huningue et Hésingue totalisent pas moins de 27 plates-formes, en particulier dans l'industrie pharmaceutique (Weleda, Novartis, Ganzoni) et chimique (Ciba, Carpenter, Clariant, DSM). La carte de localisation des établissements industriels et du commerce de gros est en effet dominée par les biens intermédiaires et par les biens de consommation. Le site Novartis Pharma de Huningue compte plus de 500 salariés et 9 autres établissements recensent plus de 200 salariés dont Sterling et Bubendorf à Saint-Louis, Clariant et Ciba à Huningue.

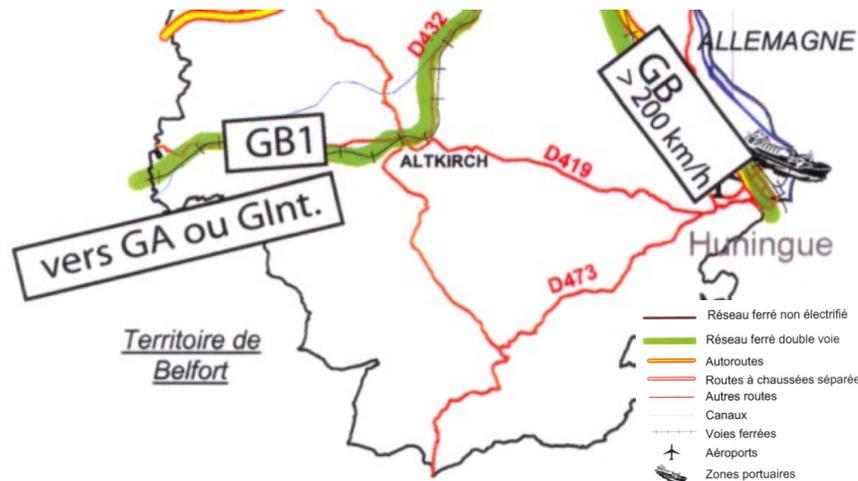
Le profil logistique est complété par 9 **plates-formes de prestataires** essentiellement localisées sur l'**Euro Airport de Bâle Mulhouse** pour le



fret aérien (Air France Cargo, Cargolux, DHL, Fedex...). En revanche, aucune plate-forme de distributeurs n'est présente sur le territoire.

Le Pays de Sundgau n'est lui, pourvu que d'une seule plate-forme industrielle internalisée, **Peguform** à Pont d'Aspach pour une logistique auto juste à temps pour le compte de PSA Mulhouse et Sochaux. Les activités industrielles sont présentes à Altkirch, Seppois-le-Bas et Hirsingue (industrie textile).

Infrastructures et modes de transport



Saint-Louis - Sundgau est le pendant au Sud du territoire de l'Alsace du Nord, à savoir un **espace bien desservi sur ses bordures mais très imparfaitement en son centre**.

L'espace frontalier est principalement alimenté du point de vue terrestre et drainé par **le faisceau infrastructurel A35 voie ferroviaire** à 2 voies électrifiées à gabarit B Mulhouse Bâle (gabari de plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national). Le profil est complété par l'aéroport international de Bâle Mulhouse et par le port fluvial public de Huningue dépendant du port de Mulhouse. Le trafic moyen journalier annuel sur l'A35 est proche 43 000 véhicules.

Comme pour l'Alsace du Nord, il n'y a **pas de liaison continue avec le réseau autoroutier étranger**. Difficulté supplémentaire ; pour relier A35

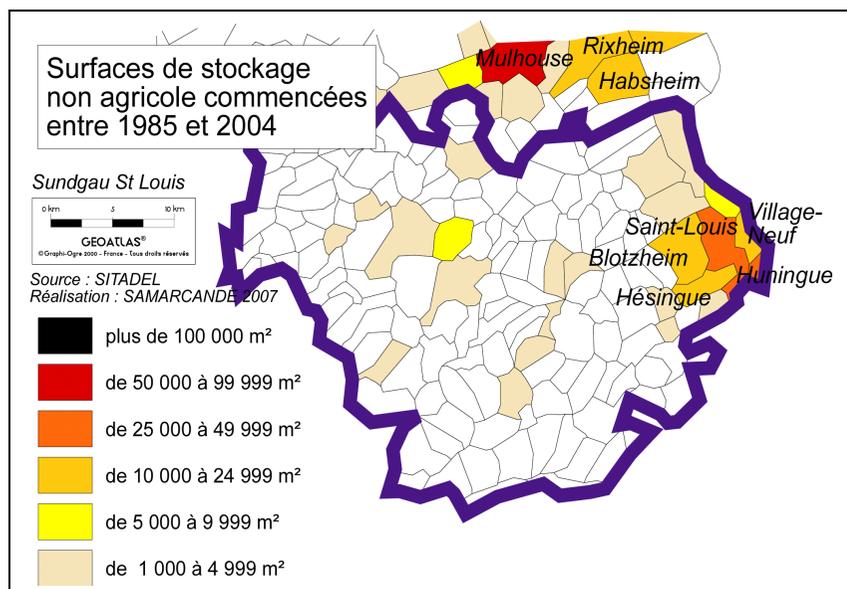
et A2, on doit quasiment traverser le centre de Bâle. « Un raccordement de l'A35 à l'autoroute suisse est envisagé. Les travaux consistent en la construction d'un ruban autoroutier, de deux bretelles et d'un passage supérieur pour desservir la plate-forme douanière. Simultanément, les autorités suisses réalisent d'importants travaux dans Bâle au niveau du raccordement » (source : DRE Alsace)

Le **Sundgau souffre en revanche d'un maillage routier insatisfaisant** et centré sur Altkirch principalement desservi par la RD432 et la RD419.

La voie ferroviaire à gabarit B1 à 2 voies électrifiées facilite l'accueil de conteneurs de grande dimension. Mais cette voie se trouve aujourd'hui **fortement handicapée par le gabarit très resserré plus à l'Ouest** entre Belfort et Besançon pour les relations vers le couloir Rhodanien (si bien que des conteneurs de grande dimension au départ d'Ottmarsheim pour le Sud de la France seraient contraints de remonter jusqu'à Saverne). Une amélioration de l'infrastructure et des conditions d'exploitation sont néanmoins prévues ; la mise au gabarit B1 de la ligne Dijon Mulhouse était inscrite au Contrat de Plan 2000-2006 et la mise en service future de la branche Est du TGV Rhin -Rhône devrait libérer quelques sillons pour le trafic de marchandises.

Le trafic ferroviaire mesuré en débit journalier moyen en 1995 (source : DRE Alsace) est proche de 44 000 tonnes brutes sur la ligne Mulhouse Bâle et proche de 30 000 tonnes brutes sur la ligne Mulhouse Belfort. A titre de comparaison, la même source mesure le trafic ferroviaire suisse et allemand sur la ligne Bâle Karlsruhe entre 110 000 et 144 000 tonnes brutes).

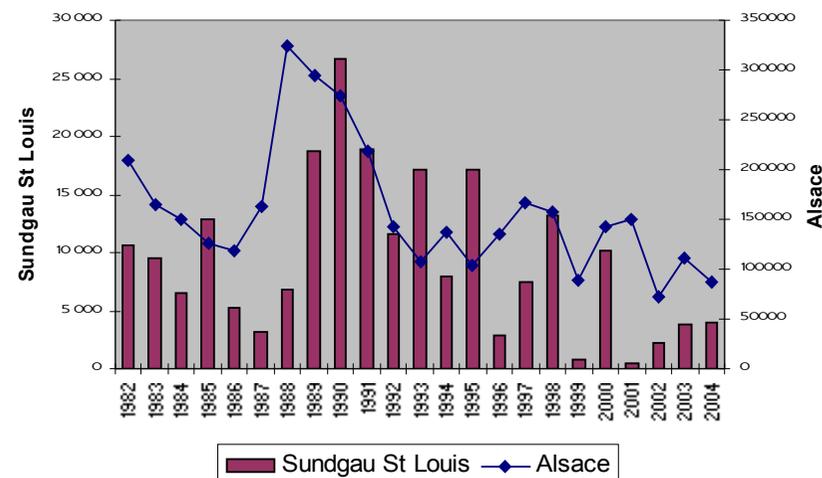
5. Zones d'accueil



Sundgau - Saint Louis est l'un **des territoires alsaciens les moins dynamique du point de vue de la construction de surfaces de stockage non agricoles** (217 777 m² entre 1985 et 2004, 6% de la dynamique régionale). Une très forte proportion des réalisations concernent le territoire des Trois frontières (134 098 m² construits, soit près de 62% de part du territoire Sundgau St Louis), notamment Saint Louis (35 532 m², 16.3%) et Huningue (32 289 m², 14.8%).

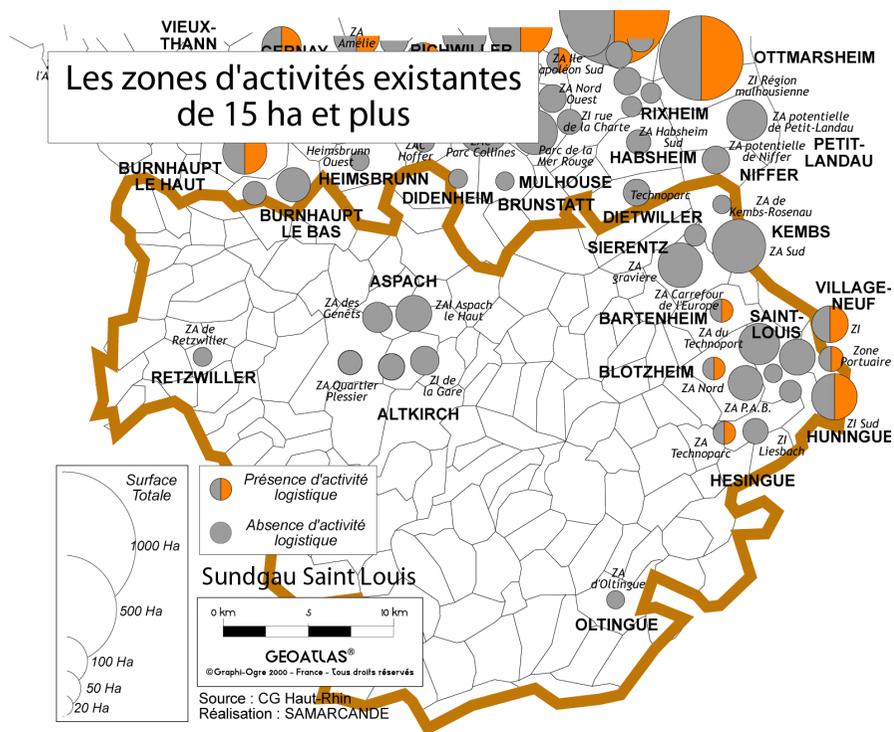
L'évolution depuis 1985 est marquée par de très fortes fluctuations ; comme pour les autres territoires alsaciens la dynamique est la plus forte à la charnière des années 80 et 90, avec une pointe à 26 636 m² réalisés en 1990 (dont 7 500 m² à Blotzheim en une seule opération). A noter la réalisation de 6 067 m² en une seule opération à Rosenau en 1994.

Dynamique logistique du territoire Sundgau St Louis (m²)



Sundgau St Louis	Surfaces commencées entre 1985 et 2004 (m ²)	%	%
Saint-Louis	35 532	16.3%	
Huningue	32 289	14.8%	
Hésingue	19 740	9.1%	
Total	87 561	40.2%	
Autres S. St Louis	130 216	59.8%	
Total S. St Louis	217 777	100%	6%
Autres Alsace	3 428 318		94%
Total Alsace	3 646 095		100%

Source : base de données SITADEL DRE Alsace – surfaces de stockage non agricole



Le Sud Alsace (Sundgau - Saint Louis) compte 23 zones d'activités sur son espace, totalisant 973 ha soit **7% des superficies totales en ZA de plus de 15 ha en Alsace**. Ces zones sont généralement de plus faible taille que celles des autres territoires alsaciens ; la plus importante est la ZA Sud de Kembs (134 ha de surface totale). Elles sont essentiellement réparties au plus près de la frontière suisse sur Saint Louis (4 zones, 173 ha au total), Kembs (2 zones, 150 ha), Huningue (2 zones, 114 ha), Héringue (2 zones, 54 ha). Le croisement routier Altkirch Aspach compte pour sa part 5 zones pour un total de 168 ha. 6 zones ont une activité logistique, **toutes localisées sur l'espace frontalier**.

Le pôle aéroportuaire de Bâle Mulhouse compte sur le plan de son activité fret 800 employés dans près de 70 entreprises dont 53 transitaires et 4 expressistes. Les principales implantations logistiques sont celles de DHL express (200 salariés), UPS (190 salariés), et Fedex (120 salariés), Air France Cargo, Cargolux, Schenker, SDV Logistique... Les installations techniques couvrent 29 000 m² de surfaces de traitement local (dont plus de la moitié en surfaces couvertes), pour une capacité de plus de 150 000 tonnes/an. (source : Aéroport international Bâle Mulhouse)

6. Enjeux urbanistiques, environnementaux et réglementaires

Le Pays de Saint Louis et des Trois Frontières est caractérisé par **des prix du foncier parmi les plus élevés de la région**. Les raisons sont liées à la forte demande générée par les suisses ou les allemands qui connaissent chez eux des coûts de 4 à 6 fois supérieurs) et en raison du revenu élevé des ménages.

C'est aussi **un espace de plus en plus péri urbain** en raison de l'arrivée de populations urbaines de Mulhouse ou de Saint Louis. 17% des résidences principales ont été construites entre 1990 et 1999, en particulier dans l'habitat pavillonnaire, soit une construction par jour depuis 20 ans. Cette évolution est consommatrice d'espaces pour un territoire à la densité de population déjà élevée (241 hab./ km²).

Le territoire présente néanmoins encore quelques **unités naturelles**, dont certaines font l'objet de protection, le long du Rhin en particulier : forêt de la Hardt Sud entre Saint Louis et Mulhouse, la « Petite Camargue alsacienne » marais de 200 ha réserve naturelle protégée faune et flore sur les communes de Saint-Louis, Rosenau et Village-Neuf.

Plus à l'Ouest, le Pays du Sundgau compte lui aussi quelques espaces naturels remarquables près des vallées de l'Ill et de la Largue (Sud-Ouest d'Alkirch), zone d'étangs, très vulnérables au point de vue aménagement (facteurs d'inondabilité).



7. Positionnement géo-logistique et vocation

Le Sud Alsace est marqué par la **forte polarisation qu'exerce la métropole bâloise** sur cet espace (travail frontalier). Grâce à sa situation centrale et à sa tradition historique de porte d'entrée de la Suisse, **Bâle est aujourd'hui le centre suisse de l'industrie, des transports et de la logistique**. La ville joue un rôle important dans le domaine des formalités douanières et accueille le siège de plusieurs grandes entreprises ou associations professionnelles : Spedlogswiss, l'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Panalpina, le département cargo des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)...etc.

Bâle est au cœur d'un axe ferroviaire de transit Nord-Sud pour les marchandises en transit alpin. Des études sont en cours au niveau interministériel, conjointement entre les trois états concernés, sur les prévisions de trafic qui découlent à long terme de la réalisation des percées alpines des tunnels du Lötschberg et du Gotthardt.

Enfin, s'agissant du transport fluvial, Bâle est relié au Port de Rotterdam grâce au Rhin, trajet qui peut être effectué en 90 heures. Avec le nouvel Euro-Hub (installations de transbordement trains/bateaux et camions/bateaux) implanté à la gare de triage de Bâle-Muttenz, la ville de Bâle est très bien placée pour tirer profit de la croissance du trafic de conteneurs.

Coté français, s'il est fortement marqué par la domination de l'industrie chimique (notamment à Chalampé) et pharmaceutique (annexe de l'industrie bâloise), le secteur de St Louis n'a pas vraiment engendré une

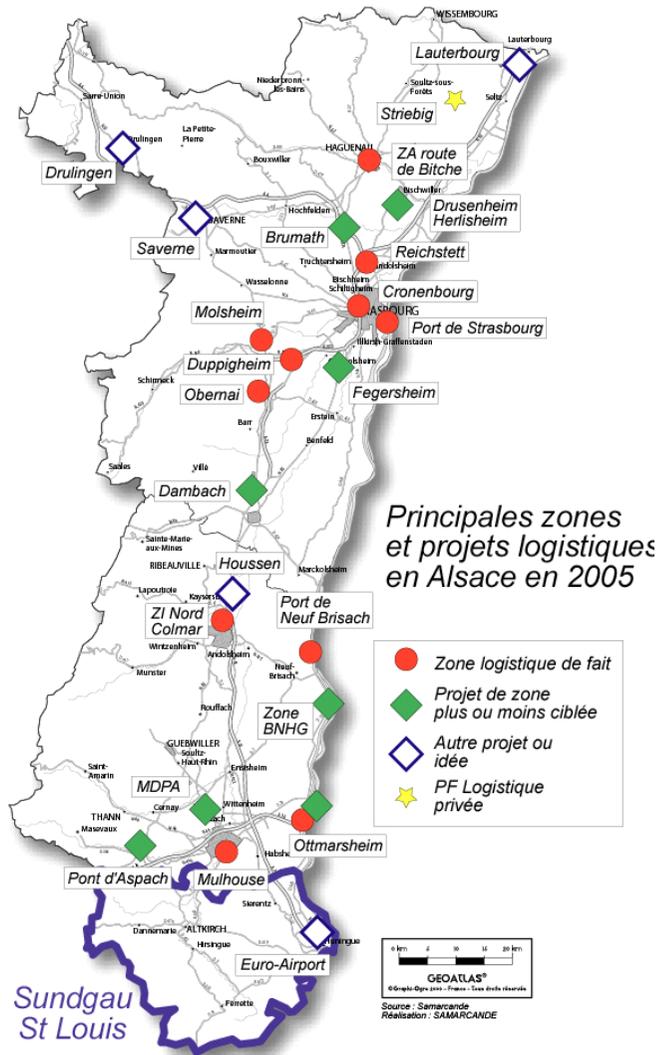
dynamique d'implantation logistique liée à l'industrie chimique bâloise. Le seul élément dynamisant la logistique est **l'activité de l'aéroport international**. En 2003, le secteur Fret représente 30% de l'activité de l'aéroport (en nombre de sociétés, 30 établissements sur un total de 170).

« Le couloir Rhin-Rhône-Méditerranée est le siège d'un trafic de transit très important entre les bassins industriels rhénan et rhodanien et plus globalement entre l'Europe de l'Ouest et les pays méditerranéens en voie de développement.

Le trafic actuel sur l'axe Saône-Rhin de 40 Mt, essentiellement porté par l'autoroute A36, est en augmentation constante de l'ordre de 2 Mt par an. On peut aisément supposer que cette progression observée depuis plus d'une décennie le restera jusqu'à équilibre des échanges dans l'Union européenne en cours d'élargissement à 15 pays et à terme à 25. Le trafic sur cet axe pourrait atteindre 100 Mt à l'horizon 2030 ». (source ; M. Cuyt, Président CCI de Belfort)

« Avec l'abandon de la liaison Rhin-Rhône par un canal à grand gabarit, Mulhouse mise sur une liaison Rhin-Rhône d'acier (par fer) pour écouler les flux de marchandises entre le Nord-Est de l'Europe et l'arc méditerranéen et affirmer ainsi son rôle de carrefour-fret. Ces flux vont en augmentant et à défaut d'une liaison ferroviaire adaptée, cette croissance se retrouvera sur l'autoroute A 36 qui présente d'ores et déjà de fortes congestions aux heures de pointe au droit de Mulhouse ». (source ; DRE Alsace).

8. Tendances, politiques et projets



Le seul projet identifié comme potentiel d'accueil d'activités logistiques en Alsace du Sud est l'**Euro-Airport**, secteur très contraint, mais qui dispose de quelques disponibilités à Blotzheim et Hésingue (2 X 50 ha) notamment pour des activités logistiques à haute valeur ajoutée liée au fret aérien. Ce site a une vocation logistique de proximité (Bâle) et logistique aéroportuaire. L'aéroport international comporte une zone française et une zone suisse, la route de Bâle étant sous douane (pas de dédouanement pour une activité logistique suisse). Une réflexion se développe sur l'activité logistique en zone franche douanière. L'aéroport redémarre (+ 30 % grâce au low cost), des projets de lignes fret apparaissent. Les élus concernés par la zone ne sont pas réticents et accompagnent la démarche. Le Conseil Général du Haut-Rhin est par ailleurs propriétaire de 70/80 ha (Technoport). Un projet porté par l'agglomération de Bâle, envisage le développement sur St Louis, le long de l'aéroport d'un Centre d'affaires et de congrès (220 000 m²) et d'un golf urbain.

La Communauté de Communes Porte du Sundgau travaille à la réalisation d'une zone d'activités intercommunales. Cette zone sera localisée sur le territoire de la commune d'Attenschwiller, à proximité de l'ancienne usine Ravensburger déjà installée dans la commune.

Le seul véritable projet logistique est celui de **Weil**, en Allemagne : L'objectif des urbanistes est de concentrer sur un site unique les capacités portuaires du canton de Bâle. Il existe actuellement 3 sites portuaires sur l'agglomération bâloise : Hunigue, Weil et 2 ports à Bâle Ville. L'idée est de faire un port unique, tri national, le long de l'autoroute. Les Allemands sont actuellement opposés à ce projet.

Les autres projets concernant la logistique sur Bâle sont essentiellement des projets de reconversion de sites industriels, ou de friches ferroviaires en bureaux ou en parcs : le programme de développement urbain du **Dreisnitz**, sur le canton de Bâle Campagne (50 ha), reconversion du site de **l'ancienne gare de marchandises de la Deutsche Bahn à Bâle**.

La logistique est repoussée en 2ème couronne de l'agglomération bâloise.
La valeur de la logistique diminue et plus beaucoup d'industries sur Bâle.

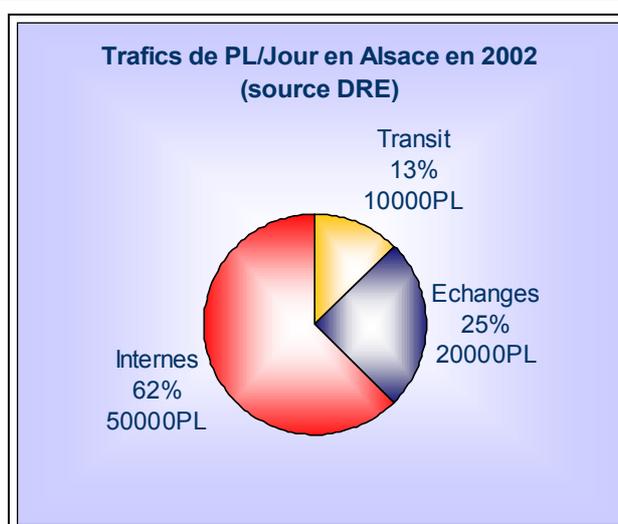
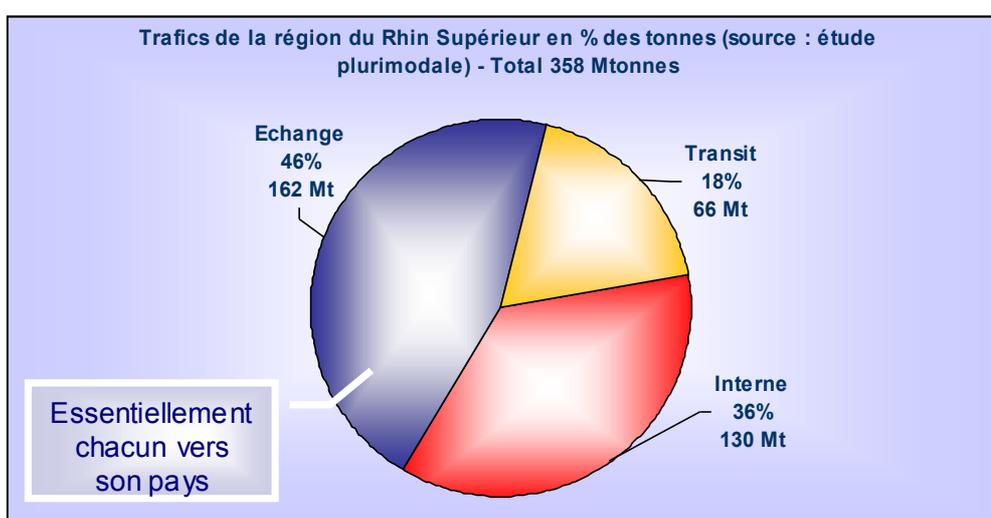
5. L'INTERFACE LOGISTIQUE ET TRANSPORT

5.1 L'Alsace, un espace trimodal

La région Alsace est une importante région de génération de trafics mais également une région de transit tant pour des relations internationales bilatérales (ayant pour origine ou destination une autre région française) que pour du transit international de et vers l'Allemagne et l'Espagne puis le Benelux ou l'Italie. Elle s'inscrit dans l'espace plus vaste du Rhin Supérieur, également grand territoire d'échanges (de chacune des régions vers leur pays) et de transit.

Les illustrations qui suivent portent sur des données non comparables :

- les trafics de la région du Rhin Supérieur émanent de l'« Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur » (MVA). Le même graphique ne peut être réalisé pour le seul territoire alsacien. Les données Sitram du Ministère des Transports qui pourrait servir de base à ce graphique ne rendent, en effet, pas compte du transit,
- la répartition des trafics alsaciens intégrant le transit est, pour sa part, reprise des données DRE (enquête de trafics). Les trafics sont exprimés en nombre de Poids Lourds / jour et non en tonnes.



Les questions relatives au transport et à ses impacts pour les populations et la dynamique économique y prennent donc une acuité particulière.

Région tri modale de fait, ce qui constitue, en regard du territoire national, une spécificité partagée par un nombre réduit de régions, l'Alsace présente des trafics fluviaux importants marqués par le tropisme des ports maritimes du Benelux. Son dispositif fluvial s'étend de l'extrême Sud de la région (Huningue) à Lauterbourg. Les ports alsaciens représentent 25 % du trafic fluvial français.

La région abrite, de plus, des offres rail-route originales portées principalement par la dynamique portuaire, qu'il s'agisse de l'offre Naviland Cargo de et vers Le Havre et Anvers ou des relations tri-modales Vesoul – Ottmarsheim – ports du Benelux, également réalisée par Naviland Cargo.

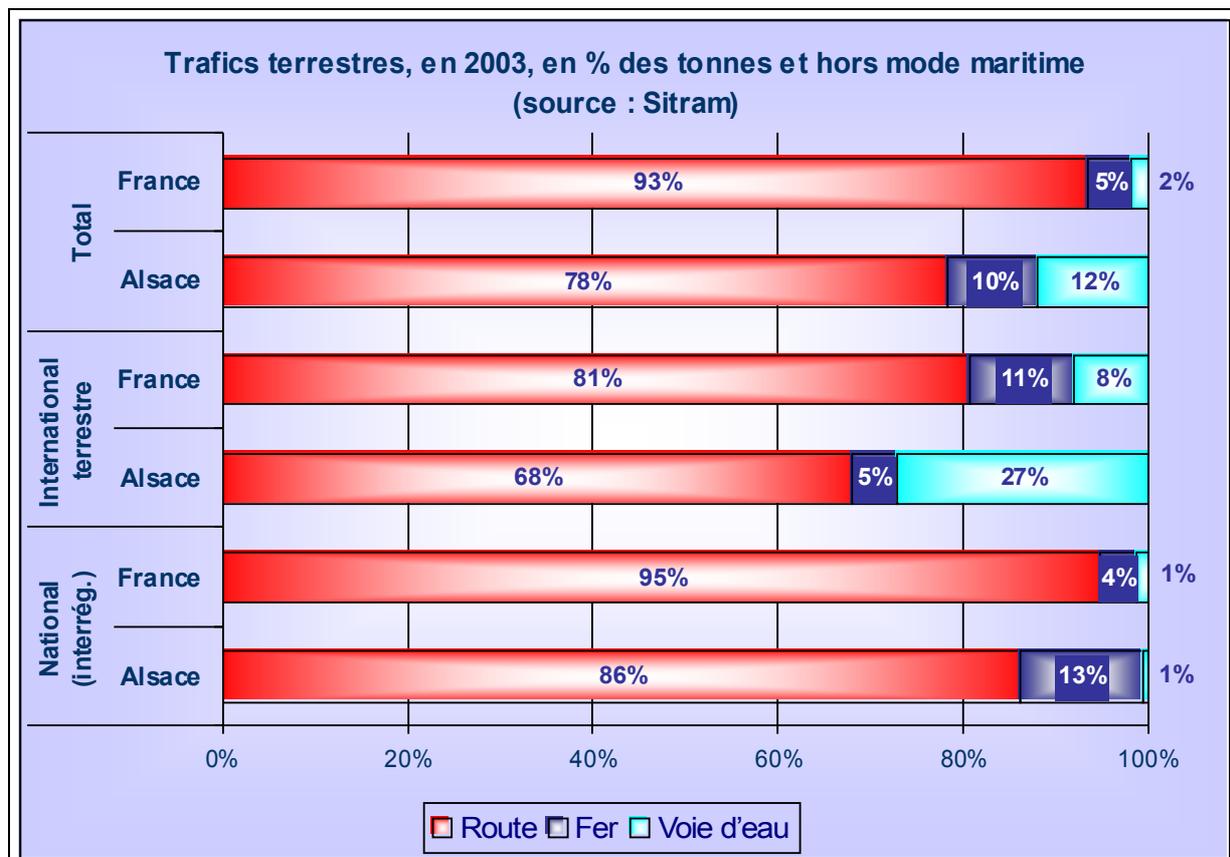
5.1.1. Des parts modales du fer et de la voie d'eau plus importantes qu'ailleurs en France

Avec une part modale de 78 %, la route domine très largement les trafics nationaux et les trafics interrégionaux (86 %).

Le fer représente cependant un peu plus de 13% des tonnages interrégionaux ; **proportion remarquable en comparaison de sa part de marché calculée à l'échelle nationale (4%)**. Les trafics ferroviaires sont dominés par les échanges avec la Lorraine, Rhône-Alpes, le Nord-Pas-de-Calais, la Champagne-Ardenne et les flux de produits agricoles, produits métallurgiques et produits divers manufacturés (chapitre 9 de la Nomenclature Statistique des Transports – NST).

La voie d'eau compte pour moins de 0,5% des tonnages échangés avec les autres régions françaises, mais **le caractère trimodal de l'Alsace s'affirme à l'international** avec une part de la voie d'eau de 27 % contre 8 % à l'échelle de la France. Les trafics fluviaux générés ou émis par la région (et appréhendés par les statistiques) sont largement dominés par les échanges avec l'Allemagne. Mais il convient d'indiquer que la part des modes alternatifs à la route et, en particulier de la voie d'eau, pourrait être sous-évaluée par la prise en compte, à l'international, du mode maritime (dont les approches terrestres s'effectuent essentiellement par route et voie d'eau).

Au plan international et avec la prise en compte du mode maritime, la route représente la moitié des acheminements alsaciens (50%), une proportion supérieure à celle observée au niveau national (35.2%). Les modes maritimes et fluviaux comptent respectivement pour 25,4% et 20.2% des acheminements internationaux. La part modale du fer est en revanche faible (3,6%), inférieure à la moyenne française (4,9%).



Comparatif parts modales Alsace / France				
	Alsace (hors flux internes)		France	
	Millions tonnes	%	Millions tonnes	%
NATIONAL				
Route	26	86%	1 968	94.7%
Fer	4	13.5%	83	4%
Voie d'eau	0.2	0.5%	27	1.3%
Total	31	100%	2 078	100%
INTERNATIONAL UE + pays tiers				
	Millions tonnes	%	Millions tonnes	%
Route	15	50.6%	169	35.2%
Fer	1	3.6%	23	4.9%
Voie d'eau	6	20.2%	17	3.5%
Mer	8	25.4%	227	47.2%
Air	0	0.2%	1	0.2%
Autres	-		43 453	9%
Total	30	100%	481	100%

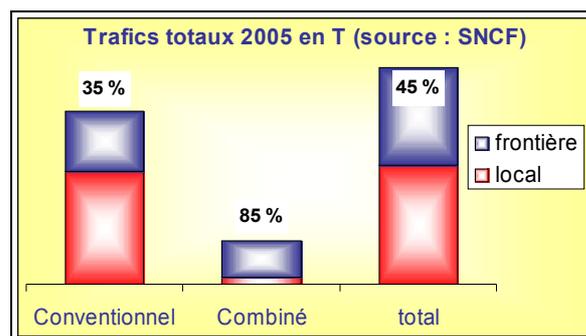
Source : SITRAM 2003 (Alsace) – SITRAM Résultats généraux 2002 (France)

5.1.2. Des trafics sur le cœur de marché du fer

En 2005, la région a enregistré un trafic ferroviaire total de 11 millions de tonnes composé :

- de trafics locaux c'est-à-dire émis ou reçus par un site alsacien (que les trafics soient nationaux ou internationaux bilatéraux) : 6,2 millions de tonnes,
- de trafics de transit également appelés « frontière » (trafics utilisant les infrastructures ferroviaires alsaciennes mais n'ayant ni leur origine, ni leur destination en région) : 5 millions de tonnes.

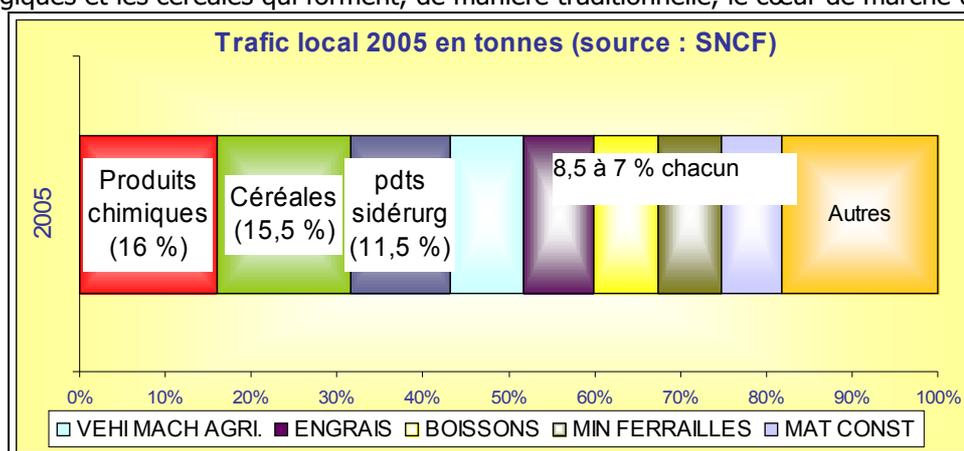
L'effet transit est particulièrement marqué pour le transport combiné composé à 85 % par des flux de transit contre 15 % (environ 345 000 tonnes) de trafics locaux.



Trafics ferroviaires alsaciens de la SNCF en 2005 (source : SNCF)

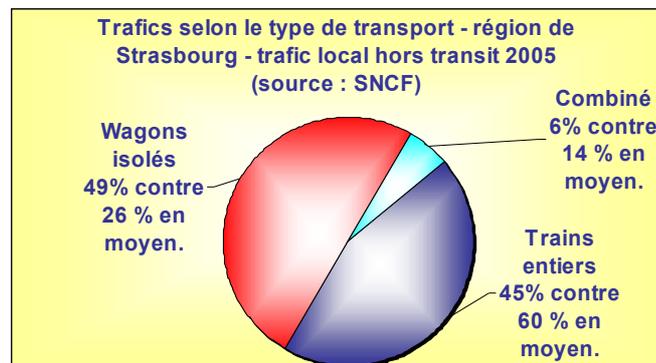
	Local	Frontière	Total	% du total
Conventionnel	5 862 798	3 122 813	8 985 611	35%
Combiné	344 126	1 934 416	2 278 542	85%
Total	6 206 924	5 057 229	11 264 153	45%

Les trafics locaux (générés par des sites alsaciens) sont dominés par les produits chimiques et sidérurgiques et les céréales qui forment, de manière traditionnelle, le cœur de marché de ce mode.



En regard des statistiques, les trafics apparaissent comme plus diffus qu'au niveau national :

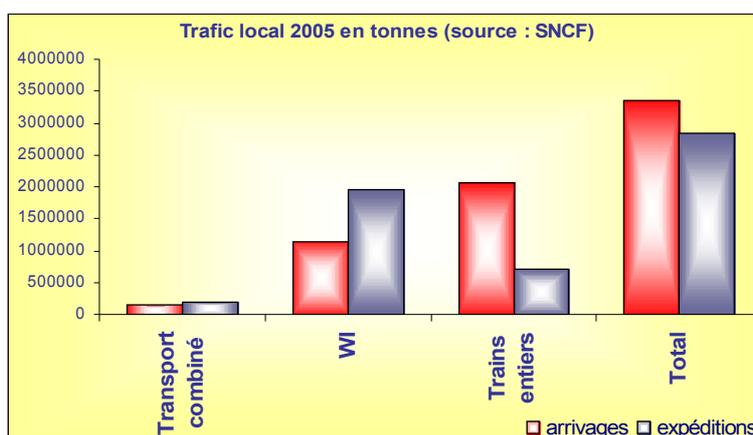
- les trains entiers¹ représentent ainsi 45 % du total (en tonnes) contre une part de 60 % à l'échelle du transport ferroviaire français,
- inversement les wagons isolés (lotissement) représentent 49 % des tonnages contre une part de 26 % à l'échelle nationale,
- le transport combiné représente 6 % des tonnages contre 14 % à l'échelle nationale.



Mais il convient de retenir que :

- **le transport combiné existe encore en Alsace** alors que, dans le même temps, nombre de régions et d'agglomérations françaises ont vu leur offre supprimée dans le cadre de la reconfiguration du réseau de la CNC-Naviland Cargo : les chantiers de Rennes, Clermont-Ferrand², Nantes, Orléans, Tours, Perpignan, Sète, ont ainsi été fermés ou abandonnés par l'opérateur qui a également quitté le chantier francilien de Valenton et fermé son Point Nodal de Villeneuve Saint Georges. Mulhouse Nord et Strasbourg – Cronembourg ont été fermés mais une partie de l'offre a été transférée sur les ports alsaciens,
- **Naviland Cargo a récemment redéployé son offre alsacienne** avec la création d'une liaison Strasbourg (Port du Rhin) – Anvers ; par ailleurs l'opérateur qui a drastiquement réduit son réseau en 2005 a annoncé des bénéfices en 2006,
- **2005 (année de référence pour les statistiques) constituait l'année du creux** de la vague pour le transport combiné avec une réduction de l'offre CNC (en relation avec l'abandon de son Point Nodal)³.

Les trafics ferroviaires sont déséquilibrés à l'avantage des entrées ; **déséquilibre inversé par rapport aux flux routiers** de la région qui sont eux à l'avantage des sorties (posant pour les routiers la **question majeure du fret retour**). Ce déséquilibre global des flux ferroviaires doit néanmoins être apprécié avec précaution. Il est, en effet, tiré par les trains entiers notamment de produits chimiques, céréales et produits métallurgiques, tandis que les trafics de



¹ Trains entiers (TE) sont des trains sans triage intermédiaire entre un point A de chargement et un point B de déchargement. Ils constituent le produit le plus performant du mode ferroviaire mais supposent une massification importante (un train ~ 1500 tonnes). Les Wagons Isolés (WI) relèvent du lotissement. Les acheminements sont réalisés par consolidation de trafics sur des triages. Ils permettent à chaque client d'expédier ou de recevoir quelques wagons. Le transport combiné (TC) utilise un plan de transport spécifique (organisation spéciale). Depuis la fermeture du Point Nodal Ile de France de l'ex-CNC, les acheminements sont exclusivement réalisés en trains complets d'un chantier vers un autre chantier sans triage. Le transport combiné s'inscrit dans des chaînes intermodales. Le passage d'un mode à l'autre est supporté par le contenant (caisses mobiles, conteneurs) sans manipulation du contenu.

² Réouvert depuis

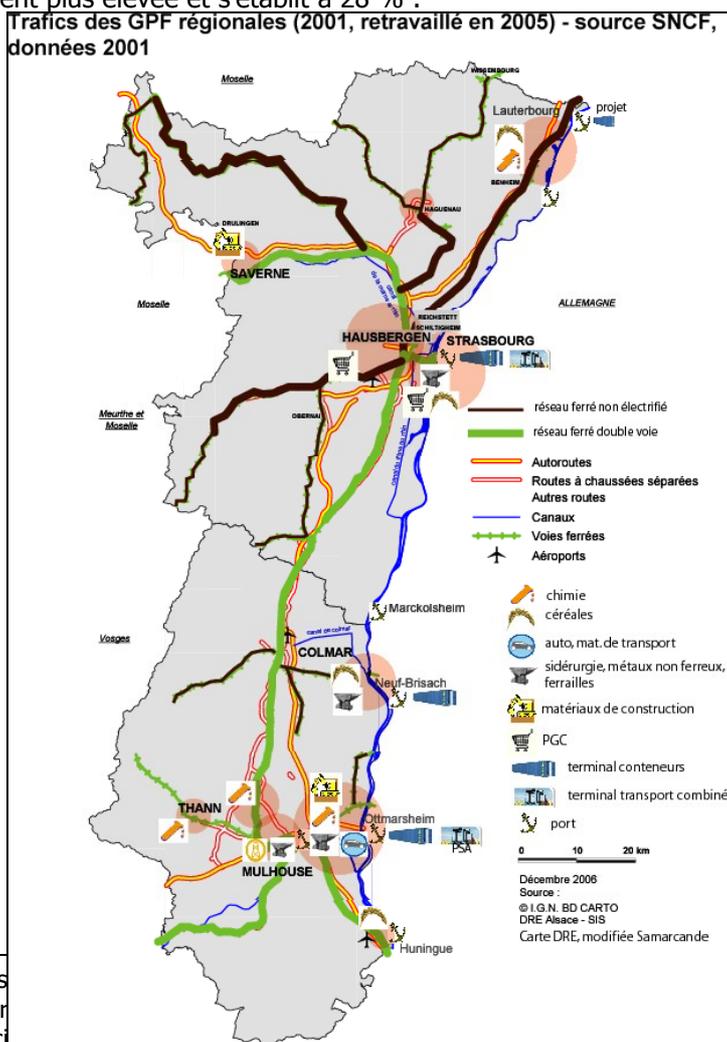
³ En 2007, Naviland Cargo a dégagé des bénéfices. Novatrans était déjà à l'équilibre en 2006

wagons isolés sont, comme les flux routiers, dominés par les expéditions.

Le transport combiné est caractérisé par un équilibre des trafics qui constitue, de fait, l'objectif des opérateurs qui s'engagent sur l'achat de capacités trains en aller/retour auprès de la SNCF (actuellement encore principal opérateur de traction ferroviaire pour le combiné malgré une percée de Véolia en 2007 qui tire certains trains de son partenaire Railink). Entre 2001 et 2005, le transport ferroviaire total (local + transit) a enregistré une baisse de - 5 % par an ce qui place l'Alsace dans la moyenne des régions françaises.

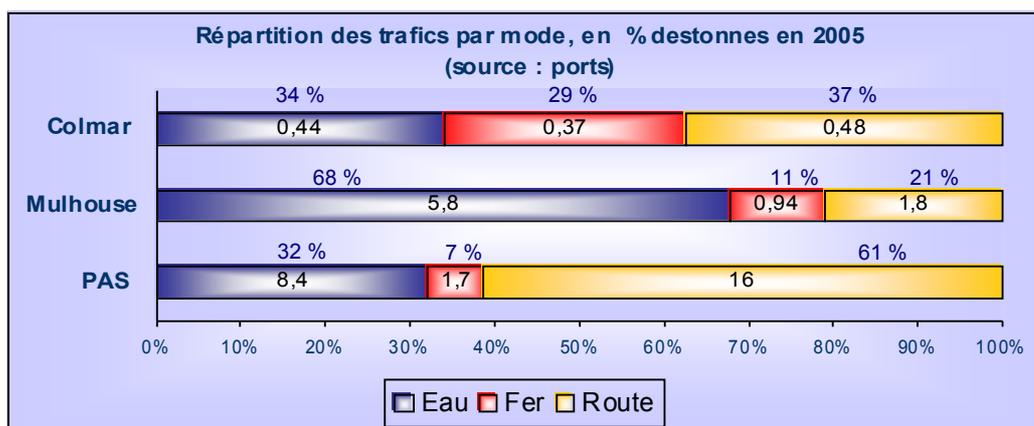
Les principaux pôles de trafics ferroviaires alsaciens⁴ sont constitués par les ports :

- **un ensemble Strasbourg – Port du Rhin – Hausbergen** se dégage dans le Bas-Rhin avec des trafics diversifiés notamment de Produits de Grande Consommation (PGC), de céréales, de produits métallurgiques et de conteneurs. En 2006, 6,5 % des trafics totaux (tous modes) du port de Strasbourg sont acheminés par fer.
- **un ensemble Ottmarsheim / Bantzenheim** avec, dans une moindre mesure, Mulhouse Nord, Richwiller et Thann se dégage dans le Haut-Rhin avec des trafics de la chimie, de produits métallurgiques, de produits pétroliers, de matériaux et de conteneurs. En 2006, 11 % des trafics totaux (tous modes) du port de Mulhouse sont acheminés par fer.
- **Colmar**, porté par les acheminements ferroviaires du port de Neuf-Brisach, est un pôle intermédiaire marqué par des flux de produits métallurgiques. Si les trafics totaux du port de Neuf-Brisach sont notablement inférieurs à ceux de Strasbourg et de Mulhouse, la part modale du fer y est nettement plus élevée et s'établit à 28 %⁵.



⁴ les trafics ferroviaires donnés globales pour des données commerc

⁵ ces trafics résultent de la desserte des sites portuaires et du rôle de Neuf-Brisach dans la desserte de sites de son hinterland mais hors emprise portuaire.



Le conteneur maritime porte la dynamique du combiné rail-route dont les terminaux sont localisés sur les ports de Strasbourg – Port du Rhin et de Ottmarsheim. Le transport combiné alsacien se caractérise par une vocation maritime (pré et post acheminements de conteneurs). L’offre proposée à partir d’Ottmarsheim est très spécifique puisqu’elle est dédiée à un client (PSA) et une relation entre le chantier de Vesoul (dédié à PSA) et Ottmarsheim pour des CKD (Complete Knocked Down= kit de voitures) à destination de l’Iran notamment.

Les trafics continentaux ne sont plus captés depuis l’abandon, par Naviland Cargo, de son plan de transport organisé autour du PNIF (Point Nodal Ile de France qui jouait un rôle de hub vers lequel convergeait l’ensemble des trafics des chantiers de l’opérateur).

En 2005, le transport combiné local alsacien a enregistré un trafic de :

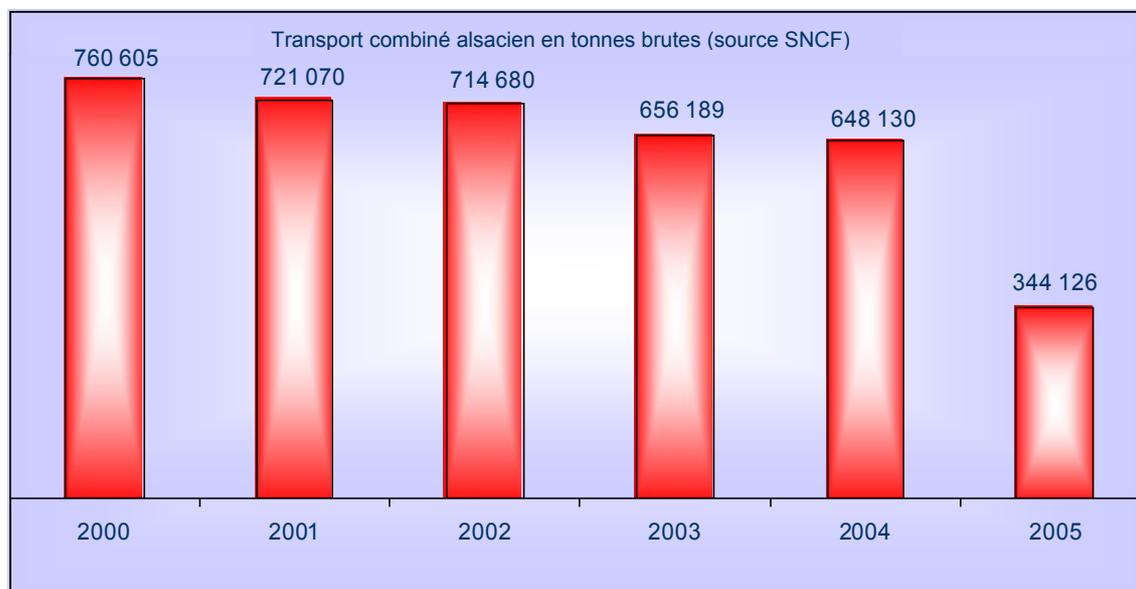
- 344 126 tonnes,
- 163,4 millions de tkm.

Trafics combinés locaux alsaciens (hors transit)

Source : SNCF

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tonnes	760 605	721 070	714 803	656 189	648 130	344 126
Tonnes.k m				402 000 538	393 582 487	163 460 756

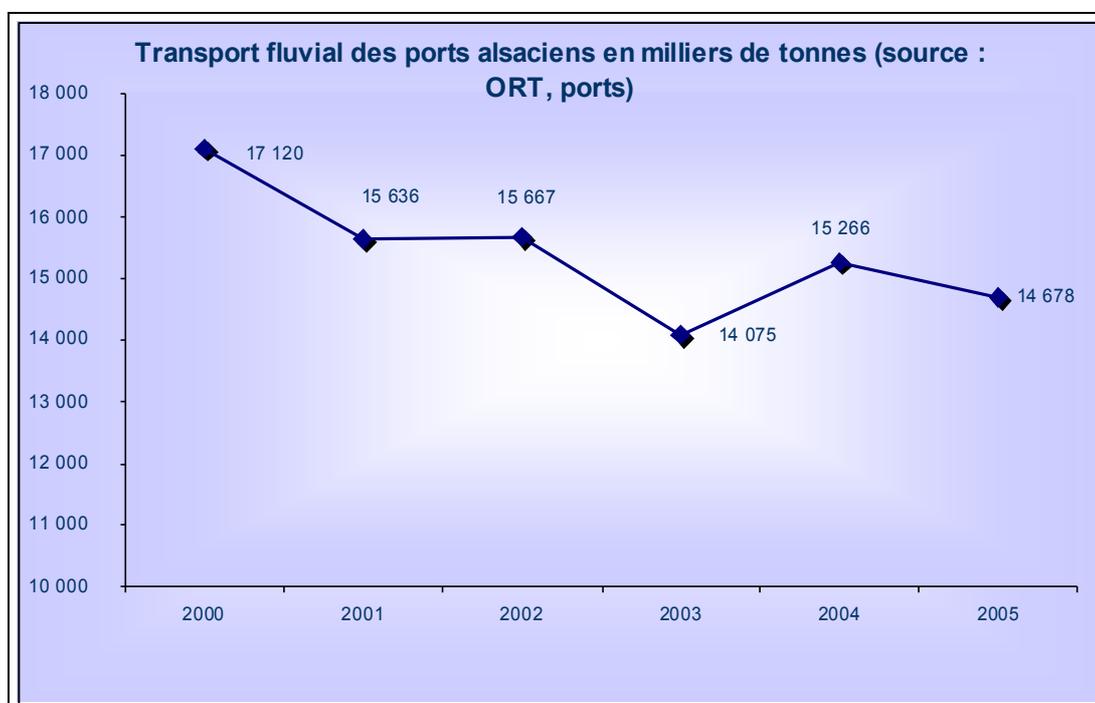
2005 : fermeture du PNIF en Juin – Juillet



5.1.3. Le Rhin des capacités pour doubler les trafics

En 2005, les ports alsaciens de Strasbourg, Colmar et Mulhouse Rhin ont enregistré un trafic fluvial consolidé de 14,68 millions de tonnes et représentent environ 25 % des trafics fluviaux français.

Les trafics fluviaux totaux (trafics consolidés des ports alsaciens) sont globalement orientés à la baisse depuis 2000 (avec un taux de croissance moyen annuel négatif de - 3 %). En milliers de tonnes et selon les données du « Mémento Statistiques des Transports » du SESP, les trafics fluviaux alsaciens ce sont un peu moins bien comportés que les trafics nationaux (total France) avec un taux de croissance annuel entre 2000 et 2004 de -2 % en région contre 0,03 % en moyenne France. Toutefois, hors exception de 2005 marquée par les basses eaux, **les trafics conteneurisés consolidés des trois ports alsaciens ont connu une forte hausse** de 2001 à 2004 (+54 % soit un peu plus de 15 % de croissance moyenne annuelle). En 2005, les trois ports alsaciens ont enregistré un trafic fluvial conteneurisé total de 160 472 EVP. Le conteneur porte la dynamique fluviale mais ne représente, à ce jour, que 12 % des trafics.



Premier port régional, le port de **Strasbourg** a réalisé un trafic total de 26 millions de tonnes en 2005. Son trafic fluvial est dominé par les trafics de produits pétroliers et de matériaux de construction mais la croissance progressive des marchandises diverses devrait modifier la structure globale des trafics à l'avenir.

Les trafics conteneurisés, concentrés sur le site strasbourgeois (terminal Sud historique et terminal Nord, plus récent), connaissent une évolution positive depuis 2001. A partir de 2005 des trafics ferroviaires conteneurisés se sont ajoutés à l'activité du port avec le transfert de l'activité Naviland Cargo de Cronembourg vers le terminal portuaire. L'offre, d'abord concentrée sur l'axe Strasbourg – Le Havre, s'est élargie, en mai 2006, avec une navette Strasbourg – Anvers.

La localisation du second terminal conteneurs (Terminal Nord, en aval des ponts), ouvert en 2005, confère au port de Strasbourg un avantage notable par rapport à ses homologues régionaux. Elle permet, en effet, un chargement de conteneurs sur quatre couches induisant, selon les autorités portuaires, un accroissement de 33 % la productivité du mode fluvial. Cette position est aujourd'hui valorisée au sein de l'hinterland (rayon d'environ 80 km au Nord, Est et Sud du port). A terme, le port

pourrait l'intégrer dans une stratégie de développement d'une fonctionnalité de « hub » à partir duquel seraient organisées des navettes vers les autres ports régionaux (en amont des ponts). En 2005, le port a enregistré un trafic fluvial conteneurisé de près de 71 000 EVP (sur un total tous modes de 183 400 EVP). A horizon 2010, la stratégie est d'atteindre 100 000 EVP. Strasbourg, dispose, avec le site de Lauterbourg, d'opportunités de croissance de ses installations (conteneurs, vracs et logistique).

Avec un trafic global de 1,28 millions de tonnes et un trafic fluvial de 444 220 tonnes, le port de **Colmar** présente une activité fortement concentrée sur trois produits représentant, à eux seuls, 80 % des tonnages traités : les aluminiums et alliages (Alcan), les graviers (poste de Nambenheim), les céréales.

Outre sa spécificité « produits », liée à l'hinterland et aux implantations portuaires, Colmar se distingue par une part importante de trafics ferroviaires (28,5 % des tonnages totaux). Ces trafics résultent :

- des opérations de brouettage réalisées entre les quais et les installations industrielles clientes, représentant 27 % des tonnages totaux
- les opérations de desserte ferroviaire de l'hinterland (non liées à des pré et post acheminements de trafics fluviaux), représentant 73 % des tonnages.

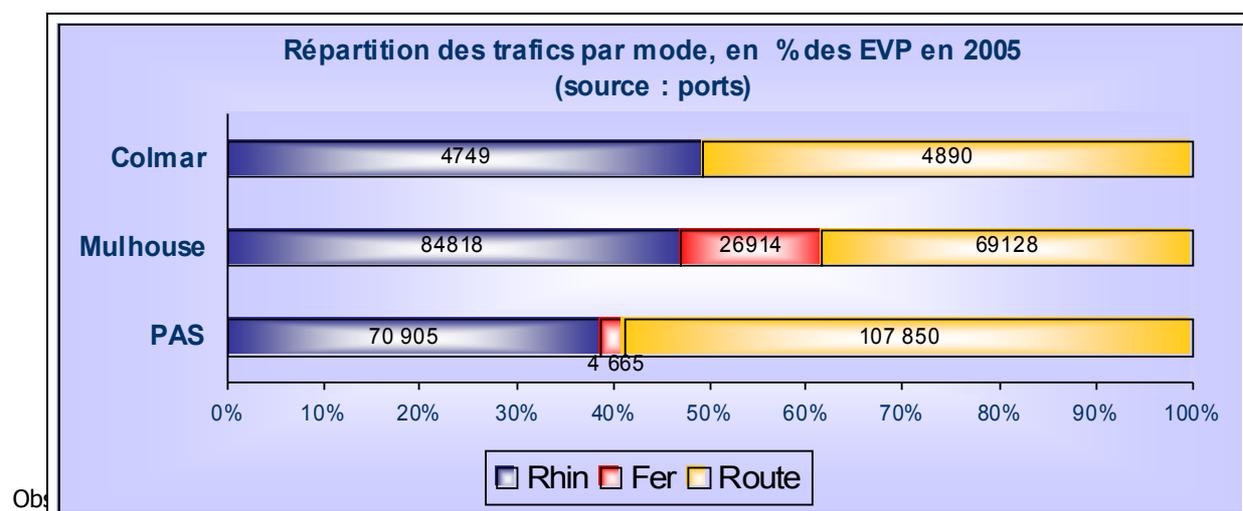
Les trafics de Colmar Neuf Brisach, en EVP, sont relativement modestes ; l'hinterland du port étant concurrencé par celui de Strasbourg, au Nord, et celui de Mulhouse, au Sud. Ils ont néanmoins enregistré une croissance régulière et forte (+31 % de croissance moyenne annuelle entre 2000 et 2005). Pendant cette période, les trafics conteneurisés fluviaux du port de Colmar ont été multipliés par 4. En raison de l'absence de terminal conteneurs allemands en face de Neuf Brisach, le port dispose, contrairement à ses homologues régionaux d'un hinterland situé en partie outre-Rhin.

Le port de **Mulhouse** s'étend sur trois sites aux activités distinctes :

- Ile Napoléon : 24 % des trafics totaux et 26 % des trafics fluviaux
- Ottmarsheim : 66 % des trafics totaux, 61 % des trafics fluviaux mais 97 % des trafics ferroviaires (en particulier, navette Vesoul – Ottmarsheim opérée par Naviland Cargo)
- Huningue : 10 % des trafics totaux et 13 % des trafics fluviaux.

Les trafics d'Ottmarsheim, hors mode routier (pour lequel la répartition par produit n'est pas connue), sont dominés par les trafics de minéraux, produits agricoles, produits chimiques et par les flux, notamment ferroviaires, générés par la zone industrielle Nord. Second site mulhousien en regard des trafics, l'Ile Napoléon affichent des trafics dominés par les produits pétroliers. C'est également le cas sur Huningue où les trafics pétroliers et les denrées alimentaires se partagent 88 % du trafic.

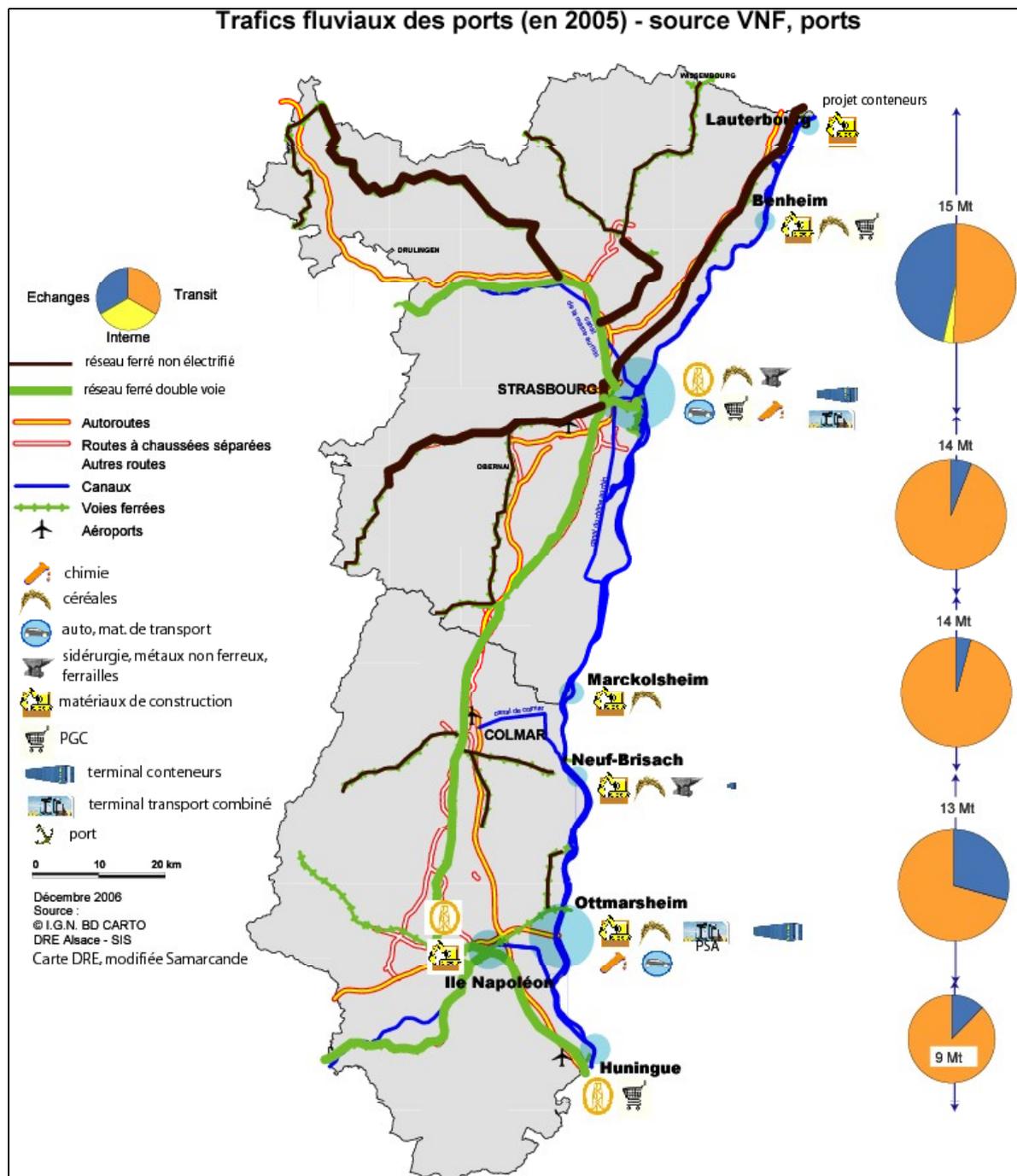
Les trafics de conteneurs sont concentrés sur le site d'Ottmarsheim qui accueille également la navette ferroviaire. L'activité conteneurs, très dynamique, est tirée par les besoins de PSA et, par conséquent, très sensible aux évolutions des trafics du constructeur. La réintégration de certaines productions (pièces détachées) par le constructeur dans les zones destinataires s'est ainsi traduite par une perte de volumes pour les terminaux conteneurs du port. La baisse a porté sur les trafics fluviaux (25 %) et routiers (-28 %) tandis que les trafics ferroviaires ont été moins touchés.



Les sections fluviales à grand gabarit du territoire d'étude, affichent des trafics allant de 9 à 15 millions de tonnes. Tous trafics confondus (locaux + transit), les tonnages sur les sections considérées sont dominés par les produits pétroliers et les matériaux de construction.

Seules les sections intégrant le port d'Ottmarsheim et, plus encore, celui de Strasbourg présentent des trafics locaux tandis que les trafics de transit dominent très largement les trafics des autres sections.

L'Alsace s'inscrit dans la grande région fluviale du Rhin Supérieur. Le Rhin achemine 300 millions de tonnes par an dont 35 millions de tonnes à la frontière franco-allemande. Sa capacité permettrait d'absorber, selon VNF, un doublement de trafic.



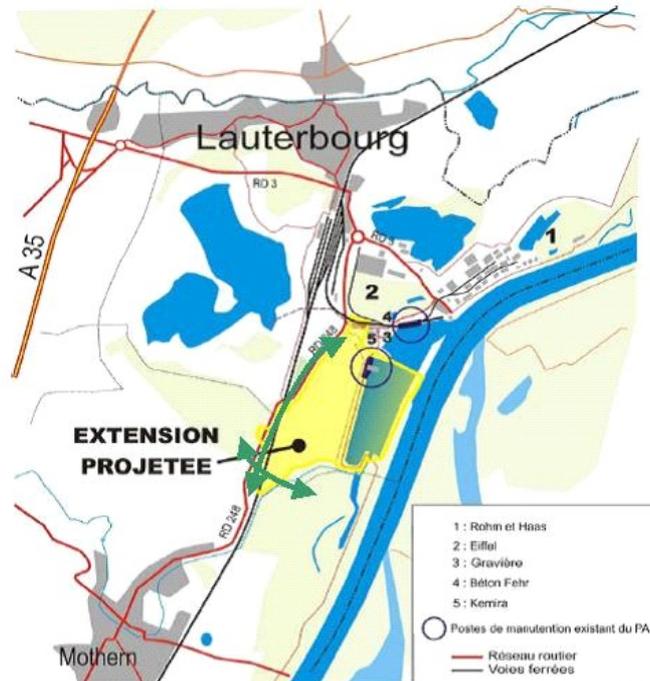
5.1.4. Les ports : peu de foncier disponible mais des possibilités d'extension ailleurs

Strasbourg

- Le port de Strasbourg enregistre une croissance globale de ses trafics (+6 %) et de ses trafics conteneurs (+15 %),
- Il dispose parallèlement de peu de possibilités d'extension avec un foncier disponible de 40 ha (dont 25 à restructurer) en parcelles d'environ 10 ha
- Lauterbourg constituera sa zone d'extension avec comme avantage : la disponibilité de surfaces et la possibilité de capter des trafics Nord alsaciens aujourd'hui peu captés (ou par les ports allemands). Cette logique devrait notamment présider à la construction d'un nouveau terminal conteneurs fluvial sur ce site (qui n'aura pas vocation à court-moyen terme à recevoir une offre conteneurisée ferroviaire). Le projet a été inscrit dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la bande rhénane Nord en 1976 et repris dans le nouveau schéma adopté en 2002. Le port prévoit un démarrage des travaux en 2007.

Le site accueille déjà aujourd'hui une activité fluviale : graviers = 300 à 400 000 tonnes / produits chimiques = 30 à 40 000 tonnes / colis lourds = 11 000 tonnes / vracs divers = 30 à 40 000 tonnes

Le site de Lauterbourg s'étend sur 116 hectares dont 30 hectares de plan d'eau. Une partie du foncier devrait être neutralisé par la création d'une coulée verte, à l'Ouest, et d'une zone tampon, au Sud. Au final, ce sont, donc environ 60 hectares qui peuvent être aménagés.



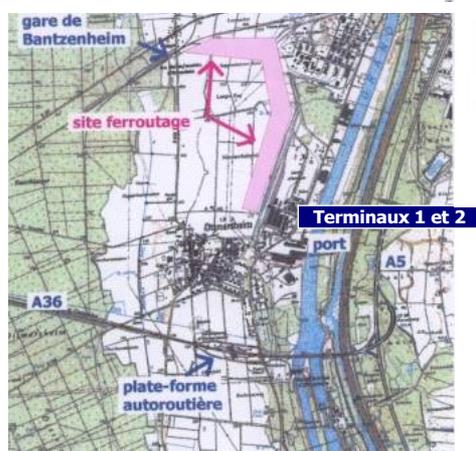
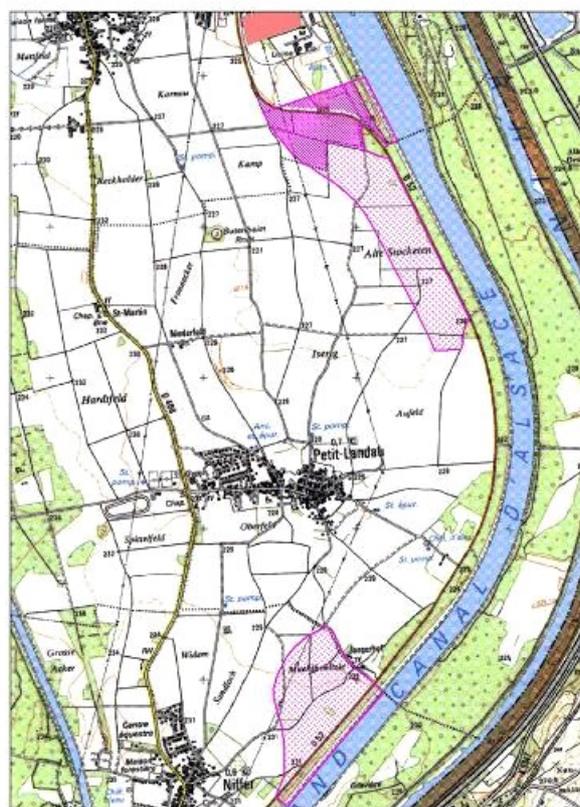
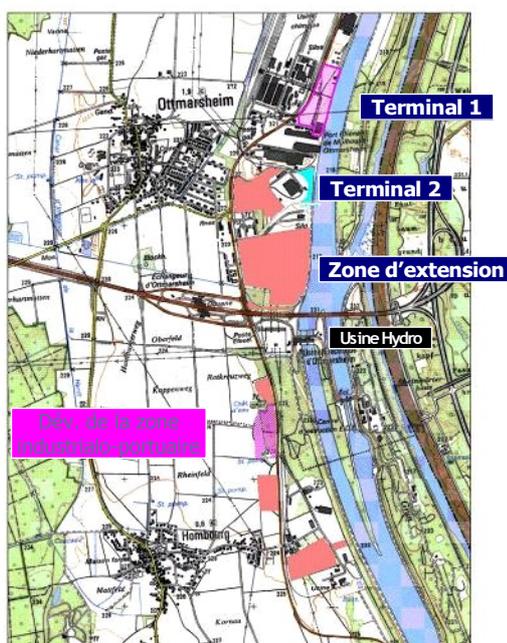
Colmar

- Avec des valeurs absolues certes sensiblement plus faibles que celles comptabilisées sur les ports de Strasbourg et de Mulhouse, Colmar Neuf-Brisach affiche une très forte croissance des trafics notamment de conteneurs (+69 %). Les évolutions sont toutefois sensibles à la stratégie de quelques clients ce qui est porteur de croissance ou de risques.
- Neuf-Brisach dispose de peu de possibilités d'extension.

- En revanche la zone BNHG sur les communes de Balgau – Nambshiem – Heiteren – Geiswasser pourrait constituer une zone associée servant le développement. Située à 10 km du port actuel, elle s'étend sur 450 ha dont 220 ha disponibles et 130 hectares mouillés aménageables. 12 ha sont déjà en option pour un aménagement futur (ferrailles).

Mulhouse – Ottmarsheim

- Ottmarsheim présente un trafic très corrélé à la stratégie de quelques clients au nombre desquels PSA. Cette situation a été porteuse de croissance mais également de risques.
- Le port dispose de possibilités d'extension par acquisition (22 ha) et/ou redistribution, des terrains agricoles sur une zone non contiguë
- Du foncier est, en outre, disponible sur Hombourg – Petit Landau (100 ha, zone identifiée comme embranchable mais qui n'est pas au niveau de l'eau et demandera donc une exploitation avec bande transporteuse, par exemple) et Niffer (40 ha, zone bord à voie d'eau mais difficilement embranchable à un coût acceptable car loin de la ligne principale). Ce foncier pourrait être ciblé pour une opération commune aux ports de Mulhouse et de Bâle (selon un concept proche de l'Euro Airport de Bâle-Mulhouse).



5.2 Les sites potentiels : des sites embranchés voire trimodaux pour préserver l'avenir

5.2.1 Une dorsale ferroviaire qui supporte en son cœur d'importants trafics

Le dispositif ferroviaire alsacien est articulé autour d'une dorsale Saverne – Strasbourg – Colmar – Mulhouse – Bâle / Belfort. Cet axe est inscrit au réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). Au gabarit B+ (ou B1) sauf de Mulhouse à Bâle, électrifiée et en double voie, cette armature ferroviaire voit circuler à la fois des trains de fret, des TER, des grandes lignes et sera le support du développement de l'offre TGV dont les trains circuleront en ligne classique (début des travaux de LGV prévu en 2010 pour la section Saverne – Strasbourg).

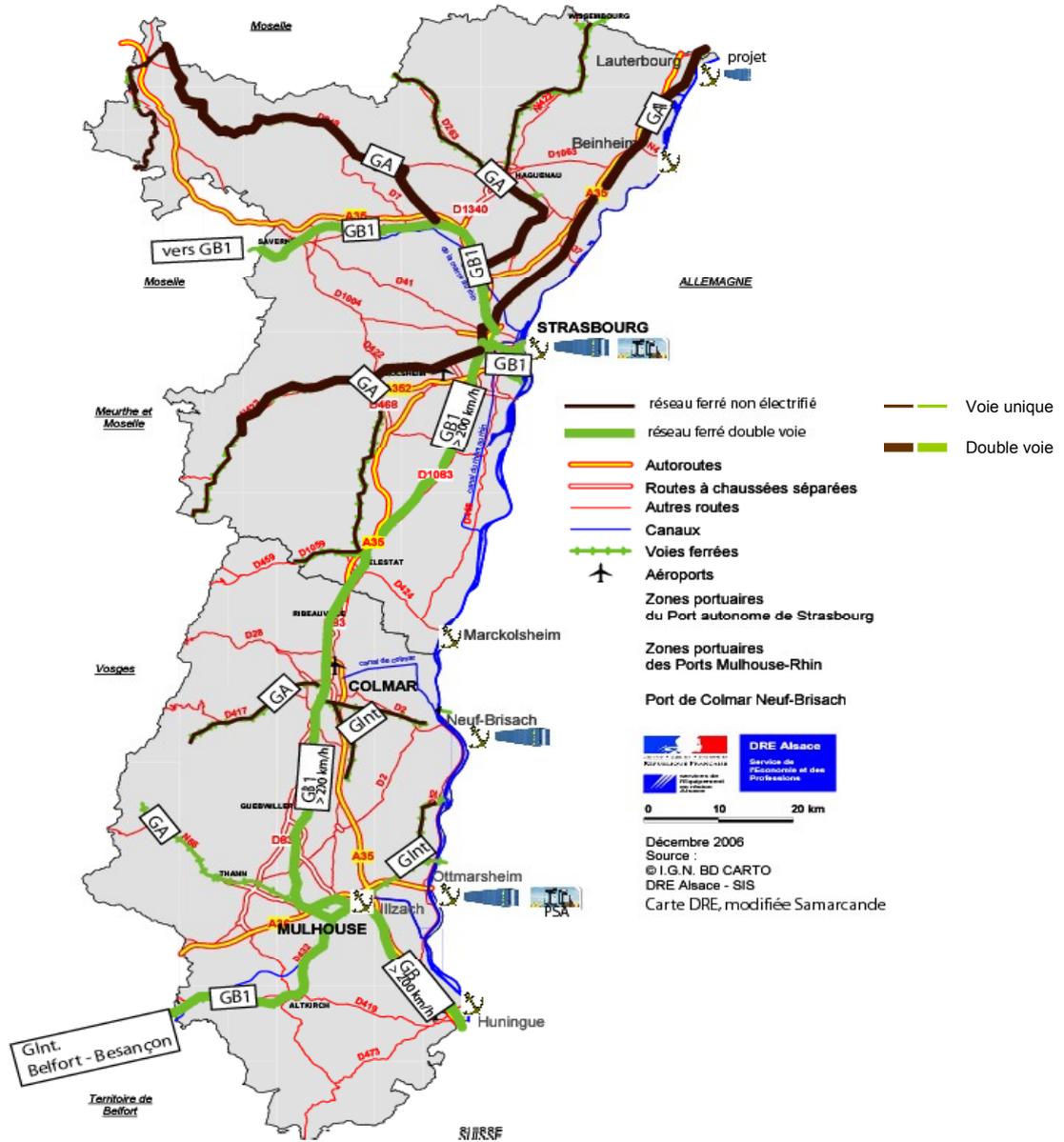
Le développement des TGV (en nombre supérieur à celui des trains Corail supprimés) et des TER ajoute aux contraintes pour dégager des sillons nouveaux de qualité pour le développement du fret. Les contraintes sont particulièrement fortes en heures de pointe. « L'augmentation de la capacité sur l'axe Nord-Sud » est d'ailleurs inscrite au Contrat de Projet Etat - Région 2007-2013. Les opérations suivantes sont prévues :

- « opération de création d'un évitement à Erstein sera poursuivie »,
- « augmentation de la capacité entre Strasbourg et Vendenheim, par la création d'une véritable quatrième voie,
- augmentation de capacité en gare de Strasbourg, par l'aménagement de la ligne Strasbourg Neudorf – Kehl.
- augmentation de capacité au Nord de Mulhouse, par la création d'une troisième voie positionnée aux environs de Bollwiller.
- réexamen de l'opération d'augmentation de capacité au Sud de Mulhouse (opération déclarée d'utilité publique) avec l'évitement de Sierentz, à la lumière des nouveaux besoins exprimés notamment en matière de fret ».
- « projet de raccordement ferroviaire court de Mulhouse («shunt de Mulhouse »), opération prioritaire sur l'axe Nord-Sud alsacien, afin de diminuer la durée du trajet entre Lyon et Colmar ou Strasbourg de 10 à 15 minutes pour les trains ne desservant pas Mulhouse. La convention de financement de la LGV Rhin – Rhône Branche Est (1ère phase) précise que ce raccordement sera réalisé dans le même temps que la première phase de la branche Est de la LGV avec l'objectif d'une mise en service au même horizon que la première phase de la branche Est (deuxième semestre 2011) ».
- « création d'une ligne fret « uniformisée » ouvrant la zone portuaire d'Ottmarsheim au réseau ferré allemand. Les travaux programmés sont l'aménagement de la gare de Bantzenheim et la télécommande des installations de l'île Napoléon et la modernisation de la section Bantzenheim – frontière ».

A ce jour le réseau est connecté à l'international, notamment par les lignes de desserte portuaire, mais seules les connexions à Strasbourg et Huningue sont en gabarit GB.

Le raccordement de la dorsale au réseau national s'effectue en gabarit B1 à Saverne. Au Sud, la ligne Mulhouse – Belfort (double voie électrifiée au gabarit B1) se poursuit en gabarit international entre Belfort et Besançon et entre Belfort et Culmont-Chalindrey. Il n'est donc pas possible de rejoindre Dijon en gabarit B ou B+. Pour le transport combiné cela confère un avantage (en matière de transport) aux localisations plus proches de Saverne et Strasbourg par rapport à Mulhouse ou St-Louis dont les trains devraient alors remonter sur Strasbourg et Nancy pour accéder à Dijon. A terme l'augmentation du gabarit est prévue dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône mais qui ne devrait pas être mixte.

Réseau principal routier, ferré et voies navigables en Alsace



5.2.2. Les sites : opportunités ferroviaires et contraintes

5.2.2.1. Capacités et caractéristiques des lignes

Des « affluents » notamment de desserte des zones portuaires se raccordent à la dorsale:

- **Ligne Lauterbourg – Strasbourg**, à double voie non électrifiée et au gabarit A⁶. Cette ligne est ouverte aux trafics voyageurs. Elle présente des capacités résiduelles⁷. Le niveau d'utilisation de cette ligne n'impose pas de voie d'accélération – décélération⁸. En dehors de tout autre critère sont concernées : les zones de Lauterbourg, Herrlisheim,, voire Roeschwoog ou La Wantzenau.
- **Ligne de Haguenau**, non électrifiée à double voie jusqu'à Haguenau puis en voie unique vers Wissembourg et vers Niederbronn. La ligne est au gabarit A. Elle a été refaite récemment (ballast) sur la section à double voie et des travaux sont prévus sur les sections à voie unique. Elle est ouverte aux voyageurs. Le niveau d'utilisation de cette ligne n'impose pas de voie d'accélération – décélération. Deux lignes, ouvertes de manière très ponctuelle pour l'armée, rejoignent à l'Est la ligne de Lauterbourg et à l'Est la ligne de Sarreguemines.
- **La ligne Strasbourg - Sarreguemines** est une ligne à double voie non électrifiée au gabarit A. La ligne est ouverte aux voyageurs. Elle est contrainte par son système de signalisation entre Obermodern et Kalhausen et présente donc peu de capacités résiduelles de ce fait sauf entre Mommenheim et Obermodern. RFF dispose d'importantes emprises foncières à Obermodern.
- **La ligne Strasbourg – Molsheim**, à double voie non électrifiée au gabarit A. Les trains circulent à 120 km/h jusqu'à Molsheim puis à moins de 100 km/h. Elle se poursuit au Sud en voie unique vers Obernai, Barr et à l'Ouest en double voie jusqu'à Rothau puis en voie unique jusqu'à St-Dié. Cette ligne présente des capacités résiduelles. Le projet de tram-train pourrait accroître les contraintes mais sans obérer totalement les capacités résiduelles. En dehors de tout autre critère sont concernées les zones de : Dambach et Altorf.
- **La ligne de Munster – Metzeral**, non électrifiée en voie unique à gabarit A. Les trains circulent à 100 km/h maximum. La ligne est ouverte aux voyageurs. Elle est contrainte en heures de pointe mais des capacités résiduelles existent selon RFF.
- **La ligne Colmar - Neuf-Brisach**, à voie unique non électrifiée. Cette ligne n'est pas ouverte aux voyageurs. Les trains circulent à moins de 80 km/h. Elle présente des capacités résiduelles. Elle n'est pas connectée directement au réseau allemand. En dehors de tout autre critère sont concernées les zones du port de Neuf-Brisach et BNHG qui se raccorderait à cette ligne via la voie du port.
- **La ligne Mulhouse – Ile Napoléon – Chalampé**, électrifiée à voie unique au gabarit international. Des conteneurs circulent actuellement sur cette ligne mais les observateurs considèrent que le gabarit B devrait s'imposer comme la norme à l'avenir. Le gabarit de la ligne peut donc s'avérer limitant pour le développement du transport combiné rail-route. Les trains circulent à moins de 80 km/h. La ligne est uniquement fret. Elle présente des capacités résiduelles pour du fret et est directement connectée à l'international sur le réseau allemand. En dehors de tout autre critère sont concernées les zones industrialo-portuaire d'OttmarsheimIle et de l'Ile Napoléon
- **La ligne Mulhouse – Thann – Kruth**, à voie unique entre Lutterbach et Kruth très contrainte par le tram-train. Le coût d'un embranchement (investissement et redevance)

⁶ Le gabarit ferroviaire désigne le contour transversal d'un [véhicule ferroviaire](#). L'[Union Internationale des Chemins de fer](#) a codifié à plusieurs reprises le concept de gabarit et a défini les quatre gabarits actuellement en vigueur au niveau international : le gabarit international, qui est le plus petit commun dénominateur ; le gabarit GA ; c'est le gabarit de base du réseau ferré français ; le gabarit GB ; gabarit disponible sur certaines lignes ; le gabarit GC ; ce dernier est obligatoire pour toutes les lignes nouvelles en Europe. En outre, un gabarit GB1 a été défini pour permettre le transport de certains [conteneurs](#) de grandes dimensions. Ce gabarit est nécessaire pour une autoroute ferroviaire de type Modalohr. Ces gabarits ont tous la même largeur, 3 290 mm, ils ne diffèrent que dans les parties hautes, 4,35 m pour les GA et GB, 4,70 m pour le GC.

⁷ L'appréciation des capacités résiduelles a été réalisée par RFF

⁸ les voies d'accélération – décélération sont nécessaires pour un site à embrancher sur une ligne principale avec des vitesses de circulation élevées.

serait a priori élevé. Il existe un trafic fret local sur cette ligne qui pourrait encore être développé de manière résiduelle. En dehors de tout autres critères sont concernées les zones de Thann, Cernay et le site de Wittelsheim touchant Cernay.

RFF dispose, par ailleurs, d'autres lignes en Alsace, de St-Louis à Huningue, de Sélestat à La Vancelle, de Roeschwoog à Beinheim, de Réding à Drulingen, de Colmar à Ste Croix en Plaine et de Bantzenheim à Blodelsheim. Pour toutes ces lignes, dédiées au fret, une implantation logistique est envisageable, sauf sur la ligne de Bantzenheim à Blodelsheim réservée à EDF.

5.2.2.2. Les conditions d'embranchabilité

De manière générale, les sites les plus favorables à la création d'un embranchement sont :

- les sites embranchables sur des voies de services des gares,
- les sites embranchables sur les lignes « secondaires » (c'est-à-dire hors dorsale Bâle – Mulhouse – Strasbourg – Saverne). Ces lignes présentent, en effet, des capacités résiduelles importantes et le coût de création de la première partie de l'embranchement⁹ (partie publique se raccordant au réseau national) et la redevance annuelle d'utilisation sont plus faibles, en général.

Inversement un embranchement sur la dorsale Bâle – Saverne, très chargée, suppose des voies d'accélération – décélération longues, ce qui rend le coût de création de la première partie de l'embranchement et la redevance annuelle d'utilisation élevés. Toutefois, un embranchement raccordé non pas sur la voie principale mais sur les voies de service des gares de la dorsale (St-Louis, Mulhouse, Richwiller, Colmar, Sélestat, Strasbourg ou Saverne) serait a priori d'un coût d'investissement (première partie de l'embranchement) et de redevance annuelle faibles.

Les critères d'appréciation de la pertinence de sites pour créer un embranchement sont donc les suivants (par ordre décroissant)¹⁰ :

- raccordement sur des voies de service de l'une des gares de la dorsale, qui sont faciles à desservir pour les entreprises ferroviaires,
- raccordement sur des voies de service d'une gare située sur une ligne « secondaire »,
- raccordement en pleine voie sur une ligne « secondaire »,
- raccordement en pleine voie sur la dorsale.

5.2.2.3. Les sites

Nous avons regroupé les sites selon trois catégories : les sites sur des lignes avec capacités résiduelles (cercles oranges sur la carte qui suit), les sites sur des lignes à contraintes, les cas particuliers.

Les sites sur des lignes à capacités résiduelles. Figurent dans cette catégorie :

- Lauterbourg, Herrlisheim et Beinheim sur la ligne Strasbourg – Lauterbourg ;
- Dambach, Altorf sur la ligne Strasbourg – Molsheim – Barr ;
- Neuf-Brisach, BNHG sur la ligne de Colmar Neuf-Brisach ;
- Ottmarsheim, Ile Napoléon sur la ligne Mulhouse – Chalampé.
- Nous n'avons par ailleurs pas identifié de projet sur les lignes d'Haguenau, de Munster - Metzeral et de Strasbourg – Obermodern qui se classent dans cette catégorie

Les sites sur des lignes à contraintes. Figurent dans cette catégorie :

- Brumath, Fergersheim, Colmar Houssen, Welschen Schlag figurent dans cette catégorie car seraient connectés sur la dorsale à capacités résiduelles restreintes. En cas d'absence

⁹ Un embranchement est constitué d'une ou plusieurs voies privées et de leur raccordement au réseau de chemin de fer (partie publique de l'embranchement) permettant la desserte par fer sans transbordement, d'établissements ou d'ensembles d'établissements industriels, commerciaux, portuaires, ... (source : SNCF)

¹⁰ source : RFF

de voies de service, l'embranchement requerrait, en outre, une voie d'accélération – décélération significative de coûts supplémentaires¹¹.

- Thann, Cernay, Wittelsheim (hors carreau Amélie) figurent également dans cette catégorie avec une contrainte tram-train importante qui devrait très fortement limiter les trafics ou le développement des trafics fret sur cette ligne.

Les cas particuliers :

- Les carreaux MPDA constituent des cas particuliers. Les carreaux Amélie, Marie-Louise et Théodore seraient, en effet, connectés à la voie principale. Leur desserte devrait néanmoins emprunter le réseau ferroviaire des MDPAs, évitant ainsi la nécessité d'une voie d'accélération – décélération. L'avenir de ce réseau ferroviaire est en cours d'étude par la Camsa¹² dans le cadre de la « libération » des carreaux par les MDPAs et de l'évolution de leur vocation vers des zones d'activités industrialo-logistiques. La qualité ferroviaire de ces sites (et en particulier de Théodore et de Marie-Louise) suppose que le réseau ex-MDPA soit bien ouvert au fret.

5.2.3. Des solutions multi ou intermodales pour développer le fret ferroviaire

5.2.3.1. Préserver et anticiper l'avenir en préservant le foncier embranchable

¹¹ pourrait être estimé à 3 millions d'euros du km

¹² Etude Egis Rail avec Samarcande

Les solutions multimodales (embranchement de zones et sites logistiques, industriels ou de distribution), permettent de préserver et d'anticiper l'avenir. Alors que le fer demande, contrairement à la route, des points d'entrée sur le réseau, **le foncier embranchable et sa préservation constitue un enjeu majeur** pour le développement des modes alternatifs à la route. L'objectif doit être de préserver les gros pôles de trafic, dont les ports (qui sont, en Alsace, à la fois des sites de transport et d'implantations logistiques) et de favoriser les zones logistiques organisées permettant la massification.

Des paramètres endogènes et exogènes au transport ferroviaire devraient jouer favorablement :

- Un accord de plus en plus unanime se dégage désormais parmi les utilisateurs et prospects (entreprises industrielles, commerciales, prestataires ou même transporteurs routiers) sur la nécessité de développer le fer et sur l'inéluctabilité de ces évolutions ;
- L'augmentation des prix du pétrole, des coûts routiers, l'accroissement du niveau de service (comme conséquence des réorganisations internes à la SNCF et de l'apparition de nouveaux compétiteurs) ou encore la pénurie de moyens de transport routiers devraient, parallèlement, établir le socle d'une répartition modale plus équilibrée. Les entreprises de la région comme l'ensemble des entreprises françaises souffrent d'une difficulté à recruter des conducteurs. Les raisons sont multiples mais tiennent notamment à la pénibilité et au déficit d'image dont souffre la profession et le secteur. La réduction des parcs des entreprises qui ont parfois préféré la sous-traitance interne au secteur) et les défaillances d'entreprises expliquent parallèlement le déficit de moyens roulants.
- De nouvelles organisations ferroviaires pourraient se mettre en place :
 - Offre de type fercam à l'initiative notamment de transporteurs (par exemple projet TDI consistant à créer un quai ferroviaire sur une zone embranchée pour massifier des trafics routiers et mettre en œuvre des trains entiers vers une destination avec chargement – déchargement de la marchandise dans les wagons et approches routières),
 - Organisation de la production (voire de l'infrastructure) avec des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (définis par le rapport Chauvineau réalisé pour le ministère des Transports) en charge des collectes sur la zone locale et remettant des trains aux opérateurs des grands axes (SNCF ou éventuellement nouveaux compétiteurs).

Face aux évolutions possibles, les acteurs sont de plus en plus désireux de s'implanter sur des sites proposant plusieurs solutions modales. La possibilité d'un embranchement ferroviaire est de plus en plus un critère d'attractivité même si les entreprises ne prévoient pas d'utiliser immédiatement ce mode.

Ce type de principe est d'ailleurs lisible au travers de l'enquête menée dans le cadre de la présente étude :

- 28 entreprises (dont 12 prestataires) sont ainsi localisées sur des sites embranchés (sur les 104 répondants),
- pourtant 5 seulement sont utilisatrices du mode ferroviaire à partir de leur embranchement dont 3 entreprises industrielles et deux distributeurs.

On constate ainsi que si les prestataires sont les plus nombreux à s'implanter sur des sites connectés au fer, ils sont également les moins utilisateurs, confirmant une stratégie d'anticipation. Mais l'absence de recours au fer, quelles que soient les entreprises peut également résulter :

- d'une évolution des organisations productives conduisant à un plus grand fractionnement des envois, jugé peu compatible avec le ferroviaire conventionnel,
- d'une évolution des périmètres des firmes et des implantations des fournisseurs ou des clients conduisant soit à des réductions de distances (rendant le fer moins pertinent) soit à un accroissement des échanges avec des zones de et vers lesquelles l'offre ferroviaire est jugée peu fiable, complexe ou peu compétitive malgré la distance (Europe de l'Est par exemple) ;

- d'un accroissement important des tarifs (pour un répondant).

La situation est assez proche pour le fluvial conventionnel :

- 6 entreprises dont quatre industriels et deux distributeurs sont implantées sur des sites mouillés (connectés à la voie d'eau),
- mais trois seulement l'utilisent.

Au-delà des offres conventionnelles :

- 26 entreprises sont clientes d'une offre fluviale conteneurisée dont vingt industriels,
- six entreprises sont utilisatrices du transport combiné rail-route dont trois transporteurs.

5.2.3.2 Valoriser la dynamique portuaire et maritime pour redéployer le transport combiné rail-route

L'étude « sur les plates-formes intermodales en Alsace », menée par Samarcande pour le compte du Conseil Régional Alsace a conclu à la nécessité, pour développer le transport combiné rail-route de :

- **favoriser les mutualisations** entre combiné à vocation maritime (pré et post acheminement de conteneurs) et combiné à vocation continentale,
- **favoriser le développement géographique de l'offre** avec les opérateurs existant (Naviland Cargo) ou de nouveaux opérateurs tels que Railink (filiale de CMA-CGM) qui pourrait rechercher une implantation en Alsace,
- à plus long terme ou à la demande d'un nouvel opérateur, **créer un site spécifique**, non mouillé, pour développer le transport combiné rail-route continental.

Ces conclusions reposent sur les constats suivants :

- **L'Alsace recèle un potentiel de développement** pour des fonctions intermodales fluviales et ferroviaires,
- **La dynamique fluviale** conteneurisée existe,
- Les développements doivent **s'appuyer sur les ports existant** et, pour l'intermodalité fluviale (terminal à conteneurs), sur un site Nord alsacien à créer (Lauterbourg). Les ports de Strasbourg, Mulhouse – Ottmarsheim et Colmar Neuf-Brisach sont d'ores et déjà des sites intermodaux fluviaux présentant des trafics conteneurisés en croissance et des taux de conteneurisation supérieurs à la moyenne française. Les ports de Strasbourg et de Mulhouse Ottmarsheim abritent, en outre, déjà des terminaux rail-route actifs à partir desquels est commercialisée une offre Naviland Cargo : multiclients (Port de Strasbourg), dédiée à PSA (Ottmarsheim).
- La stratégie consistant à **coupler des offres fluviales conteneurisées et des offres rail-route**, sur un même site, répond aux attentes des acteurs du monde maritime. Elle permet, en effet, une meilleure gestion des lignes et des parcs de conteneurs. Il est, de plus, probable qu'à l'avenir les armateurs pénètrent de plus en plus le marché du transport terrestre et s'appuient sur les modes massifiés pour accroître les hinterlands et optimiser leurs réseaux portuaires. La création, par CMA-CGM d'une filiale spécialisée dans le transport combiné rail-route (Railink) et d'une filiale spécialisée dans le transport fluvial conteneurisé (RSC) atteste de cette évolution. Railink s'est d'ailleurs déclaré intéressé par une implantation sur un port alsacien.
- **Les ports peuvent également être une base de développement des trafics combinés continentaux** que l'Alsace doit reconquérir. Ce schéma est d'autant plus pertinent que les potentiels actuels pour ce type de flux rail-route sont insuffisants à court terme pour développer un site ex-nihilo. Le redéploiement du transport combiné rail-route

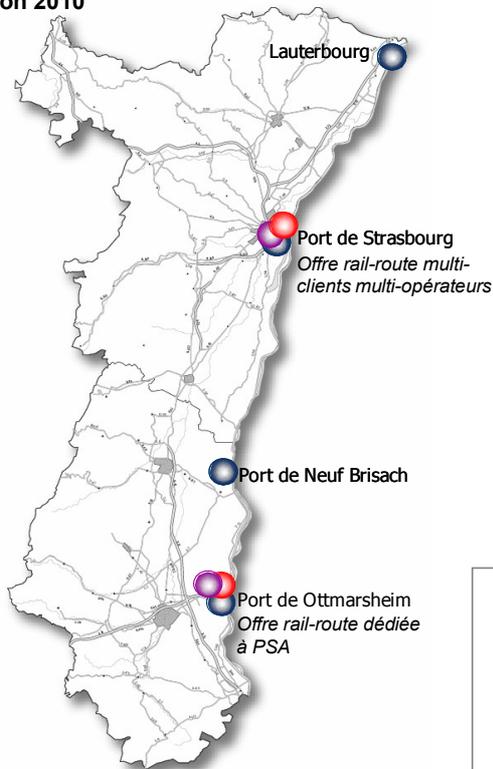
continental doit donc passer à court terme par des **mutualisations entre le continental et le maritime** (par exemple trains communs).

- A plus long terme (2020), il est possible d'envisager la **création d'un nouveau chantier de transport combiné rail-route dédié aux flux continentaux. Herrlisheim** apparaît comme le site le plus pertinent mais pourrait être concurrencé par un des **carreaux miniers mulhousiens** (soit dans le cadre d'une amélioration sensible de l'infrastructure ferroviaire, soit dans le cadre d'un développement notable des implantations et activités logistiques et industrielles sur le foncier « libéré » par les MDPAs).

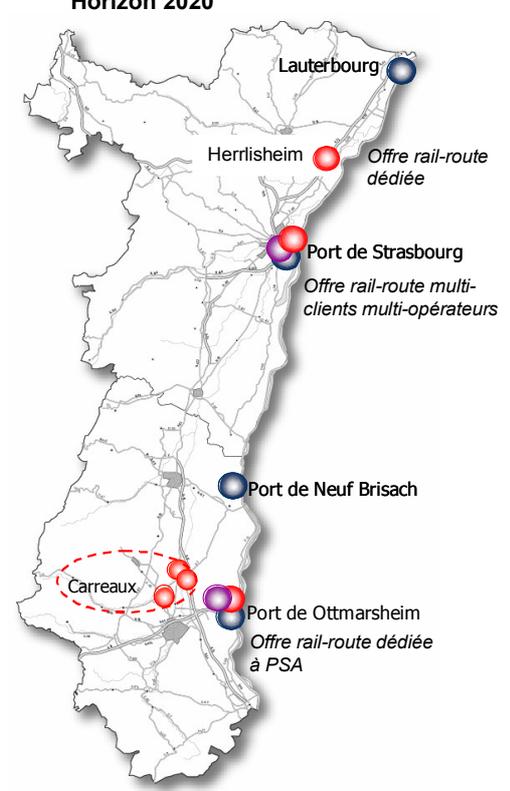
Elles ont conduit à l'établissement d'un **schéma de plates-formes intermodales** à horizon 2010 et à horizon 2020 reposant sur :

- **quatre sites intermodaux fleuve – route** proposant des offres fluviales conteneurisées : Lauterbourg, Strasbourg Port du Rhin, Colmar Neuf-Brisach, Ottmarsheim ;
- **deux chantiers de transport combiné rail-route** qui sont les chantiers existant auxquels pourrait s'ajouter un chantier continental sur Herrlisheim ou un des carreaux miniers (à la condition d'une amélioration sensible des infrastructures au sud de Belfort),
- **deux sites où seraient réalisés des transbordements directs fleuve – fer** : sur Ottmarsheim avec une offre déjà existante pour le compte de PSA et sur Strasbourg pour une offre qui s'inscrirait dans une stratégie de développement d'une fonction nodale (hub) du port¹³.

Horizon 2010



Horizon 2020



¹³ stratégie visant à faire du port un site d'échanges et de consolidation de trafics du Nord de l'Europe vers le sud de l'Europe ou de la France

6. ZONES D'ACCUEIL ET IMMOBILIER LOGISTIQUE

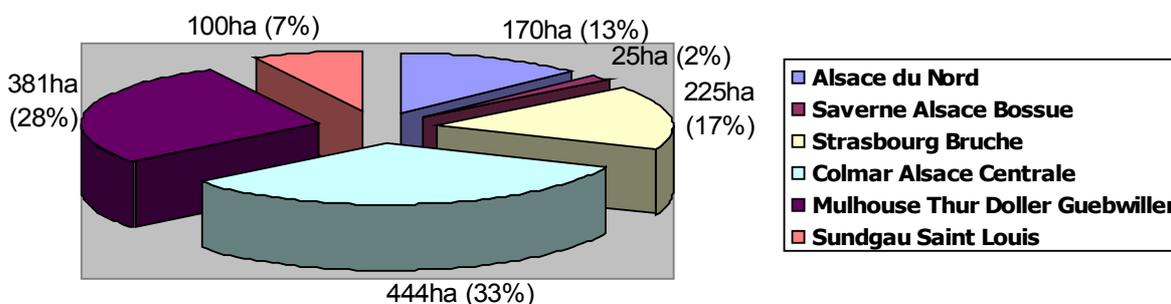
6.1 Recensement et localisation des zones d'accueil

12 zones pouvant accueillir des activités logistiques ont été identifiées et retenues sur le territoire alsacien. La plupart de ces zones ne sont pas viabilisées. Certaines sont clairement reconnues à vocation logistique (Fegersheim, Ottmarsheim...), pour d'autres leurs promoteurs souhaitent qu'elles ne soient que partiellement logistique (c'est le cas de Brumath).

Au total, l'ensemble de ces zones d'activités représente entre 1 310 ha et 1 380 ha de terrains disponibles. Les zones les plus importantes sont **BNHG** (Balgau – Heiteren – Nambshiem - Geiswasser) sur l'espace de Colmar Alsace Centrale, qui propose une réserve foncière de 250 ha le long du Rhin entre le port de Neuf Brisach et la Centrale de Fessenheim, puis les zones d'**Ottmarsheim** (150 ha) et **Fegersheim** (100-150 ha. La zone fait au total 300 ha mais seulement la moitié serait réellement exploitable car la partie à l'Ouest de la voie ferrée comporte un accès difficile par la route).

L'offre de zones d'activités est relativement hétérogène, avec de grandes surfaces mais aussi de très petites (25 ha à Saverne, 40 ha à Burnhaupt) mais elles sont généralement localisées autour de Strasbourg et autour de Mulhouse. Les zones au Nord et au Sud (territoires de l'Alsace du Nord, Saverne Alsace Bossue et Sundgau St Louis) sont moins nombreuses et de plus petite taille.

Superficies des zones d'accueil potentiel par territoires



L'espace de **Colmar - Alsace Centrale** est celui qui regroupe le plus de disponibilité foncière potentielle recensée pour l'accueil d'activités logistiques (444 ha, un tiers du total) devant celui de Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller (281 ha, 28% du total). Strasbourg - Bruche n'apparaît qu'en troisième position (225 ha, 17% du total). On peut néanmoins considérer que la zone de Drusenheim - Herrlisheim est dans l'aire d'influence strasbourgeoise même les limites retenues pour le découpage des six espaces logistiques fonctionnels la fait apparaître en Alsace du Nord.

Enfin, bon nombre d'entre elles ont une vocation portuaire plus ou moins affirmée, comme Lauterbourg ou Ottmarsheim, et plusieurs nécessitent des aménagements plus ou moins lourds pouvant leur permettre d'être correctement connectées au réseau ferroviaire comme Brumath Mommenheim et Fegersheim Lipsheim (Cf. Partie 5, interface logistique et transport). Elles sont toutes proches des axes autoroutiers ou à voie rapide.

6.2 Caractérisation des zones d'accueil (Cf. carte ci-après)

6.2.1. L'Alsace du Nord

L'Alsace du Nord est concernée par deux projets à vocation fluviale :

- Le **projet d'extension du port de Lauterbourg** porte sur l'aménagement des terrains à l'Ouest du bassin existant qui représente une surface d'environ 60 ha. Le site strasbourgeois du PAS ne dispose plus, en effet, que de réserves foncières très réduites, de surcroît réparties en lots de taille limitée. Des opportunités pour un développement du trafic conteneurs (projet de terminal) et vracs sont attendues sur un site très bien connecté au réseau routier et ferroviaire, présentant donc des potentialités logistiques intéressantes.

- **Drusenheim - Herrlisheim** ; cette zone existante à vocation logistique de 300 ha est à la fois proche de l'A35, embranchée fer et proche de la voie d'eau. Ses capacités d'extension sont de 100 à 120 ha localisés au Sud de la zone existante. Située sur une ancienne raffinerie, la zone a fini d'être dépolluée récemment. Elle pose néanmoins toujours des problèmes de cession des terrains par Total (un seul interlocuteur néanmoins, ce qui peut faciliter l'acquisition). Autre handicap, le site est séparé des rives du Rhin par une zone Natura 2000. Du point de vue ferroviaire, elle présente l'avantage d'être sur une voie secondaire offrant des capacités résiduelles même si c'est une voie mixte voyageurs – fret.

Ces deux zones présentent des potentialités multimodales et intermodales. Herrlisheim apparaît notamment comme le site le plus pertinent **pour la création d'un nouveau chantier de transport combiné rail-route dédié aux flux continentaux.**

6.2.2. Saverne - Alsace Bossue

La ZA du Martelberg couvre une surface réduite de 25 hectares ce qui l'empêche d'accueillir la plupart des implantations logistiques nécessitant des superficies bien plus élevées. Elle souffre également de contrainte topographique de déclivité. Les points forts de la zone sont en particulier une bonne localisation par rapport aux infrastructures autoroutières (A4 à 4 km au Nord et proche du péage de Monswiller) et de son isolement par rapport aux zones d'habitation. Les parcelles sont dans l'immédiat non totalement acquises (source : étude Arcadis CC région de Saverne, sept 2006).

Autre zones d'activités du territoire de Saverne Alsace Bossue, la ZA de Thal-Drulingen, proche de l'échangeur de Sarre-Union, contiguë de la RN61 et longeant l'A4. La première tranche du projet est axée sur l'industrie (20 ha viabilisés) et la seconde destinée à la grande industrie (30 ha). La plateforme comporte également un projet de pépinières d'entreprises (lots de 5 ha). Son inauguration a eu lieu en avril 2005. (Source : CG 67).

Ces deux zones d'activités **n'offrent pas les meilleures caractéristiques** pour l'accueil d'implantations logistiques d'envergure en Alsace du fait, en particulier, de la taille réduite de leurs emprises au sol.

6.2.3. Strasbourg - Vallée de la Bruche

Deux projets de zones émergent actuellement pour l'accueil d'activités logistiques proches de Strasbourg :

- **Brumath - Mommenheim** ; cette extension de zone de 100 ha est proche de la ZA actuelle de Mommenheim où est notamment implanté FM Logistique. Le site est actuellement non viabilisé et les élus ne souhaitent pas que cette zone soit à 100% logistique. FM est connecté au réseau ferroviaire mais son embranchement a été réalisé alors que les trains circulaient moins vite qu'actuellement. L'embranchement d'une zone supposerait désormais une voie d'accélération – décélération coûteuse et imposant une grande longueur ou profondeur de zone.
- **Fegersheim – Lipsheim** ; située entre la voie ferrée Strasbourg Mulhouse et la RD1083 à 2x2 voies, cette zone non viabilisée, actuellement agricole, possède une superficie totale de 300 ha, mais 100 à 150 ha sont réellement exploitables car la partie à l'Ouest de la voie ferrée est difficile d'accès par route. Sa connexion au réseau ferré pose problème nécessitant la création d'une voie de près de 2 kilomètres permettant aux convois de s'insérer correctement sur un axe où les trains circulent à plus de 200 km/h. Le site semble adapté pour l'implantation d'activités logistiques liées notamment au PAS, auquel il est facilement connecté par la rocade Sud (RN353).

Situées l'une au Nord, l'autre au Sud de l'agglomération strasbourgeoise, Brumath – Mommenheim et Fegersheim – Lipsheim **se complètent** dans le cadre d'un schéma prenant en compte les difficultés de franchissement et de contournement de la capitale alsacienne.

6.2.4. Colmar - Alsace Centrale

Faute d'espace disponible, il n'existe pas vraiment de projets autour de l'agglomération de Colmar. La seule possibilité envisagée par la Communauté de Communes est l'aménagement d'une zone de 100 ha sur l'aéroport de la ville (**Houssen**).

Au Sud du territoire, la zone **BNHG** (Balgau, Heiteren, Nambshheim, Geiswasser) propose une grosse réserve foncière d'environ 250 ha (dont une partie préservée), le long du Rhin, entre le port de Neuf Brisach au Nord et la centrale de Fessenheim au Sud ; les trois modes sont présents, notamment le Rhin, mais il y a un problème de desserte routière en raison de l'éloignement des autoroutes : autoroute à 29 km (projet de 2X2 voies de RN 415 Colmar-Neuf Brisach) au Nord ou 19 km au Sud (Ottmarsheim), à 13 minutes de l'échangeur allemand. La route le long du Rhin ne traverse aucun village. Il existe un projet de desserte fer de 12 km (6/7 M €). La zone présente en revanche des contraintes environnementales fortes.

Au Nord de Sélestat, le principal projet de zone pouvant accueillir des activités logistiques est celui de **Dambach la Ville**. La zone de 94 ha dispose d'un accès autoroutier aisé, direct, sans risque de nuisance pour la population et d'un embranchement fer envisagé lors de la seconde phase. La Communauté de Communes de Berstein pose deux exigences : un ratio d'au moins 25 empois/ha et pas de lots inférieurs à 2 ha. ED, s'est engagé pour s'implanter sur la zone et a déjà acquis 6.4 ha. 150 emplois sont prévus dans un premier temps, avec possibilité d'extension et une aire de distribution allant jusqu'en Bourgogne et aux Ardennes.

6.2.5. Mulhouse - Thur - Doller - Guebwiller

L'A36 est l'épine dorsale des trois projets de zones pouvant accueillir des activités logistiques sur l'espace mulhousien. La vocation logistique pour chacun de ces espaces est très différente :

- **La ZI Mulhouse Rhin à Ottmarsheim** concentre déjà de nombreux acteurs logistiques liés à Peugeot. Le projet est une extension de 150 ha au Sud de l'autoroute sur une zone tri-modale, directement située au bord du Rhin. Bien positionnée sur les flux Est-Ouest (seul franchissement autoroutier du Rhin), elle pose le problème de la liaison ferroviaire Mulhouse-Bantzenheim-Müllheim avec des tronçons limités à 40 km/h, ce qui nécessite une rénovation (20 M €), y compris un raccordement à gare du Nord de Mulhouse. Cette zone a une vocation nette de logistique euro régionale.
- **Sur les MDPA ; la Zone Amélie 2** sur les communes de Wittelsheim-Richwiller, compte 71 ha avec 140 ha de potentiel d'extension ; les 70 ha supplémentaires sont situés au Nord de la zone. Elle est située au cœur du réseau routier (RN 83, A36), le long de voie ferrée Mulhouse-Bâle, est bimodale et dispose du triage ferroviaire MDPA. Un projet raccordement routier existe. A signaler également 80 ha disponibles sur le carreau Théodore et 30 ha sur la carreau Marie-Louise (Staffelfelden). Cette zone présente une vocation logistique de distribution urbaine mais est également intéressante pour développer la multi modalité (site éventuel pour un nouveau chantier de transport combiné rail-route).
- **La Zone de Pont d'Aspach à Burnhaupt** sur la RN 83 et proche de l'A36, avec 40 ha disponibles embranchables. L'idée serait de développer des activités logistiques liées à la « Peugeot-Valley » entre Sochaux et Mulhouse.

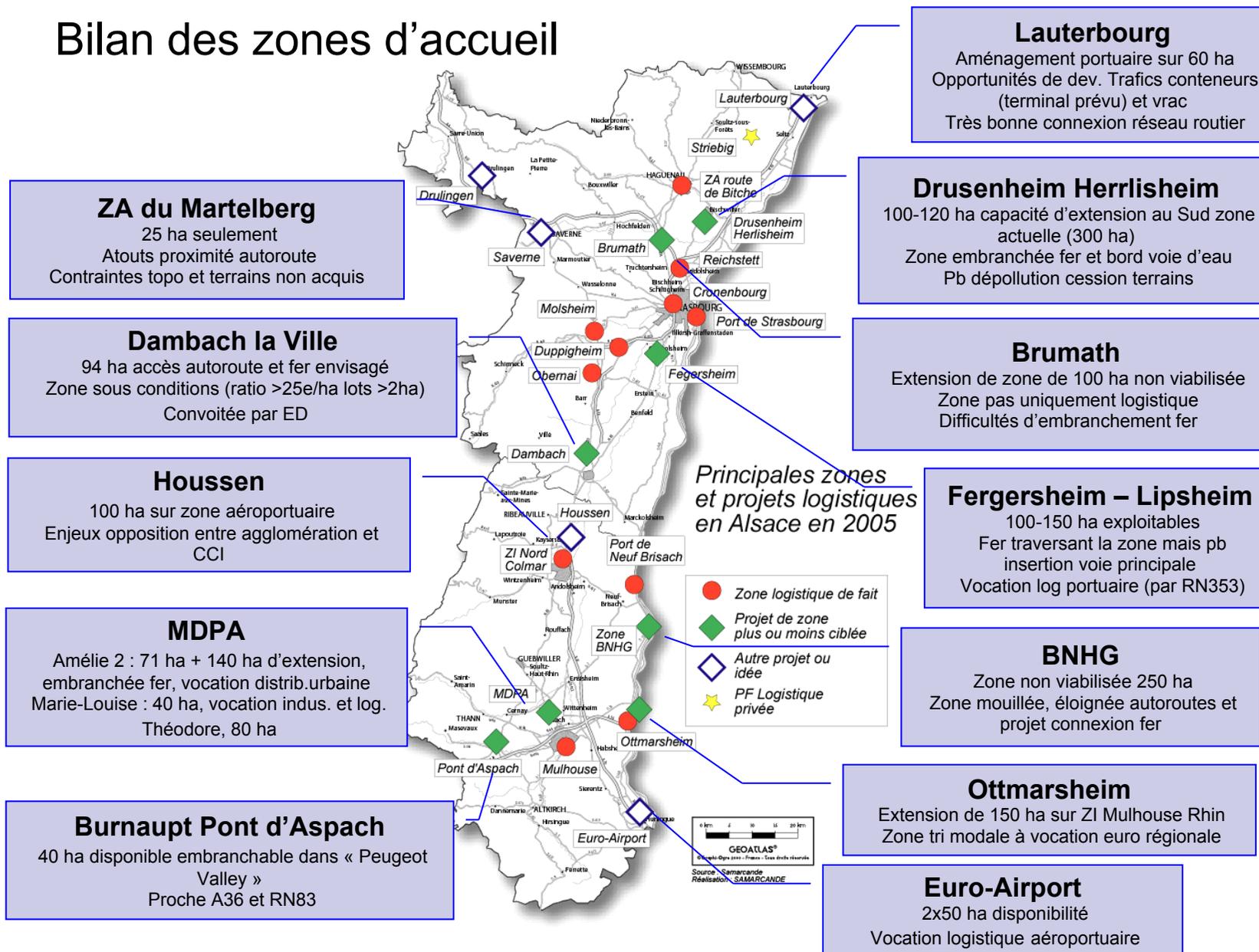
D'autres sites pourraient voir émerger des projets logistiques malgré leurs contraintes : un site de 50 ha près de Peugeot dans **l'Ile Napoléon**, où les 3 modes sont présents mais qui est situé dans la forêt de la Hardt. Enfin, outre la réalisation de bâtiments logistiques (3 X 5000 m²) par SIRMAD Est, la Communauté de Communes de **Cernay** envisage de développer une zone à vocation logistique de 16 ha dont 12 commercialisables, directement branchée sur la RN 66.

6.2.6. Sundgau Saint Louis

Le seul projet identifié comme potentiel d'accueil d'activités logistiques en Alsace du Sud est **l'Euro-Airport**, secteur très contraint, mais qui dispose de quelques disponibilités à Blotzheim et Héisingue (2 X 50 ha) notamment pour des activités logistiques à haute valeur ajoutée liée au fret aérien. Ce site a une vocation logistique de proximité (Bâle) et logistique aéroportuaire. Une réflexion se développe sur l'activité logistique en zone franche douanière. Les élus concernés par la zone ne sont pas réticents et accompagnent la démarche. Le Conseil Général du Haut-Rhin est par ailleurs propriétaire de 70/80 ha (Technoport).

La Communauté de Communes Porte du Sundgau travaille également à la réalisation d'une zone d'activités intercommunales. Cette zone sera localisée sur le territoire de la commune d'Attenschwiller, à proximité de l'ancienne usine Ravensburger déjà installée dans la commune.

Bilan des zones d'accueil



Zone	Territoire	Superficie	Points forts	Points faibles	Vocation
Martelberg Saverne	Saverne Alsace Bossue	25 ha	Accessibilité autoroutière	Dispo foncière, contrainte topo	Logistique locale
Lauterbourg	Alsace du Nord	60 ha	Dynamique PAS, connexion route et fer	Espace relativement limité	Logistique conteneurs
Drusenheim Herrlisheim	Alsace du Nord	100-120 ha	Extension de zone, proximité acteurs log (Dow), connexion fer	Acquisition foncière, zone Natura 2000	Logistique régionale et métropolitaine
Brumath	Strasbourg Bruche	100 ha	Extension de zone, proximité d'acteurs log (FM)	Difficultés embranchement fer, zone partiellement log	Logistique métropolitaine
Fegersheim Lipsheim	Strasbourg Bruche	100-150 ha	Superficie, accès route, proximité PAS	Difficultés embranchement fer	Logistique métropolitaine et multimodale
Dambach	Colmar Alsace Centrale	94 ha	Accès routier	Conditions ratio e/ha et taille lots	Logistique régionale
Colmar Houssen	Colmar Alsace Centrale	100 ha	Superficie, localisation accès route	Pression urbaine	Logistique régionale
BNHG	Colmar Alsace Centrale	100 ha	Superficie	Relativement éloigné des autoroutes, contraintes environnementales	Logistique européenne et fluviale
MDPA	Mulhouse Thur Doller Guebwiller	191 ha	Bi-modalité route fer, Proche autoroute et Mulhouse	Pression urbaine, mise à niveau réseau fer	Logistique intermodale et urbaine
Ottmarsheim	Mulhouse Thur Doller Gueb	150 ha	Acteurs log présents, positionnement géo	Connexion fer difficile	Logistique européenne, multimodale et auto
Burnhaupt	Mulhouse Thur Doller Guebwiller	40 ha	Proximité autoroute, embranchable	Faible surface	Logistique régionale et auto
Euroairport	Sundgau St Louis	2x50 ha	Proximité Bâle, acteurs log présents	Pression urbaine	Logistique aérienne internationale et urbaine

Le relevé des principales caractéristiques géographiques, notamment d'accessibilité et de proximité, de ces zones fait apparaître un certain nombre de spécificités qui permettent d'avancer certaines « vocations ». D'autres approches et une analyse plus fine encore pourraient néanmoins ouvrir d'autres perspectives.

Les zones proches de Strasbourg peuvent être présentées comme à vocation régionale et en particulier métropolitaine (logistique des zones de forte densité de population et d'activités, liée notamment au commerce de gros, logistique urbaine...). Fegersheim Lipsheim se double éventuellement d'une vocation multimodale en connexion avec le PAS.

Dambach et Colmar Houssen ont un profil régional, au centre de l'Alsace, sur un axe routier à voie rapide, de même que Burnhaupt (sur l'A36). La logistique de distribution régionale et locale est la logistique qui opère au sein d'une aire urbaine élargie, voire d'une région urbaine.

Les vocations inter et multimodales sont concentrées sur les espaces fluviaux ou proches comme Lauterbourg ou Ottmarsheim. **Ottmarsheim bénéficie également d'une vocation européenne** grâce à l'A36, seule connexion autoroutière avec l'Allemagne.

Burnhaupt et Ottmarsheim sont également conditionnés par la présence de sites de production importants pour une logistique industrielle automobile liée à PSA.

Enfin, au plus proche des espaces les plus denses, MDPA et Euro Airport sont des zones d'accueil potentiel de logistique de distribution urbaine.

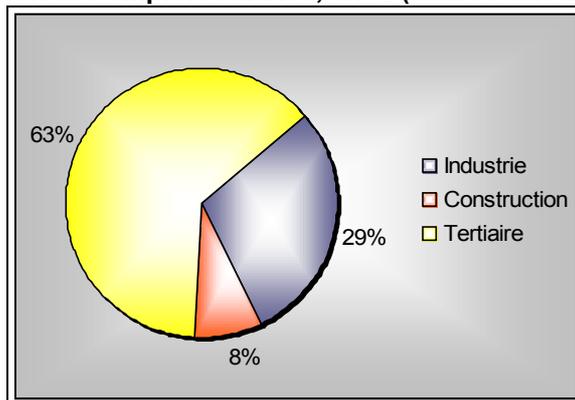
7. LA LOGISTIQUE ET LES RESSOURCES HUMAINES

Contexte général – source : OREF¹**Total des emplois régionaux****Emploi salarié total alsacien**

Source INSEE : **680 000 salariés** en 2004 dont 415 900 dans le Bas-Rhin (61 % des salariés) et 264 100 dans le Haut-Rhin (source : INSEE)

Source Unedic – Assedic : **518 215 emplois salariés en 2004** se répartissant également à 61 % dans le Bas-Rhin contre 39 % dans le Haut-Rhin.

Selon la source Unedic, **le tertiaire est le premier employeur régional.**

Répartition des emplois salariés, en % (source Unedic, 2004)

Selon l'Unedic, **le secteur transport² emploie 4,7 % des salariés alsaciens.**

Taux de chômage

Source INSEE : le taux de chômage alsacien s'établissait à 8,6 % en 2005 soit un taux plus faible que la moyenne nationale (9,5 %).

Il est en baisse en 2006 et s'établit à 8 % au troisième trimestre.

8% en Alsace :

7,5 % dans le Bas-Rhin
8,7 % dans le Haut-Rhin



Taux de chômage en France métropolitaine : 8,8%

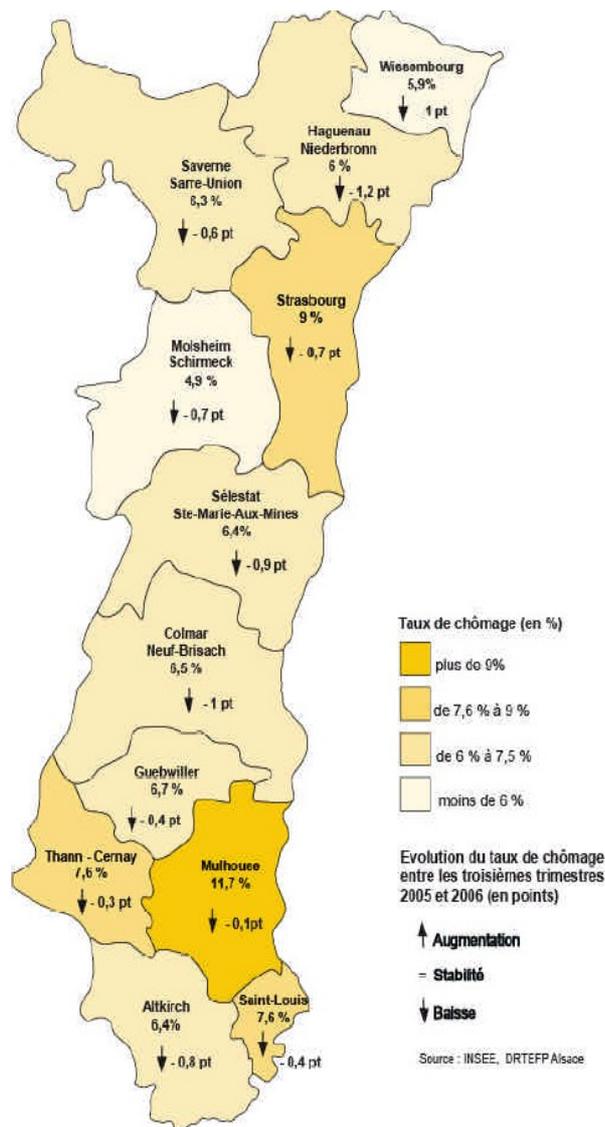
Source : OREF données Insee

En un an (en points) :

0,7 point en Alsace
0,9 point pour le Bas-Rhin
0,4 point pour le Haut-Rhin
1 point pour la France métropolitaine

¹ OREF : Observatoire Régional Emploi Formation

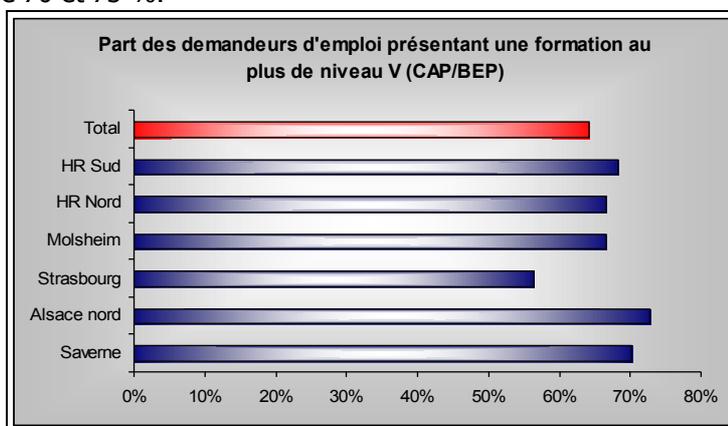
² Entreprises inscrites sous un code NAF (Nomenclature d'Activités Française) « transport » (que les postes appartiennent à la famille transport et logistique ou à d'autres familles professionnelles)



Marché du travail

64 % des demandeurs d'emplois possèdent une formation au plus de niveau V^(*). Strasbourg fait figure d'exception avec une part de 56 %.

Inversement Saverne et l'Alsace Nord se situent dans la fourchette haute avec des parts de 70 et 73 %.

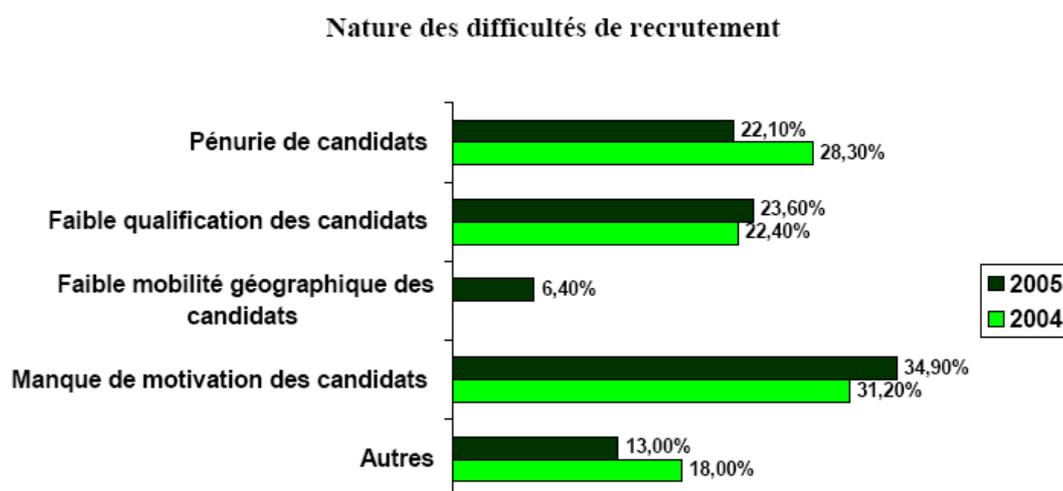


Source : DRTEFP – ANPE, in OREF, données 2005

(*) Niveau V = CAP – BEP / niveau IV = niveau BAC / Niveau III = niveau BAC + 2 / Niveau II et I = niveau BAC + 4

7.1. Données globales : les ressources humaines un enjeu majeur mais une difficulté à quantifier

La problématique des ressources humaines traverse celle de la logistique et, de plus en plus, celle de son implantation sur les territoires. L'apparition de phénomènes de pénurie confère à ce facteur un rôle de plus en plus important et de plus en plus pris en compte dans les choix de localisation. La pénurie recouvre des réalités souvent différentes au sein desquelles il convient de distinguer ce qui relève de la pénurie « quantitative » et de la pénurie « qualitative », exprimée par les entreprises comme une difficulté « à recruter du personnel qualifié, motivé et fiable³ ».



Source : enquête AFT IFTIM (12^{ème} enquête annuelle)⁴

Si cette thématique des ressources humaines concerne l'ensemble des catégories de personnel, elle prend une acuité particulière pour les personnels ouvriers qui demeurent, au-delà d'une élévation réelle des qualifications et des exigences, la population la plus importante sur les sites logistiques qu'ils soient ou non externalisés.

L'externalisation n'a, en effet, en rien limité l'importance des ressources humaines en créant des besoins chez les prestataires et les transporteurs (mais aussi dans les agences d'intérim qui sont leurs partenaires) et en suscitant de nouveaux emplois dans les entreprises industrielles et commerciales (fonctions de contrôle, de planification, de direction logistique).

Par les opérations d'externalisation, assorties de reprise totale ou partielle de personnels, et par l'élargissement du domaine d'action de la logistique (qui inclut de plus en plus des prestations de petits montages, par exemple), la logistique est devenue à la fois créatrice et transformatrice d'emplois.

Ces emplois logistiques se situent à la fois :

- dans les entreprises de transport et chez les prestataires,
- dans les entreprises industrielles et commerciales.

Si les prestataires sont la partie souvent la plus visible de la logistique, ils ne représentent qu'une partie de celle-ci ; l'essentiel de la gestion des flux et des opérations s'y rapportant demeure, en effet, exercé au sein des entreprises dont ce n'est pas le métier. On considère ainsi que le taux d'externalisation s'établit, en France, à environ 30 % ce qui signifie que 70 % de la logistique ne passe pas par le marché. Ce taux est notablement plus élevé lorsqu'on restreint l'analyse au transport ; segment au sein duquel 80 % des opérations seraient externalisées.

³ Il s'agit ici de la terminologie utilisée par les entreprises. Comme nous le verrons par la suite les notions de fiabilité et de motivation doivent être mises en regard de certaines caractéristiques des emplois logistiques (pénibilité, horaires décalés, niveaux de salaires bas...) susceptibles d'expliquer certaines difficultés.

⁴ AFT IFTIM : Association pour le développement de la formation transport et techniques d'implémentation et de manutention

7.2. Les emplois logistiques en Alsace

La source OREF permet l'identification et l'analyse des emplois logistiques régionaux. Les éléments recueillis par l'OREF émanent d'organismes différents (INSEE et UNEDIC, principalement). Les données ne sont pas toujours comparables. Les années de référence peuvent également être différentes selon les sources.

7.2.1. Une difficulté générale à quantifier les emplois logistiques

Plusieurs éléments convergent vers **la création d'emplois logistiques** :

- L'émergence du caractère stratégique de la logistique et le développement de fonctions de direction, pilotage, contrôle,
- La complexification des flux et globalement de la logistique et des outils qui y sont afférents,
- Le développement des champs couverts et des entreprises concernées (maturité logistique croissante de l'ensemble des entreprises)

Selon l'enquête AFT IFTIM, la croissance des emplois logistiques s'est toutefois ralentie. Ainsi, pour 2006 :

- 12,7 % des entreprises de leur panel prévoient d'embaucher des opérateurs,
- alors que cette proportion était de 15,2 % pour 2002.

L'enquête n'indique toutefois pas les niveaux de recrutement c'est-à-dire le nombre de personnes qui seront recrutés.

Pour importante qu'elle soit cette question du chiffrage des emplois, de leur évolution et surtout de l'adaptation de l'offre et de la demande se heurte à des problèmes de quantification et de traçabilité.

Le chiffrage des emplois logistiques et la comparaison de l'offre et de la demande est souvent malaisée (ce qui confère aux études telles que celles réalisées par l'OREF un rôle important dans la connaissance de la filière).

Plusieurs raisons peuvent être évoquées, parmi celles-ci figurent, à notre sens :

- **une faible « professionnalisation » des métiers de la logistique** qui ne requièrent pas de qualifications spécifiques. De ce point de vue, les emplois de conducteurs routiers et de caristes font figure d'exception avec des formations spécifiques et obligatoires (respectivement FIMO et CACES)⁵.

La faible professionnalisation ouvre les emplois logistiques à des personnes qui ne sont pas inscrites sous un code ROME « logistique » rendant, de ce point de vue, complexe la « traçabilité » et le chiffrage du marché.

- **Une vision parfois restrictive de la logistique essentiellement analysée au travers de l'activité des prestataires et des transporteurs** alors que les fonctions logistiques, notamment hors transport, sont encore largement internalisées au sein des entreprises industrielles et commerciales.

⁵ Le FIMO est généralement un pré requis à l'embauche, ce qui n'est pas toujours le CACES. Certaines entreprises recrutent ainsi du personnel non détenteur du CACES qu'elles envoient ensuite en formation.

FIMO = Formation Initiale Minimale Obligatoire des conducteurs routiers / CACES = Certificat d'Aptitude à la Conduite en Sécurité pour les conducteurs de chariot élévateurs notamment

Les difficultés rencontrées pour quantifier le marché de l'emploi « logistique »

Absence de professionnalisation	<p>La classification des demandeurs d'emplois et personnels s'effectue via la nomenclature ROME⁶ des métiers.</p> <p>Celle-ci intègre une catégorie « personnel du transport et de logistique » ainsi qu'une catégorie « agents de maîtrise, techniciens et cadres techniques hors industrie » comportant une sous catégorie « techniciens et cadres du transport et de la logistique » (confer tableaux ci-dessous).</p> <p>Pour intéressantes qu'elles soient ces catégories sont vastes et recouvrent des emplois directement liés au transport de marchandises et à la logistique mais également des emplois liés aux secteurs des transports de personnes, du tourisme, de la « santé » (ambulanciers par exemple).</p> <p>Identifier les personnels de la logistique et du transport de marchandises suppose donc de mener des analyses à des niveaux fins (code à 4 chiffres) et d'effectuer des sélections. Or, ces sélections sont parfois malaisées. A titre d'exemple le code « cadres du transport et de la logistique » (code 3861) peut concerner des personnels « logistiques » ou des personnels travaillant dans des entreprises de tourisme ou de transport de voyageurs.</p> <p>En outre, les bases généralement publiées ne prennent pas en compte des niveaux aussi fins et s'arrêtent à l'ensemble de la famille.</p> <p>Enfin, la classification des offres des entreprises ne s'effectue pas en fonction du code ROME des emplois proposés mais du code d'activité de l'entreprise or les offres d'emplois logistiques peuvent émaner de prestataires mais également d'entreprises industrielles et commerciales.</p>
Nouveaux métiers	<p>La complexification des opérations logistiques et des outils utilisés conduit à l'émergence de nouvelles fonctions et métiers : planification, méthodes, informatiques...</p> <p>Concernant majoritairement des cadres et agents de maîtrise, ces métiers et aptitudes sont rarement classés comme métiers « logistiques »</p>
Modes de recrutement	<p>Le recrutement s'effectue selon plusieurs canaux : ANPE mais également mutations internes, notamment pour les cadres, recrutements après stages, « bouche à oreille » et intérim ; canaux pour lesquels la « traçabilité » est plus complexe.</p>

Nomenclature des codes ROME afférent à la logistique

43 PERSONNEL DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE	
431	CONDUCTEURS D'ENGINS DE TRANSPORT TERRESTRE
432	CONDUCTEURS D'ENGINS DE MANOEUVRE, DE GENIE CIVIL ET AGRICOLE
433	PERSONNEL DE LA LOGISTIQUE (MANUTENTION, GESTION, EXPLOITATION DES TRANSPORTS)
434	PERSONNEL D'ACCOMPAGNEMENT DU TRANSPORT
61 AGENTS DE MAITRISE, TECHNICIENS ET CADRES TECHNIQUES HORS INDUSTRIE	
611	AGENTS DE MAITRISE, TECHNICIENS, INGENIEUR DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE
612	AGENTS DE MAITRISE, TECHNICIENS, INGENIEUR DU BTP ET DE L'EXTRACTION
613	TECHNICIENS ET CADRES DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

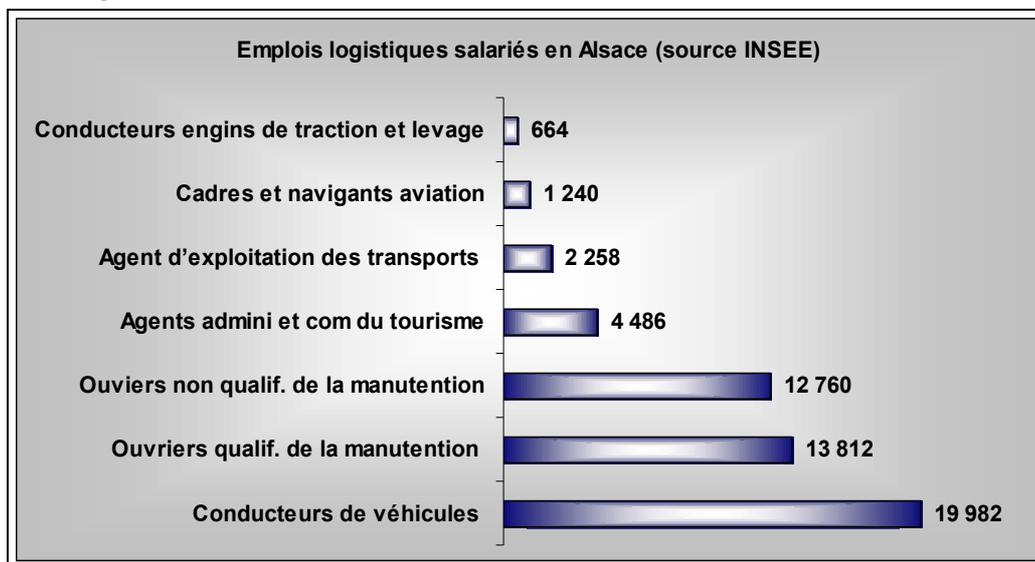
- La faible professionnalisation a également un autre impact important pouvant être désigné par le terme de « **concurrence inter-secteurs** ». Souffrant parfois, comme évoqué précédemment, d'un déficit d'image la logistique est, en effet, soumise, en période de conjoncture économique favorable, à la concurrence d'autres secteurs plus attractifs et

⁶ Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois

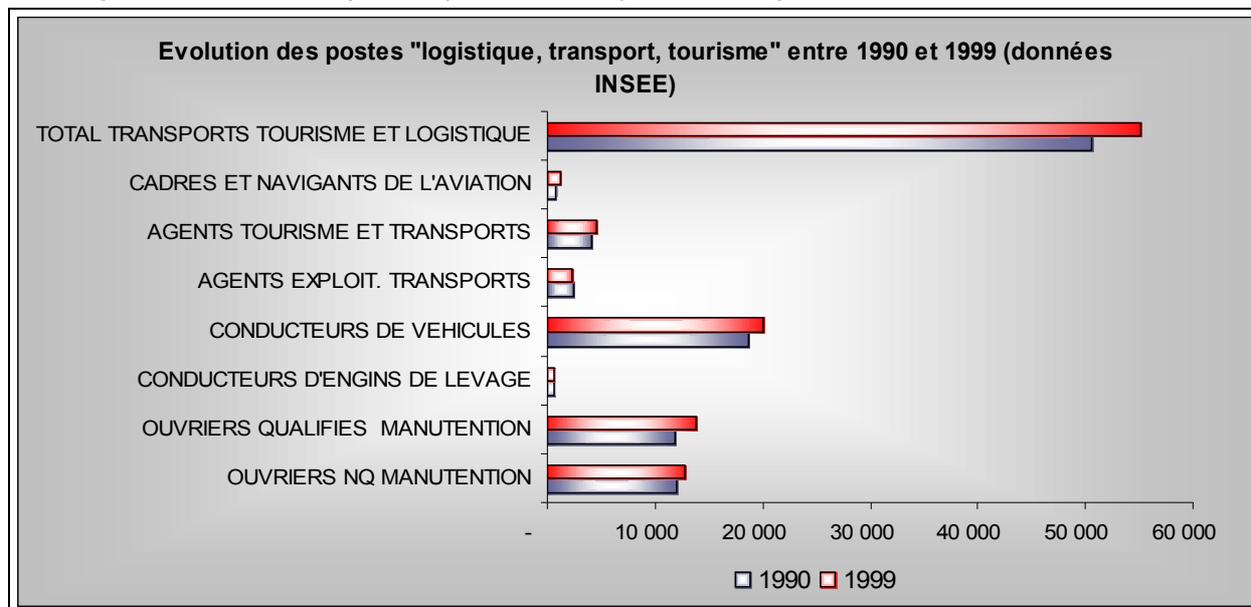
employant également des personnels ouvriers peu qualifiés. Ce constat est particulièrement fort au sein des sites des prestataires qui n'offrent pas de conventions collectives, accords Groupe aussi favorables que certaines industries. Il faut ajouter, spécifiquement en Alsace, des phénomènes de concurrence inter-territoires ; l'Allemagne et la Suisse pouvant être des territoires attractifs.

7.2.2. La logistique une activité de main d'oeuvre

Selon l'INSEE (recensement 1999) la logistique, le transport et le tourisme emploient, en Alsace, environ **55 000 personnes**.



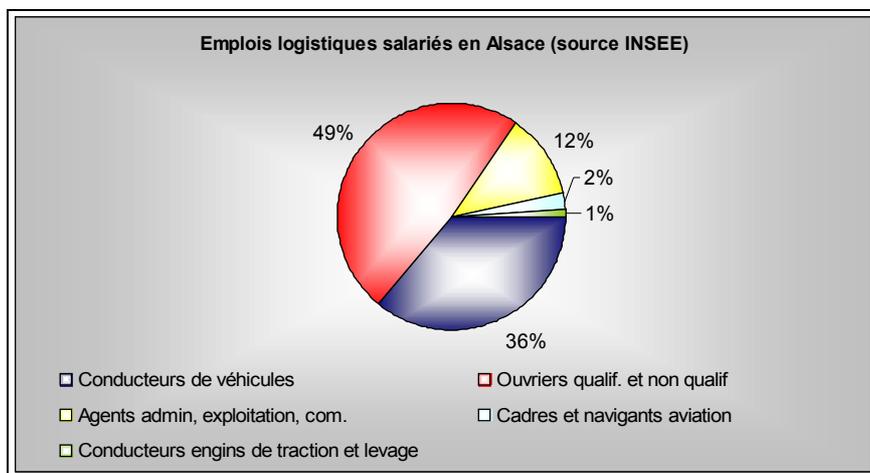
En dix ans, cette famille a enregistré une croissance de ses effectifs de 10 %. La croissance a été particulièrement forte pour les postes de « cadres et navigants » (+75 % mais avec des valeurs absolues très faibles, environ 1 200 emplois en 1999) puis pour les « ouvriers qualifiés de la manutention » (+17 % mais avec des valeurs absolues résolument plus élevées 13 812 emplois) et les « agents de tourisme » (+10 % pour 4 500 emplois en 1999).



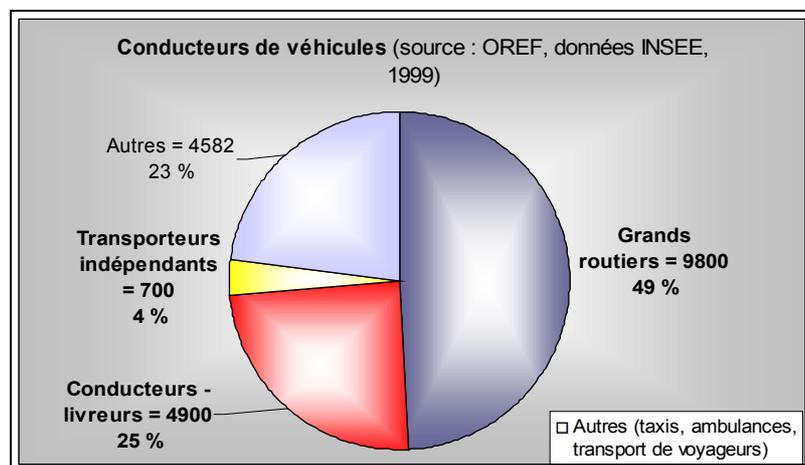
En 2004, l'effectif de la famille « logistique, transport et tourisme » s'établirait, selon l'OREF, à environ 57 000 (soit une croissance d'environ 3,5 % par rapport à 1999). A ces 57 000 s'ajouteraient environ 7 000 frontaliers (alsaciens travaillant en Allemagne ou en Suisse).

49 % de ces salariés du secteur « transport – logistique et tourisme » sont des ouvriers (qualifiés et non qualifiés).

36 % sont des conducteurs de véhicules ; catégorie (« conducteurs de véhicules ») qui couvre des réalités différentes (grands routiers et livreurs, taxi, ambulanciers, transport de voyageurs).



Selon l'OREF, les emplois de « conducteurs de véhicules » (environ 20 000) se répartiraient comme indiqué dans le schéma ci-contre. Environ 77 % d'entre eux pourraient être associés à la logistique au sens large (incluant le transport) contre 23 % relevant plutôt du transport de personnes.



La distinction, au sein de l'ensemble « transport – logistique – tourisme », des personnels directement liés à la logistique et au transport de marchandises est peu aisée.

Le tableau qui suit a été réalisé (par l'Oref) à partir d'une sélection de postes. Il est encore possible que les chiffres couvrent, au cas par cas, des emplois non-logistiques ou, qu'à l'inverse, des emplois logistiques aient été exclus avec des catégories paraissant plus directement liées au tourisme ou au transport de personnes.

Selon ce calcul, les effectifs « **logistique et transport de marchandises** » s'établissaient, en 1999, à environ **46 000 soit environ 84 % des personnels de l'ensemble de la famille**⁷.

⁷ nous ne disposons pas des données nationales permettant une comparaison de la situation française et de la situation régionale

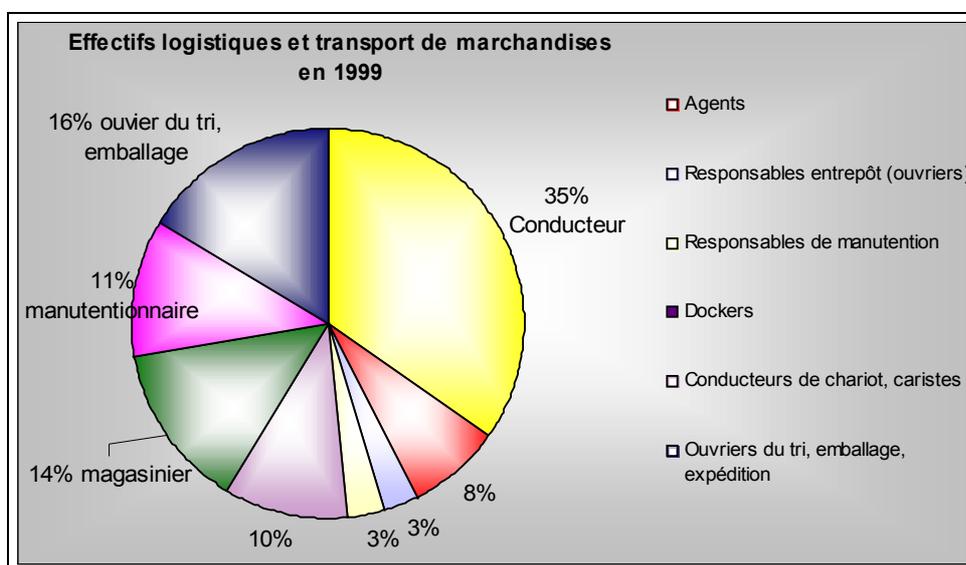
Estimation des personnels « logistique et transport de marchandises »

		Effectifs
6792 Manutentionnaires, agents non qual. des services d'exploit. des transports	J0 ouvriers non qualifiés de la manutention	5 224
6793 Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition	J0 ouvriers non qualifiés de la manutention	7 536
4891 Responsables d'entrepôt, de magasinage	J1 ouvriers qualifiés de la manutention	1 279
4892 Responsables de manutention	J1 ouvriers qualifiés de la manutention	1 425
6513 Dockers	J1 ouvriers qualifiés de la manutention	4
6514 Conducteurs de chariot élévateur, caristes	J1 ouvriers qualifiés de la manutention	4 720
6515 Magasiniers	J1 ouvriers qualifiés de la manutention	6 384
2181 Transporteurs routiers indépendants, de 0 à 9 salariés	J3 conducteurs de véhicules	729
6411 Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	J3 conducteurs de véhicules	9 759
6522 Conducteurs qualifiés d'engin de transport guidé	J3 conducteurs de véhicules	600
6415 Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	J3 conducteurs de véhicules	4 896
4642 Responsables d'exploitation des transports (non cadres)	J4 agents d'exploitation des transports	1 444
6521 Agents qual. des services d'exploit. des transports (perso. sédentaires)	J4 agents d'exploitation des transports	607
5443 Agents administratifs des transports de marchandises	J5 agents administratifs et commerciaux du tourisme et du transport	1 520
		46 127

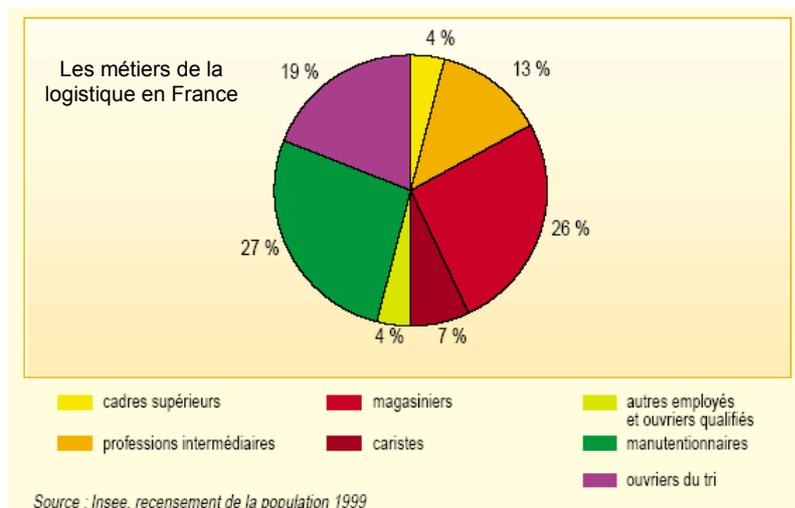
Source : OREF, données INSEE, 1999

Les ouvriers qualifiés et non qualifiés de la manutention représentent 58 % de ces effectifs contre 35 % pour les conducteurs (grands routiers, livreurs et conducteurs indépendants) et **8 % pour les agents et cadres**. Ceci atteste à la fois :

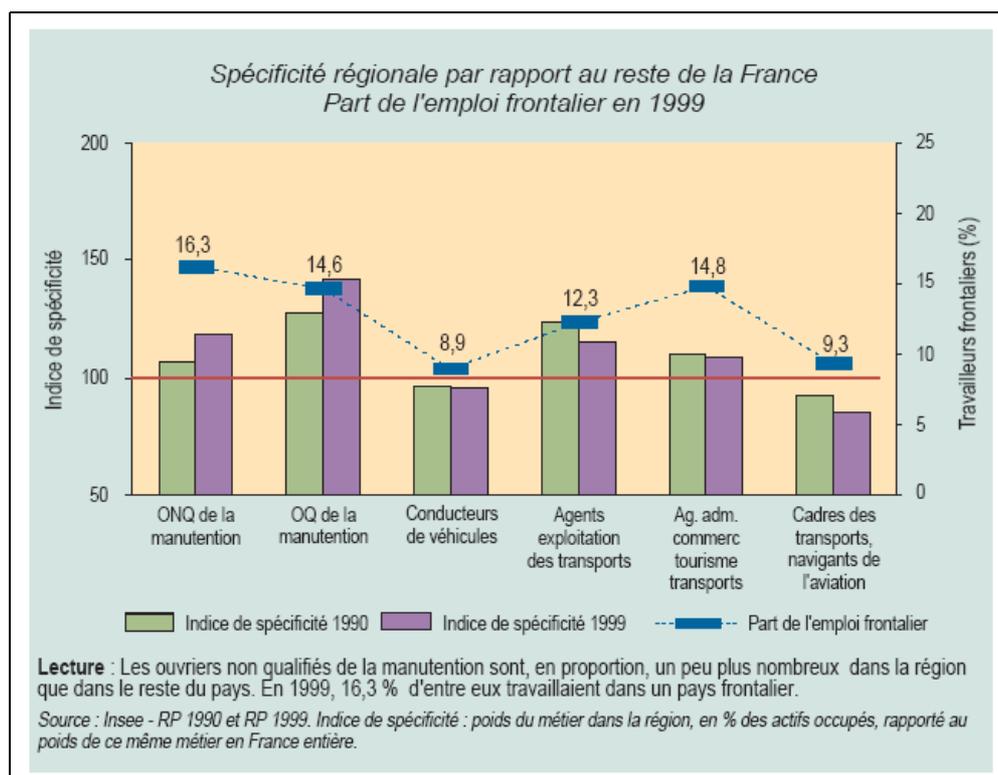
- d'une activité de main d'œuvre, malgré une élévation générale perçue des qualifications, quels que soient les postes,
- d'une activité dépassant le simple cadre de l'acheminement physique des marchandises pour investir, au minimum, le stockage – déstockage – tenue de stocks et, au maximum, des opérations de finition ou de personnalisation des produits.



L'importance des profils ouvriers et des emplois peu qualifiés n'est pas une spécificité alsacienne. Elle est également observée à l'échelle nationale où près de 83 % des salariés de la logistique, hors postes de conducteurs, sont des ouvriers.

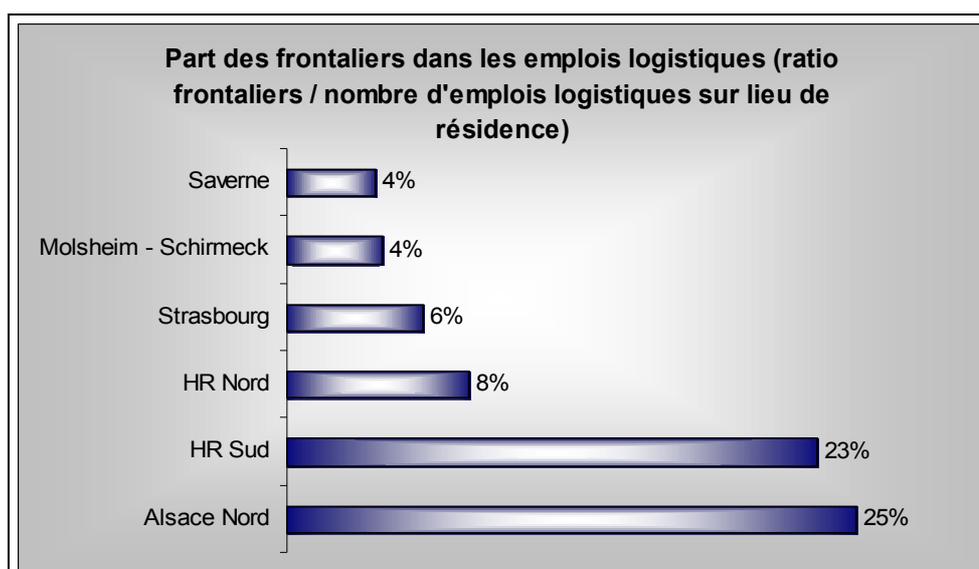


Les indices de spécificité régionale indiquent néanmoins une proportion plus importante en Alsace d'« ouvriers » et « agents d'exploitation ou administratifs et commerciaux ». Inversement, les « conducteurs » et « cadres » sont, en proportion, moins nombreux qu'ailleurs sans qu'il soit possible d'identifier, ou non, à ce stade un phénomène de pénurie par rapport aux besoins des entreprises. Il convient d'indiquer que ces données couvrent l'ensemble de la famille « logistique, transport et tourisme ».



Le nombre de frontaliers travaillant en Suisse et en Allemagne est identifié dans le cadre d'études spécifiques. Ce nombre est ensuite ramené au nombre d'emplois au lieu de résidence. Ce ratio permet d'approcher la part de l'emploi frontalier.

La part des frontaliers sur l'ensemble de la famille « transport, logistique et tourisme » s'établit à 13 %. Elle est particulièrement élevée sur les deux zones du **Haut Rhin Sud** et de **l'Alsace Nord** sans qu'il soit possible d'identifier les métiers concernés (« conducteurs » ou « ouvriers de la manutention », ou « agents du tourisme »,...).



Source : INSEE, 1999

L'importance des emplois ouvriers se conjugue avec **des niveaux de formation globalement plus faibles** (sur la famille « logistique, transport et tourisme ») que ce qui est observé sur l'ensemble des familles professionnelles. **82 % des salariés occupant un emploi logistique ont au plus une formation de CAP/BEP.** Ce chiffre s'établit, parallèlement, à 62 % lorsque la référence est l'ensemble des familles professionnelles.

Les niveaux supérieurs à Bac+2 se retrouvent (en 1999) exclusivement dans la catégorie « cadres et navigants » qui ne représente elle-même que 2 % des emplois.

Caractéristiques des actifs occupés en 1999

En % des actifs occupés	Part des femmes		Moins de 30 ans	45-54 ans	55 ans et plus	Niveau de formation				
	1990	1999				Infra CAP/BEP	CAP/BEP	Bac	Bac+2	supérieur à Bac+2
J0 - ONQ de la manutention	30	31	35	18	4	47	39	10	3	1
J1 - OQ de la manutention	8	10	21	24	6	37	49	9	4	1
J2 - Conducteurs engins (traction, levage)	1	1	11	27	8	45	49	5	1	0
J3 - Conducteurs de véhicules	7	9	17	27	8	40	50	7	2	1
J4 - Agents d'exploitation des transports	11	13	16	28	5	22	42	21	11	4
J5 - Ag. ad. commerciaux tourisme et transport	53	60	30	22	3	16	30	27	21	6
J6 - Cadres transports, navigants de l'aviation	6	12	8	40	5	15	27	21	17	20
Total Tourisme et transports	17	19	23	24	6	38	44	11	5	2
Ensemble des familles professionnelles	41	44	22	25	8	25	37	15	12	11

Source : Insee - Recensements de la population

Nous ne disposons pas de données plus récentes mais il est possible que les parts aient depuis, au moins légèrement, évolué dans un contexte d'accroissement de la maturité logistique des entreprises conduisant quasi systématiquement à un renforcement des personnels d'encadrement (supérieur ou intermédiaire).

19 % des salariés occupant des postes « logistique, transport et tourisme » sont des femmes. Cette donnée globale masque d'importantes disparités selon la profession et est globalement tirée par la catégorie « agents administratifs et commerciaux du tourisme et des transports » (avec 59 % d'emplois occupés par des femmes). La féminisation apparaît, sans grande surprise en regard de l'importance des emplois de manutention et de conduite, globalement plus faible que dans l'ensemble des familles professionnelles. Les entretiens qualitatifs indiquant :

- des opérations logistiques en entrepôt intégrant peu de préparations de commandes fines (prestations généralement effectuées par des femmes),

- une attente de polyvalence de la part des entreprises et, en particulier des entreprises de taille petite à moyenne,
- le CACES, quasi pré-requis quel que soit le poste occupé,

sont également susceptibles d'expliquer un taux de féminisation faibles. Rappelons, en outre, que la pénibilité physique des tâches, la pénibilité liée aux horaires, parfois décalés, le caractère souvent excentré des plates-formes de surcroît mal desservies en transport en commun (en général ou à certaines heures) ne favorisent pas le travail des femmes.

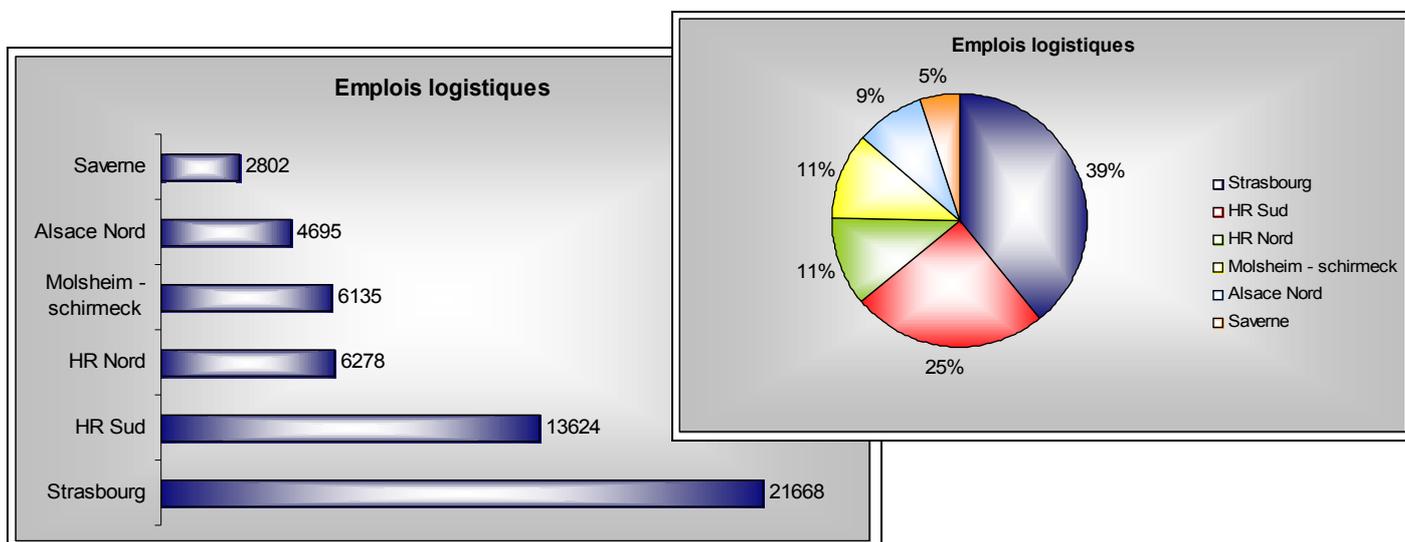
Population active occupée au lieu de travail :			
Profession	Total	femmes	< 25 ans
Conducteurs de véhicules	19 982	10%	5%
Ouvriers qualif. de la manutention	13 812	10%	8%
Ouvriers non qualif. de la manutention	12 760	30%	19%
Agents administratifs et commerciaux du tourisme et des transports	4 486	59%	11%
Agent d'exploitation des transports	2 258	12%	3%
Cadres des transports et navigants de l'aviation	1 240	12%	1%
Conducteurs d'engins de traction et de levage	664	0%	3%
TOTAL	55 202	19%	9%
<i>Ensemble des familles professionnelles</i>	<i>687 767</i>	<i>45%</i>	<i>9%</i>

Source : INSEE - recensement de la population 1999

Source : in OREF

9 % des emplois « logistique, transport et tourisme » sont occupés par des jeunes de moins de 25 ans ce qui classe la logistique dans la moyenne des autres professions.

39 % des emplois « logistique, transport et tourisme » sont concentrés sur la zone d'emplois de Strasbourg. Le Haut Rhin Sud est la seconde zone d'emplois logistiques.



De manière plus générale, le Bas Rhin représente 64 % des emplois de la famille contre 36 % pour le Haut Rhin (largement dominé par Mulhouse).

Synthèse

	Famille « transport – logistique – tourisme »	Famille « logistique – transport de marchandises » (données estimées par l'OREF)
Emplois	<ul style="list-style-type: none"> ● 55 000 personnes en 1999 +10 % entre 1990 et 1999 soit environ 1 % par an ● 57 000 personnes en 2004 + 3,5 % entre 1999 et 2004 soit environ 0,7 % par an ⇒ La croissance se serait légèrement ralentie sur la période 1999-2004 (mais les données 2004 sont une estimation) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 46 000 personnes en 1999 soit environ 84 % de la famille « transport – logistique – tourisme »
Frontaliers	<ul style="list-style-type: none"> ● 13 % de frontaliers⁸ (non pris en compte dans les 55 000 personnes) ● le phénomène est plus marqué dans le Haut Rhin Sud (23 %) et l'Alsace Nord (25 %) 	
Répartition selon le type d'emploi	<ul style="list-style-type: none"> ● 49 % d'ouvriers qualifiés et non qualifiés ● 36 % de conducteurs ● 14 % d'agents et cadres (notamment tourisme) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 58 % d'ouvriers qualifiés et non qualifiés ● 35 % de conducteurs ● 8 % d'agents et cadres ⇒ Le transport n'est qu'une des composantes de la logistique. Au moins 58 % des personnels travaillent en entrepôts pour des prestations de stockage voire de valorisation de la marchandise ⇒ La logistique demeure une activité de main d'œuvre malgré une élévation générale des qualifications, une recherche continue de gains de productivité et un accroissement de l'automatisation
Qualification	<ul style="list-style-type: none"> ● 82 % des salariés ont, au plus, une formation de niveau CAP/BEP ⇒ La famille présente un niveau de qualification plus faible que la moyenne régionale (62 % < à CAP/BEP) ⇒ La famille présente également un niveau de féminisation plus faible que la moyenne régionale (19 % contre 45 %) 	

⁸ Le nombre de frontaliers est estimé par ailleurs (enquêtes et statistiques spécifiques). Il est ramené au nombre d'emplois au lieu de résidence

- 9 % de jeunes de moins de 25 ans

	Famille « transport – logistique – tourisme »	Famille « logistique – transport de marchandises » (données estimées par l'OREF)
Analyse spatiale	<ul style="list-style-type: none"> • 39 % dans la zone d'emplois de Strasbourg • 25 % dans le Haut Rhin Sud • Globalement, 64 % dans le Bas Rhin contre 36 % dans le Haut Rhin <p>⇒ Contraste notable entre les deux départements, confirmé par les entretiens qualitatifs. A titre d'exemple, les agences d'intérim souffrent plutôt d'une pénurie d'offres d'emplois dans le Haut-Rhin et plutôt d'une pénurie de caristes dans le Bas-Rhin</p>	

7.2.3. Des emplois logistiques largement internalisés

Si on s'intéresse aux **seuls emplois « logistiques et transport de marchandises »** :

- **le secteur du transport (appréhendé au travers des codes NAF) représente 30 % des emplois totaux.**

Ceci signifie à la fois que :

- comparé aux autres secteurs pris individuellement, le transport est le premier employeur de personnels « logistique et transport de marchandises »,
- **70 % des emplois « logistique et transport de marchandises » se situent ailleurs que chez les transporteurs et les prestataires** (le ratio, calculé certes différemment, est d'ailleurs identique au taux d'externalisation de la logistique traditionnellement évalué à 30 % contre 70 % pour l'internalisation).

Si on excepte, les emplois liés au transport pour ne conserver que les emplois logistiques « purs », les prestataires représentent 13 % des emplois contre 22 % au niveau national selon une récente enquête de l'INSEE (publiée dans les notes du SESP – service économie, statistiques et prospective du Ministère des transports). **Cette données semble confirmer une plus faible externalisation en Alsace qu'au niveau national.**

- pris individuellement, **le commerce de gros** est, avec 16 % des personnels, le second secteur d'emploi ce qui n'est guère étonnant puisque la logistique est intimement liée à la fonction de gros.

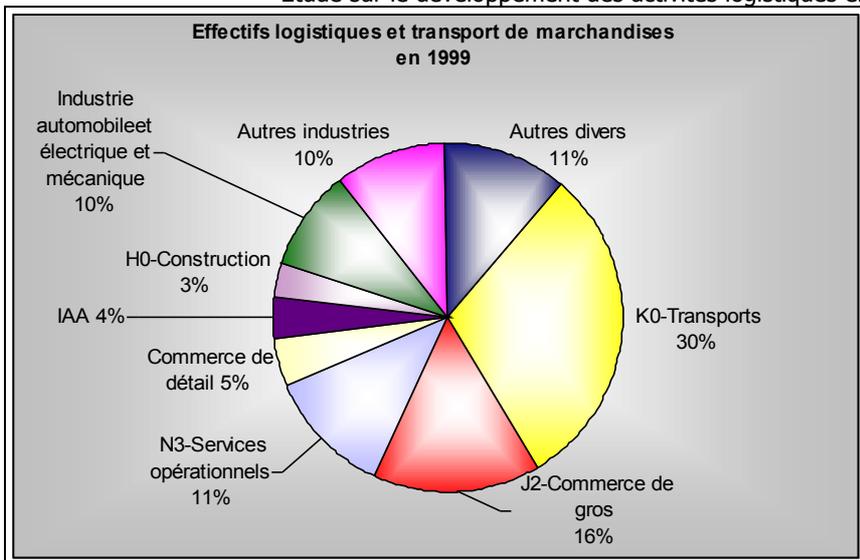
Au total le commerce de gros et de détail forme 21 % des emplois logistiques.

- **les « services opérationnels »** et l'ensemble formé par les « **industries automobiles et mécaniques et électriques** »⁹ et les « **autres industries** » représentent, chacun, entre 10 et 11 %. L'industrie, dans son ensemble (« industries automobiles et mécaniques et électriques », « autres industries » et « industries agricoles et alimentaires »), génère 24 % des emplois.
- **Enfin, le secteur de la construction** représente 10 % des emplois de la famille « logistique – transport de marchandises » mais nous avons exclu des « emplois logistiques et transport de marchandises » ceux concernant les « conducteurs d'engin de levage » que nous avons considéré comme trop spécifiques d'un secteur.

Personnels « logistiques et transport de marchandises » selon le secteur d'activité (source : OREF, données INSEE, 1999)

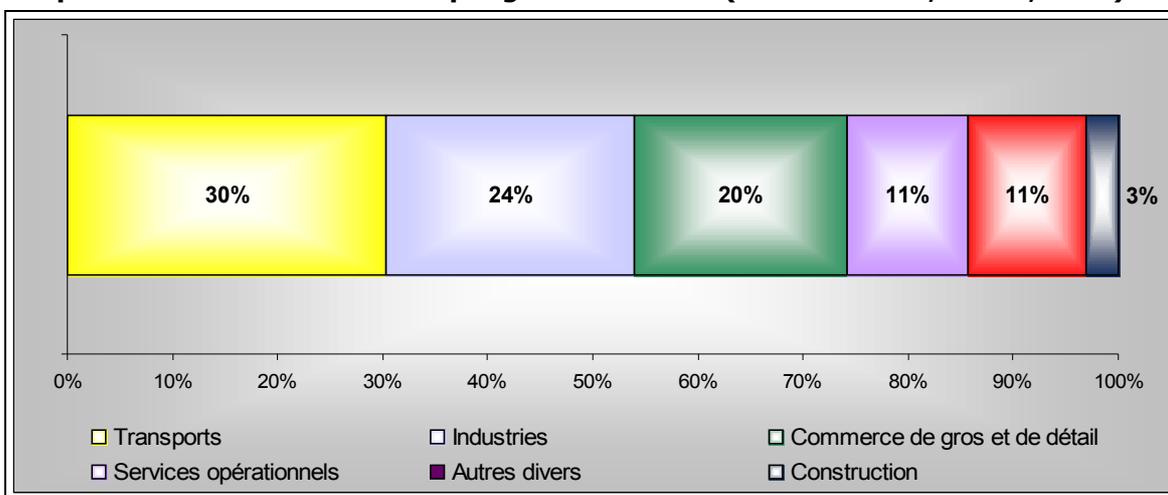
	Effectifs	Part du total
K0-Transports	13 978	30%
J2-Commerce de gros	7 212	16%
N3-Services opérationnels	5 294	11%
J3-Commerce de détail, réparations	2 136	5%
B0-Industries agricoles, alimentaires	1 717	4%
H0-Construction	1 393	3%
Industrie automobile + equip. mécaniques + métallurgie + équip. électriq-électroniq + composants électriq-électroniq	4 391	10%
Autres industries	4784	10%
Autres divers	5222	11%
	46 127	100%

⁹ regroupement réalisé à partir des données de l'OREF



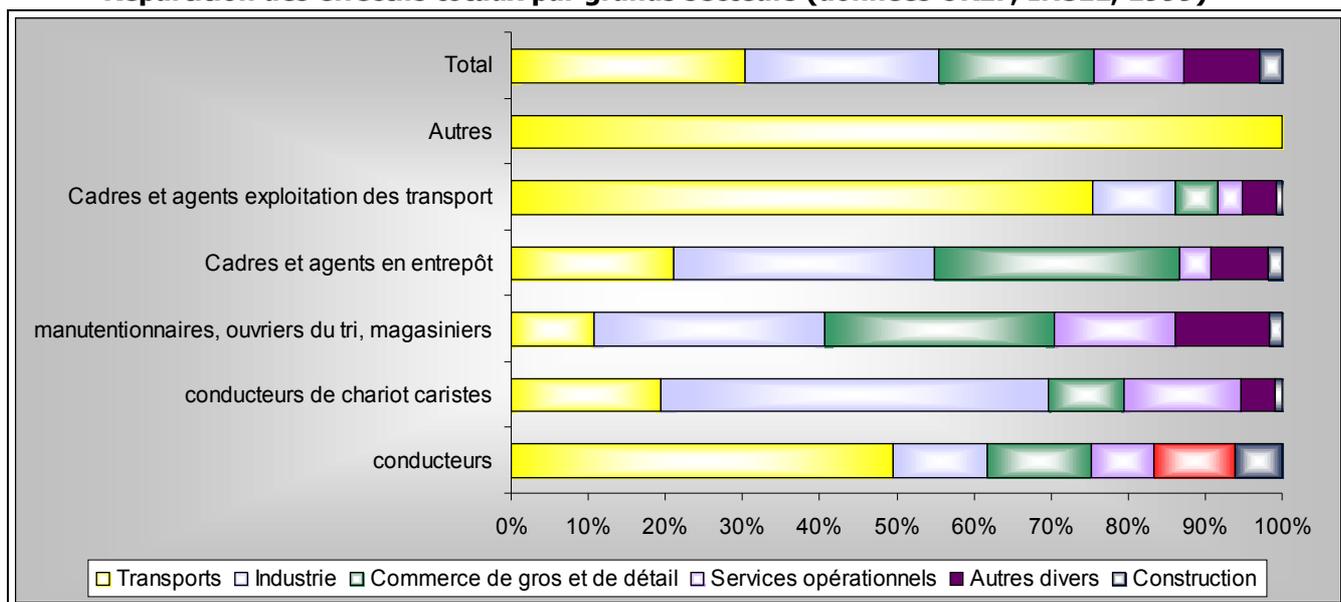
source : OREF, données INSEE, 1999

Répartition des effectifs totaux par grands secteurs (données OREF, INSEE, 1999)



La répartition globale des emplois dits logistiques masque des disparités selon les types d'emploi.

Répartition des effectifs totaux par grands secteurs (données OREF, INSEE, 1999)



- Les « cadres et agents d'exploitation transport » et les « conducteurs de véhicules » sont, logiquement, employés, d'abord, par des entreprises de transport et de logistique. La part du secteur du BTP, faible, se retrouve toutefois sur ces métiers dans des proportions supérieures à celles observées ailleurs confirmant l'importance du **compte propre**.
- Les personnels en entrepôts qu'ils soient cadres, agents ou ouvriers sont, en majorité, employés dans l'industrie et le commerce de gros ou de détail confirmant la persistance d'une logistique en entrepôts internalisée. On notera, sans pouvoir néanmoins l'expliquer, l'importance de l'industrie dans les emplois de caristes alors que, sur ce métier, la part du commerce de gros est plus faible qu'ailleurs. Le classement selon les codes ROME associé à la polyvalence peut expliquer ces différences statistiques malgré des réalités de contenu d'emploi assez proches.

Le tableau qui suit présente les croisements entre les postes et les secteurs d'activité.

Synthèse

- 30 % des emplois « logistique – transport de marchandises » se situent dans les entreprises du secteur des transports (code NAF 602, 634 et 631) donc 70 % des emplois ailleurs que chez les transporteurs et les prestataires
 - ⇒ **l'externalisation ne représente qu'une partie des prestations logistiques. Sa part est très forte pour le transport (le pourcentage généralement admis est de 80 %) mais notablement plus faible pour les prestations en entrepôts. De manière générale, le taux d'externalisation est, en France, estimé à 30 % seulement.**
 - ⇒ **La comparaison des données alsaciennes et des données nationales INSEE montre, par ailleurs, une plus faible externalisation des emplois logistiques hors transport en région.**
- Pris individuellement, le transport est bien le premier secteur employant des salariés de la famille « logistique – transport de marchandises » et, en particulier, des conducteurs et agents d'exploitation transport mais il est suivi d'assez près par l'industrie (24 % des emplois) et le commerce de gros et de détail (20 % des emplois) qui emploient notamment des magasiniers – manutentionnaires - caristes et des cadres.

Emplois logistiques (source : OREF)

	Commerce de détail	Commerce de gros	Construction	IAA	Industrie auto, électron. et mécanique	Services opérationnels	Transports	Autres industries	Autres divers	Total
2181 Transporteurs routiers indépendants, de 0 à 9 salariés	20	4	4	12		26	587	12	64	729
4642 Responsables d'exploitation des transports (non cadres)	10	109	12	26	144	53	924	134	32	1444
4891 Responsables d'entrepôt, de magasinage	110	487	24	40	140	62	124	176	116	1279
4892 Responsables de manutention	68	195	28	91	186	49	447	280	81	1425
5443 Agents administratifs des transports de marchandises	34	35	8	8	11	42	1 284	46	52	1520
6411 Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	90	596	864	164	356	661	5 958	493	577	9759
6415 Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)	432	954	81	293	87	560	1 075	453	961	4896
6513 Dockers							4		0	4
6514 Conducteurs de chariot élévateur, caristes	60	460	52	474	905	808	478	1289	194	4720
6515 Magasiniers	692	1 705	157	128	1 193	242	342	846	1079	6384
6521 Agents qual. des services d'exploit. des transports (perso. sédentaires)	8	4	8		8	17	488		74	607
6522 Conducteurs qualifiés d'engin de transport guidé							550	12	38	600
6792 Manutentionnaires, agents non qual. des services d'exploit. des transports	147	395	83	177	535	1 380	1 260	653	594	5224
6793 Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition	465	2 268	72	304	826	1 394	457	1081	669	7536
Total	2 136	7 212	1 393	1 717	4 391	5 294	13 978	5475	4531	46127

7.2.4. Conditions d'emploi : beaucoup d'emplois sédentaires en CDD et intérim

84 % des emplois de la famille « transport – logistique et tourisme » sont des CDI. Ce taux est plus élevé que celui observé sur l'ensemble des familles professionnelles et semble indiquer une moindre précarité de l'emploi. Pour autant les statistiques montrent :

- une augmentation des emplois à temps partiel (le taux demeurant très inférieur à la moyenne des familles professionnelles),
- une tendance à la baisse de la part des emplois en CDI,
- mais surtout une part importante (plus importante que sur l'ensemble des familles professionnelles) **des postes en CDD et intérim** (la famille présentant parallèlement une moindre part d'apprentis – stagiaires, d'emplois aidés ou de non salariés).

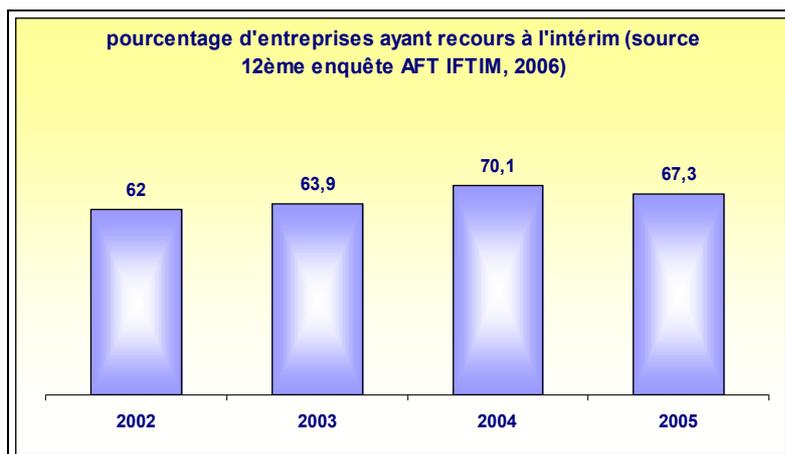
Conditions d'emploi

En % des actifs occupés	Conditions d'emploi en 1999					Rappel 1990		Emplois à temps partiel	
	CDI Titulaires Fonct. Pub.	CDD Intérim	Apprentis Stagiaires	Emplois aidés	Non salariés	CDI Titulaires Fonct. Pub.	Non salariés	1990	1999
J0 -ONQ de la manutention	73,2	24,4	1,5	0,9		81,2		6,7	9,0
J1 - OQ de la manutention	87,3	11,7	0,7	0,3		91,2		2,2	3,2
J2 - Conducteurs engins (traction, levage)	87,2	12,2	0,1	0,5		88,5		0,5	1,1
J3 - Conducteurs de véhicules	86,5	6,8	0,4	0,5	5,8	88,7	5,4	6,4	8,7
J4 - Agents d'exploitation des transports	94,6	3,8	0,3	1,3		97,8		1,4	4,6
J5 - Ag. ad. commerciaux tourisme, transport	86,8	9,5	0,7	1,3	1,7	91,5	0,7	10,9	14,7
J6 - Cadres transports, navigants de l'aviation	98,3	0,8	0,9			99,5		1,0	2,1
Total Tourisme et transports	84,1	12,3	0,8	0,6	2,2	88,3	2,0	5,4	7,5
Ensemble des familles professionnelles	79,2	9,2	2,2	1,4	8,0	82,1	8,6	10,8	16,2

Sources : Insee - Recensements de la population

La part de l'intérim est particulièrement forte au sein de trois métiers : « les conducteurs d'engins », les « ouvriers qualifiés de la manutention » mais surtout les « ouvriers non qualifiés de la manutention ».

L'importance de l'intérim se retrouve dans les données nationales sur les emplois logistiques (source : AFT IFTIM).



L'intérim constitue une variable fondamentale de la gestion des entrepôts et des personnels logistiques :

- **la réactivité à des marchés** de plus en plus imprévisibles (la logique consistant à produire en fonction de la demande) induit, en effet, une nécessité de flexibiliser l'outil de production qui se retrouve également dans la gestion des ressources humaines ;

- **la saisonnalité** des activités participe également à l'intérêt de l'intérim et plus généralement de la flexibilisation de l'emploi. Les prestataires travaillant sur des sites multiclients peinent souvent à mutualiser les besoins de clients présentant des contre-saisonnalités et l'impact de la variabilité de l'activité est plus forte encore sur les sites prestataires dédiés à un client et sur les sites logistiques des entreprises industrielles et commerciales ;
- enfin **l'intérim** est souvent un outil d'ajustement en période de croissance de l'activité.

A cette logique structurelle, s'ajoutent les phénomènes de pénurie et de *turn over* renforçant le rôle de l'intérim même s'il convient d'indiquer que ces phénomènes (pénurie et *turn over*) apparaissent, en regard des entretiens qualitatifs et de l'enquête comme peu importants en Alsace. Selon l'enquête AFT IFTIM sur les emplois logistiques des entreprises de la prestation et du transport et des entreprises industrielles et commerciales, 67 % des établissements interrogés ont eu recours à l'intérim en 2005.

Dans ce contexte, les agences d'intérim jouent un rôle majeur dans la formation et comme canal de recrutement de CDI. Elles sont devenues un partenaire important des organismes de formation qui peinent, par ailleurs, à sensibiliser les prestataires dont les besoins sont de moins en moins prévisibles et planifiables et donc compatibles avec des formations longues par l'alternance ou l'apprentissage et/ou des formations assorties d'engagements en termes d'embauches.

Le différentiel de rémunération est, parallèlement, susceptible d'accroître l'attractivité de ces agences (par rapport à des postes en CDI) pour les manutentionnaires, caristes, préparateurs les plus qualifiés. Ce constat fait à l'échelle nationale n'a toutefois pas été évoqué lors de nos entretiens.

Les entretiens menés auprès d'observateurs et de professionnels de l'emploi et de la formation et d'une agence d'intérim tendent à indiquer des différences non négligeables entre la situation du Bas-Rhin et celle du Haut-Rhin (centrée sur la problématique Mulhousienne) :

- l'agence d'intérim que nous avons interrogée dans le Haut-Rhin indique une difficulté liée à la **pénurie d'offres d'emplois** (et non pas de candidats). Cette situation résulterait de la conjonction d'une dynamique logistique encore timide, d'un *turn-over* assez faible et d'une réduction des postes d'intérim au sein de PSA. Au final, les postes d'intérim seraient d'abord des remplacements (congés ou arrêts).
- les agences d'intérim du Bas-Rhin apparaîtraient, en revanche, en **recherche de candidats, caristes notamment**, sans qu'il soit possible de savoir si cette attente a pour objet d'alimenter leurs fichiers ou de répondre à autant de demandes d'entreprises clientes ou prospects.

L'agence interrogée sur Mulhouse (mais disposant d'un réseau régional et national) observe, par ailleurs, une élévation générale des exigences de ces clients quant aux qualifications ou aptitudes des intérimaires, en particulier, en matière d'informatique d'exploitation.

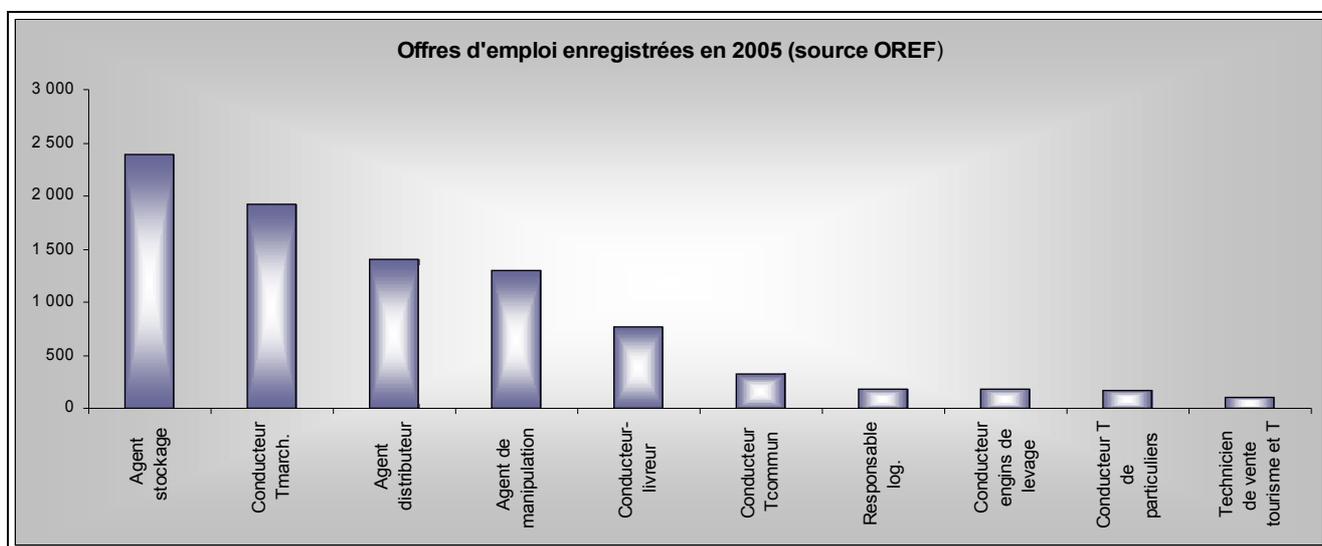
7.2.5. Le « marché »

L'analyse du marché est réalisée à l'échelle de la famille « logistique, transport et tourisme ».

En 2005, 9 000 offres d'emplois ont été répertoriées. La majorité (estimée selon nous à environ 6 500¹⁰) sont des offres pour des emplois logistiques ou transport de marchandises.

¹⁰ « agent de stockage » + conducteurs marchandises » + « agent de manipulation » + « livreur » + « responsable logistique »

Principaux métiers ROME	Offres d'emploi enregistrées en 2005
Technicien de vente du tourisme et du transport	109
Conducteur de transport de particuliers	169
Conducteur de transport en commun (réseau routier)	320
Conducteur-livreur	768
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	1 924
Conducteur d'engins de levage	176
Agent du stockage et de la répartition de marchandises	2 385
Agent de manipulation et de déplacement des charges	1 302
Agent distributeur	1 405
Responsable logistique	179
Total Transports, logistique et tourisme	9 048



- 26 % de ces offres ont concerné des postes d' « agents de stockage et de répartition de la marchandise ». **Plus globalement les postes d' « agents de stockage » et d' « agents de manipulation » représentent 40 % des offres sur la famille « logistique transport et tourisme » et environ 56 % des 6 500 postes identifiés comme « logistique et transport de marchandises ».**
- 29 % concernent des **conducteurs** de marchandises ou livreurs (environ 41 % de la famille « logistique et transport de marchandises »).
- **les poste de responsables logistiques** représentent, avec environ 180 offres sur 2005, seulement 2 % des offres totales de la famille « logistique, transport, tourisme » (3 % de la famille restreinte « logistique et transport de marchandises »)

La traçabilité des offres et l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande est toutefois malaisée car certaines offres ne passent pas, dans le domaine de la logistique, par le canal classique de l'ANPE. La promotion et la mobilité interne, la bouche-a-oreille, les réseaux sont des canaux non négligeables. Ils le seraient en particulier pour des emplois tels que les conducteurs et les cadres.

En 2003, les offres s'établissaient à 6 075. Entre 2003 et 2005 la croissance a donc été de près de 50 %.

Elle ne s'est pas effectuée de manière identique selon les postes. L'évolution est connue pour trois d'entre eux et montre une **baisse des offres d' « agents de stockage » et d' « agents de**

manipulation » tandis que **les offres de « conducteurs de marchandises » augmentent** sans qu'il soit possible de dire s'il s'agit de conducteurs du compte propre ou de conducteurs du compte d'autrui.

Offres d'emplois (source ANPE)

	2001	2002	2003	2005
Agent de stockage	2832	3055	2913	2 385
Agents de manipulation	2318	1829	1507	1 302
Conducteurs marchandises	1439	1488	1655	1 924

Pour les professionnels de l'emploi et de la formation rencontrés (OREF, AFT-IFTIM), la croissance des offres d'emplois de conducteurs relèverait de trois phénomènes différents :

- une augmentation des offres émanant du secteur de la messagerie, en raison d'une croissance de l'activité mais surtout de phénomènes récurrents de turn-over à mettre en relation avec la pénibilité du travail (associant du transport et du chargement – déchargement), les niveaux de salaires, les aptitudes nécessaires (mode d'exploitation plus complexe que le lot complet, requérant des aptitudes différentes),
- un effectif globalement stable pour les conducteurs grands routiers travaillant sur les relations nationales,
- des besoins globalement en baisse pour des postes de conducteurs travaillant à l'international, les entreprises alsaciennes perdant des parts de marché au profit d'entreprises internationales.

A titre d'illustration nous reprenons ici les analyses réalisées par la DRE Alsace en 2002 : « [...] *Le transport routier alsacien a subi les retombées immédiates de la crise que subit de plein fouet le transport routier de marchandises en Allemagne et le différentiel de concurrence de part et d'autre de la frontière s'est exacerbé. [...] Le marché du transport routier du Bade-Wurtemberg, comme celui de l'Allemagne en général, est en crise : la situation est caractérisée par une concurrence aiguë entre les transporteurs allemands (80% des entreprises de moins de 10 salariés, contre 66% en Alsace), et certains transporteurs de l'UE - notamment néerlandais - et ceux des ex pays de l'Est. Il s'ensuit une guerre des prix [...] particulièrement dans certains trafics grandes distances et internationaux. [...] Cette situation est d'autant plus pénalisante pour les transporteurs alsaciens que les chargeurs alsaciens ont, d'une manière générale, beaucoup moins tendance à faire appel aux transporteurs locaux pour les longues distances que leurs homologues du Bade-Wurtemberg, d'autant qu'en France et en matière d'approvisionnement, le choix du transporteur est souvent laissé au fournisseur.* » (source « distorsion de concurrence dans le transport routier de marchandises », édité le 03-12-2002, DRE Alsace)

Dans le même temps, les demandes se sont établies (en 2005) à 14 700.

Principaux métiers ROME	Demandes d'emploi enregistrées en 2005 -Cat.1,2,3 (*)	Ratio Demande / Offres
Agent du stockage et de la répartition de marchandises	5 434	2,3
Agent de manipulation et de déplacement des charges	2 517	1,9
Conducteur-livreur	2 355	3,1
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	2 067	1,1
Conducteur de transport de particuliers	470	2,8
Conducteur de transport en commun (réseau routier)	448	1,4
Responsable logistique	297	1,7
Technicien de vente du tourisme et du transport	263	2,4
Conducteur d'engins de levage	119	0,7
Agent distributeur	35	0,0
Total Transports, logistique et tourisme	14 706	1,6

(*) catégorie 1 Cat.1 : immédiatement disponible recherchant un CDI à temps plein et n'ayant pas exercé une activité réduite de plus de 78h dans le mois / Cat. 2 : immédiatement disponible recherchant un CDI à temps partiel / Cat.3 : immédiatement disponible cherchant un CDD

On observe, en moyenne, 1,6 demandes pour une offre mais avec toutefois des disparités : 3,1 demande pour une offre de « conducteur - livreur », notamment.

Les taux de satisfaction des offre sont élevés (toujours supérieurs à 90 %). La moyenne s'établit à 93 % avec assez peu d'écart à la moyenne. Les données statistiques (mais qui ne sont qu'une représentation, parfois partielle, de la réalité et de la perception de celle-ci par les professionnels) indiquent une absence de pénurie quantitative et qualitative.

	Taux de satisfaction des offres d'emploi en 2005
Agent distributeur	98%
Agent de manipulation et de déplacement des charges	94%
Conducteur de transport en commun (réseau routier)	93%
Conducteur-livreur	93%
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	93%
Conducteur de transport de particuliers	92%
Responsable logistique	92%
Conducteur d'engins de levage	91%
Technicien de vente du tourisme et du transport	90%
Agent du stockage et de la répartition de marchandises	90%
Moyenne Transports, logistique et tourisme	93%

Synthèse

En 2005, 9 000 offres d'emplois ont été répertoriées mais toutes les offres ne sont pas nécessairement « tracées » car certaines passent, par exemple, par le biais de mutations internes, cooptations, ...

Les métiers les plus demandés concernent la manipulation de la marchandises au sens large (manutentionnaire – magasinier – caristes).

Seuls 2 % des offres concernent des postes d'encadrement mais d'autres canaux sont sans doute actionnés dans ce cadre.

29 % des offres concernent des postes de conducteurs.

- En 2005, 14 700 demandes d'emplois ont été répertoriées soit 1,6 demandes pour une offre. Cette donnée, conjuguée à des taux de satisfaction des offres qui s'établissent à 93 % en moyenne, laisse penser qu'il n'existe pas de phénomènes de forte pénurie (quantitative ou qualitative). Ces résultats statistiques peuvent être légèrement différents de la réalité du terrain (certaines offres ne passent pas par l'ANPE) ou de la perception de la réalité par les entreprises.

Les observateurs et spécialistes notent d'ailleurs des problèmes d'**employabilité** notamment pour les postes et emplois les moins qualifiés. Ces problèmes de fiabilité ne renvoient pas seulement à un jugement sur des personnes et des comportements mais aussi aux niveaux de salaires proposés pour des tâches pénibles et parfois en horaires décalés.

7.3. Des phénomènes de pénurie de main d'œuvre peu généralisés

7.3.1. Les résultats de l'enquête : peu de difficultés de recrutement

Les entreprises étaient interrogées sur leurs difficultés à recruter :

- *des manutentionnaires,*
- *des caristes,*
- *des préparateurs de commandes,*
- *des conducteurs – chauffeurs,*
- *des techniciens,*
- *des personnels administratifs,*
- *des cadres.*

Elles étaient invitées à caractériser leurs difficultés selon une échelle de 1 à 5 ; 1 indiquant qu'elles n'éprouvaient aucune difficulté, 5 indiquant une difficulté très marquée.

Quel que soit le poste ou métier considéré, au moins 35 % des répondants de l'échantillon ayant renseigné la question (c'est-à-dire hors non-réponses) donnent une note de 1 c'est à dire indiquent une absence totale de difficulté.

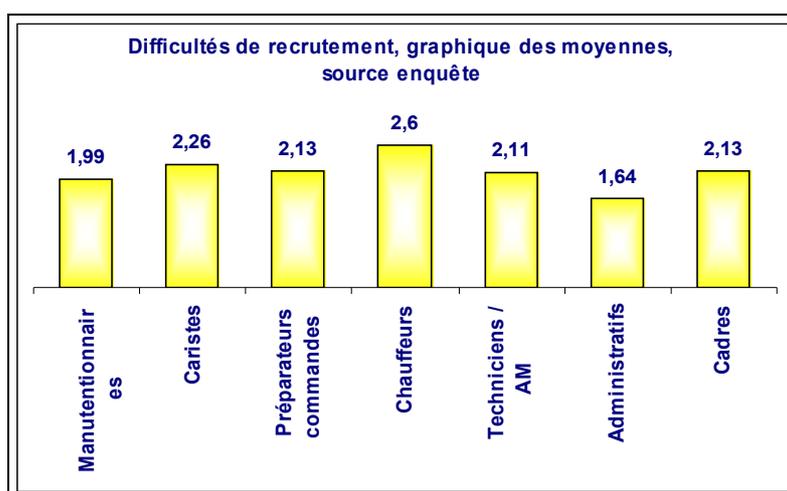
Cette situation (absence de difficulté) est particulièrement observée sur les postes de « personnels administratifs », pour lesquels 57 % des répondants de l'échantillon (ayant renseigné la question) ont coché le 1.

Inversement, **le poste de « conducteurs » recueille la plus grande proportion d'entreprises ayant coché la note de 5.** Les entreprises ayant ainsi indiqué des difficultés marquées de recrutement de conducteurs ne représentent toutefois que 14 % de l'échantillon (des répondants ayant renseigné la question).

Réponses des entreprises à la question relative aux difficultés de recrutement (question à échelle)

	1	2	3	4	5	TOTAL	Nbre d'entrep. concernées
Manutentionnaires	47,10%	23,00%	17,20%	9,20%	3,40%	100%	87
Caristes	35,30%	21,20%	28,20%	12,90%	2,40%	100%	85
Préparateurs commandes	45,50%	18,20%	20,80%	9,10%	6,50%	100%	77
Chauffeurs	42,90%	5,70%	14,30%	22,90%	14,30%	100%	35
Techniciens / AM	43,20%	20,30%	23,00%	9,50%	4,10%	100%	74
Administratifs	57,10%	25,00%	15,50%	1,20%	1,20%	100%	84
Cadres	47,40%	19,70%	13,20%	11,80%	7,90%	100%	76

Une autre manière d'analyser cette question est de transformer les réponses en moyennes¹¹. (Les moyennes inférieures à 3 indiquent alors une proportion importante d'entreprises éprouvant peu de difficultés, une moyenne supérieure à 3 indique une plus grande proportion d'entreprises éprouvant des difficultés; une moyenne de 3 indiquant soit une difficulté moyenne pour toutes les entreprises soit qu'il existe autant d'entreprises éprouvant des difficultés marquées que d'entreprises n'éprouvant aucune difficulté).

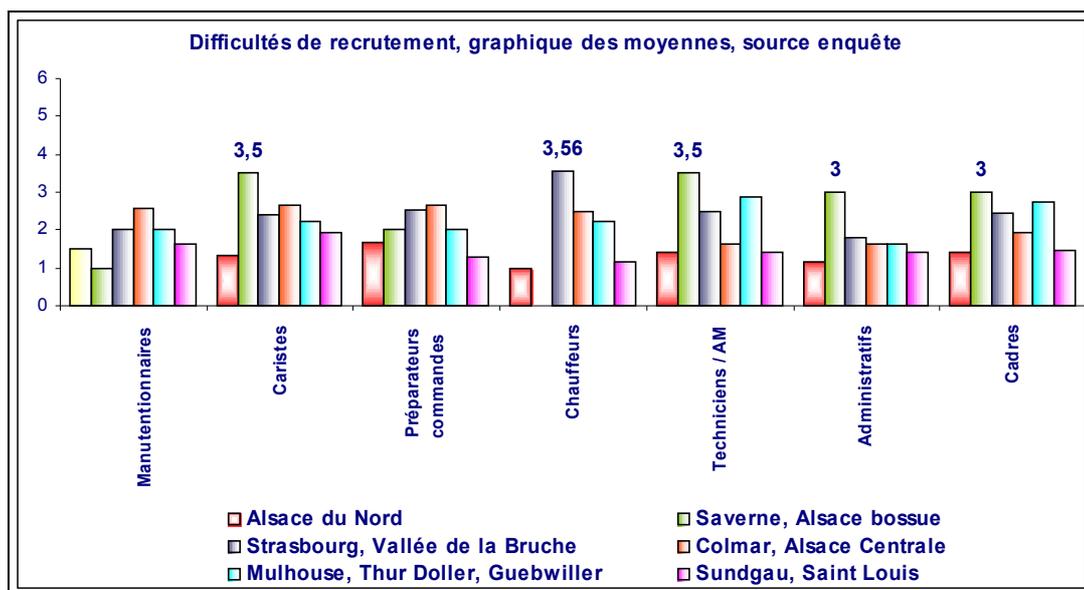


Les moyennes sont toujours rigoureusement inférieures à 3 confirmant la faiblesse générale des phénomènes de pénurie. Nous ne disposons pas d'éléments comparatifs identiques pour d'autres régions. Toutefois les enquêtes, d'ordre plus qualitatif, que nous avons menées sur d'autres territoires (départements d'Ile de France, région Centre, département de la Marne, Rhône Alpes) montrent une spécificité alsacienne forte alors que les phénomènes de pénurie de main d'œuvre sont récurrents dans les grands territoires logistiques poussant d'ailleurs certaines entreprises à réfléchir à l'attractivité effective de ces territoires.

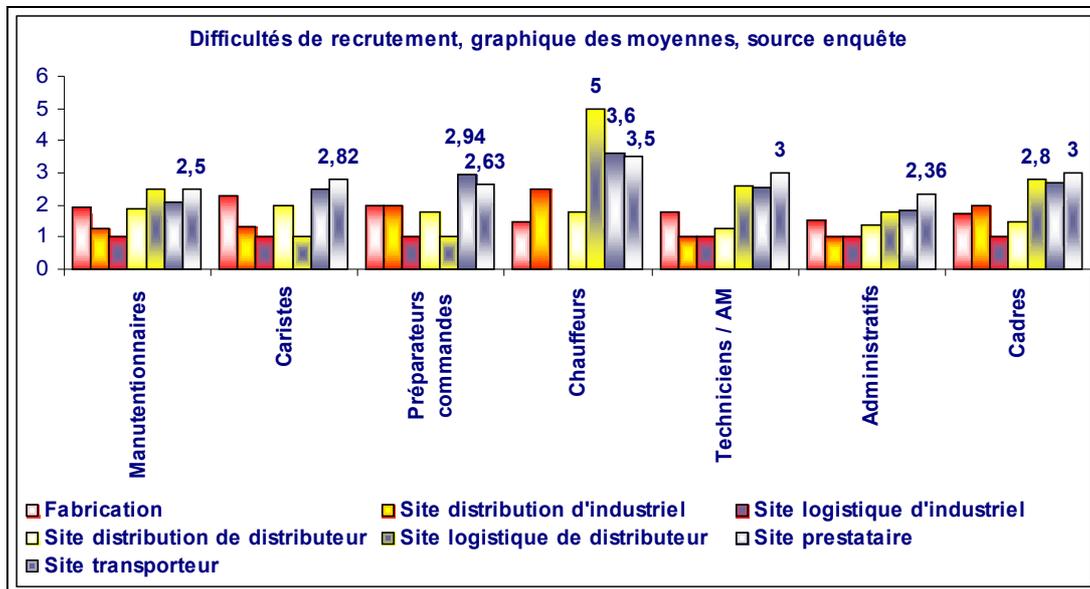
Des disparités doivent toutefois être soulignées :

- **selon les territoires.** La zone de « **Saverne – Alsace Bossue** » se dégage assez nettement comme un territoire à difficultés plus marquées mais l'échantillon est très faible. « **Strasbourg – Vallée de la Bruche** » émerge également comme une zone de difficultés pour le recrutement des conducteurs.

¹¹ le logiciel réalise la moyenne sur la base du nombre d'entreprises ayant coché la case 1 + nombre d'entreprises ayant coché la case 2, ...



- selon le **profil d'activités des sites**. Ainsi et de manière générale, les « sites logistiques de distributeurs », les « prestataires » et les « transporteurs » sont les acteurs qui éprouvent les difficultés de recrutement les plus importantes. Cette analyse quantitative est d'ailleurs confirmée par les entretiens qualitatifs que nous avons menés dans le cadre de la présente étude. Ces derniers montrent, en effet, une scission assez nette entre :
 - o des industriels n'éprouvant aucune difficulté de recrutement ou de turn-over
 - o des prestataires et grands distributeurs évoquant des problèmes d'employabilité voire de pénurie (de caristes notamment).



En regard de l'activité, les difficultés sont marquées :

- o pour les sites logistiques de distributeurs et ce, dans le cadre du recrutement des conducteurs : moyenne (certes sur un petit échantillon) de 5 ; les prestataires et transporteurs éprouvant également des difficultés mais moindres.
- o Sans pour autant dépasser la moyenne de 3 des difficultés sont également ressenties par les prestataires et transporteurs dans le cadre du recrutement de caristes, de préparateurs de commandes, d'agents de maîtrise, de cadres.

Difficultés de recrutement selon le territoire

	Manutention.	Caristes	Prép. commandes	Chauffeurs	Techniciens / AM	Admini.	Cadres
Alsace du Nord	1,5	1,33	1,67	1	1,4	1,17	1,4
Saverne, Alsace bossue	1	3,5	2	-	3,5	3	3
Strasbourg, Vallée de la Bruche	2,03	2,38	2,55	3,56	2,47	1,79	2,44
Colmar, Alsace Centrale	2,56	2,64	2,64	2,5	1,64	1,62	1,91
Mulhouse, Thur Doller, Guebwiller	2	2,21	2	2,25	2,89	1,62	2,73
Sundgau, Saint Louis	1,61	1,94	1,27	1,17	1,41	1,41	1,44

Difficultés de recrutement selon le profil de site

	Manutentionnaires	Caristes	Préparateurs commandes	Chauffeurs	Techniciens / AM	Administratifs	Cadres
Fabrication	1,94	2,3	1,97	1,45	1,78	1,51	1,71
Site distribution d'industriel	1,25	1,33	2	2,5	1	1	2
Site logistique d'industriel	1	1	1	-	1	1	1
Site distribution de distributeur	1,88	2	1,78	1,8	1,25	1,38	1,5
Site logistique de distributeur	2,5	1	1	5	2,6	1,8	2,8
Site prestataire	2,06	2,5	2,94	3,6	2,54	1,82	2,67
Site transporteur	2,5	2,82	2,63	3,5	3	2,36	3

7.3.2. Les entretiens qualitatifs : des difficultés mais peu de récurrence

L'absence de récurrence dans les réponses apportées lors des entretiens sur la question des emplois confirme une absence générale de difficultés de recrutement.

Les jugements les plus négatifs sont apportés par des prestataires – transporteurs ou grands distributeurs. L'importance des emplois logistiques ramenés aux emplois totaux, la pénibilité des emplois logistiques (pénibilité physique et horaires décalés), les différentiels de niveaux de salaires (et d'autres avantages¹²) et la recherche de gains de productivité ne sont sans doute pas étrangers à cette situation.

Les acteurs mettent en avant :

- « *des problèmes d'employabilité, de turn-over pour les qualifications les plus faibles* ». Pour un répondant ces problèmes posent la question des formations payées par les entreprises qui pourraient hésiter à « *former pour d'autres* ». Ce même répondant hésite à employer des salariés maîtrisant l'allemand sachant qu'ils seront les premiers à rechercher un emploi en Allemagne si l'occasion se présente.
- quelques répondants (moins de 5) évoquent des problèmes de pénurie de personnel d'encadrement formés,
- pour un des répondants rencontré face à face la pénurie concerne les caristes. Cette pénurie est liée au caractère saisonnier de son activité avec une grande difficulté à recruter des caristes en période de pointe (en CDD ou intérim).

¹² Avantages « groupes » et conventions collectives souvent moins favorables dans les secteurs du transport

- enfin les répondants qui évoquent des problèmes de pénurie indiquent également privilégier d'autres voies de recrutement que l'ANPE (mobilité interne, contrats d'intérim, apprentissage) ; ces voies permettant de trouver plus rapidement du personnel formé.

Inversement les industriels mettent plutôt en avant la stabilité des personnels qui constitue une force alsacienne.

De manière plus générale, il ressort des entretiens que :

- la maîtrise de l'allemand est un atout pour les personnels logistiques,
- le CACES devient un pré requis avec une demande croissante de polyvalence. Le CACES est ainsi de plus en plus demandé pour les préparateurs de commandes également caristes,
- les entreprises privilégient les formations courtes et en entreprise. Elles sont parallèlement prêtes à embaucher des personnels ne détenant pas de CACES mais qu'elles formeront.

7.4. Les formations

Le dispositif de formation en logistique a fortement évolué depuis 15 ans. Il a suivi en cela les besoins des entreprises au sein desquelles la logistique devenait un axe de management majeur et dont les pratiques et organisations se complexifiaient. Il est également une réponse au besoins d'un secteur dont les effectifs ouvriers demeurent, quantitativement, les plus importants, mais où les compétences requises se sont élargies (nouveaux matériels de manutention, nouvelles règles de sécurité, généralisation des systèmes informatisés...).

L'externalisation n'a en rien limiter ce mouvement en créant des besoins chez les prestataires et les transporteurs (mais aussi dans les agences d'intérim qui sont leurs partenaires) et en suscitant de nouveaux besoins dans les entreprises industrielles et commerciales (fonctions de contrôle, de planification, de direction logistique).

Le dispositif de formation recouvre donc aujourd'hui des cursus allant du niveau V au niveau I confirmant ainsi :

- le caractère à la fois technique et conceptuel de la logistique et du transport,
- La complexification des pratiques, des organisations, des outils...

L'émergence de la logistique et son caractère transversal se lisent également au travers de son intégration dans des cursus dont elle ne constitue pas la spécialité ; qu'il s'agisse de cursus techniques (gestion de production, maintenance) ou tertiaires (gestion, économie). Le panorama réalisé ci-après ne concerne, toutefois, que les formations spécifiques à la logistique et au transport.

Le tableau qui suit présente le dispositif de formation en région.

Formations en Alsace (hors Tourisme)

Domaine	Niveau	Diplômes	Lieux de formation
Transport routier	Niveau V	BEP conduite et service dans le transport routier	<ul style="list-style-type: none"> Lycée E. Bugatti, Illzach Lycée Emile Mathis, Schiltigheim
		Titre professionnel de conducteur grand routier marchandises	
		CAP conduite routière	Lycée E. Bugatti, Illzach
Transport ferroviaire	Niveau IV	Bac Pro maintenance des systèmes mécaniques automatisés option systèmes ferroviaires	CFA de la SNCF Bischheim
		MC (Mention Complémentaire Bac Pro) Agent de transport exploitation ferroviaire	Lycée Emile Mathis, Schiltigheim
Transport fluvial	Niveau V	CAP navigation fluviale	Lycée Emile Mathis, Schiltigheim
		MC transporteur fluvial	
Logistique	Niveau V	CAP agent d'entreposage et de messagerie	<ul style="list-style-type: none"> Lycée Camille Claudel, Mulhouse Lycée Emile Mathis, Schiltigheim Lycée Roosevelt, Mulhouse¹³
		Cap tri-acheminement-distribution du courrier	<ul style="list-style-type: none"> Lycée Jean Frédéric Oberlin, Strasbourg Lycée Roosevelt, Mulhouse
		BEP logistique et commercialisation	<ul style="list-style-type: none"> Lycée Camille Claudel, Mulhouse Lycée Emile Mathis, Schiltigheim Lycée Roosevelt, Mulhouse
		Titre professionnel agent magasinier « tenue des stocks »	
		Agent logistique	

¹³ formation en apprentissage

Formations en Alsace (hors Tourisme)

Domaine	Niveau	Diplômes	Lieux de formation
Logistique	Niveau IV	Bac Pro exploitation des transports	<ul style="list-style-type: none"> Lycée Camille Claudel, Mulhouse Lycée Emile Mathis, Schiltigheim
		Bac Pro Logistique	<ul style="list-style-type: none"> Lycée Camille Claudel, Mulhouse Lycée Emile Mathis, Schiltigheim Lycée Roosevelt, Mulhouse
		Agent d'exploitation en transport routier national	
	Niveau III	BTS Transports	Lycée Emile Mathis, Schiltigheim
		DUT Génie Logistique et Transport	Université Haute Alsace, Mulhouse
		DUT Qualité, logistique industrielle et organisation	IUT d'Haguenau
		Titre Professionnel Technicien supérieur de méthodes et d'exploitation logistique	AFT-IFTIM
	Niveau II	Licence professionnelle logistique : études et projets d'organisation	Université Haute Alsace, Mulhouse
		Licence Professionnelle Amélioration de la performance industrielle et logistique	IUT d'Haguenau
		IUP sciences de gestion option logistique et transport	Université Haute Alsace
	Niveau I	DU Management des systèmes logistique	Ecole de Management de Strasbourg, Université Robert Schuman, IECS
		Master Pro Management des achats et de la logistique industrielle	Université Haute Alsace – Sciences Economiques – Mulhouse
		Master Pro sciences Economie – Gestion parcours management et organisation : qualité, logistique et innovation	Université Louis Pasteur, Strasbourg

Le système de formation régional apparaît comme complet et couvrant l'ensemble des niveaux en formation initiale et/ou continue.

Auprès du public jeune ou adulte en reconversion, la logistique bénéficie, selon les acteurs et observateurs de l'emploi et de la formation, d'une bonne attractivité. Tel n'est pas le cas des métiers et formations plus spécifiques au transport ; secteur qui souffre d'un déficit d'image. La différence de perception semble tenir à la fois d'une certaine réalité (pénibilité effective de certains métiers du transport) mais également d'un effet de mode qui ne rend pas totalement compte des attentes des entreprises.

De manière générale et quel que soit le secteur, le ratio du nombre de candidats (ayant positionné la formation dans leur premier vœu) par rapport aux nombres de places offertes est assez faible. La multiplication des formations en Alsace et sur les territoires voisins est aussi un phénomène qui conduit à l'assèchement du potentiel (c'est d'ailleurs un phénomène qui se retrouve fréquemment partout en France).

8. DYNAMIQUE LOGISTIQUE TERRITORIALE

8.1. La dynamique logistique immobilière et les besoins prospectifs

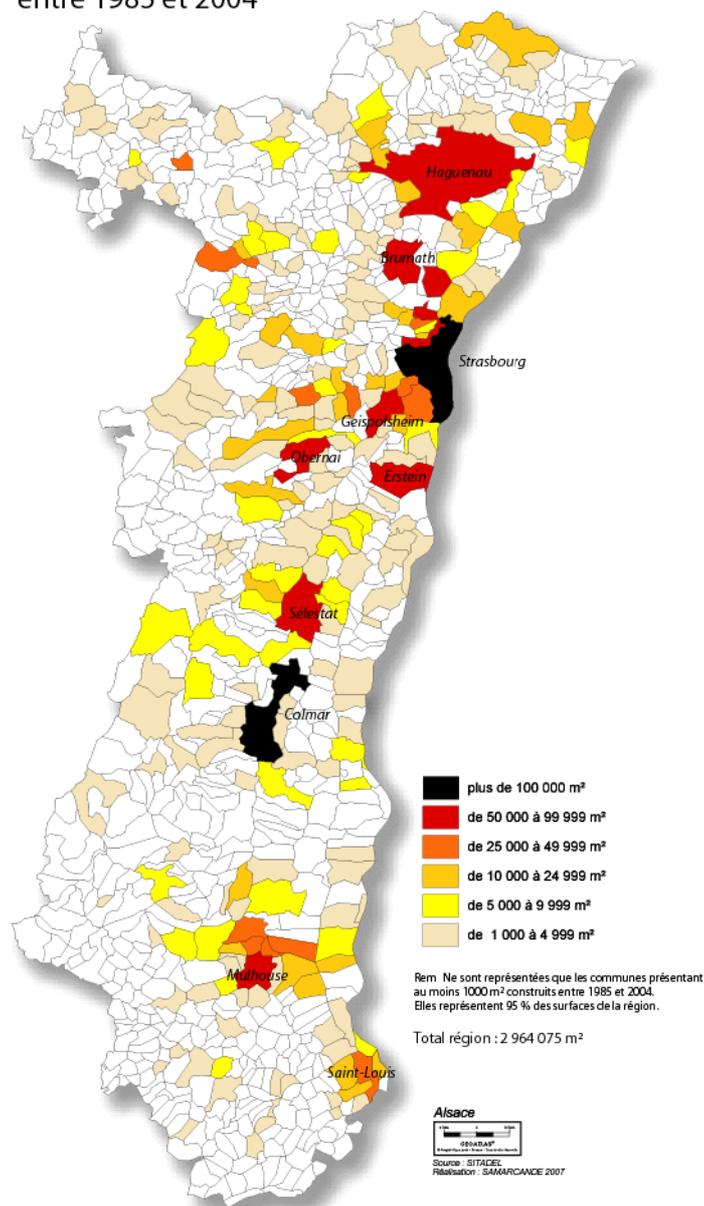
8.1.1. Eléments de la dynamique de construction logistique

La base de données SITADEL (Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux) recense l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un permis de construire en France. Elle est alimentée par les formulaires de demande de permis de construire. L'information est collectée au niveau local, par les services instructeurs (Mairies, Directions départementales de l'équipement) et transmise aux services statistiques des Directions régionales de l'équipement. L'ensemble des opérations faisant l'objet d'un permis de construire est ainsi enregistré.

SITADEL ne permet pas de distinguer explicitement les surfaces d'entrepôts (il n'y a pas de catégorie « surfaces logistiques »). Mais l'essentiel des surfaces de stockages logistiques relève néanmoins de la catégorie des surfaces de stockage non agricoles.

SITADEL est un bon indicateur de la « Dynamique logistique » d'un territoire. Son exploitation nous informe sur le dynamisme économique et logistique d'un territoire à la fois chronologiquement et spatialement.

Surfaces de stockage commencées
entre 1985 et 2004

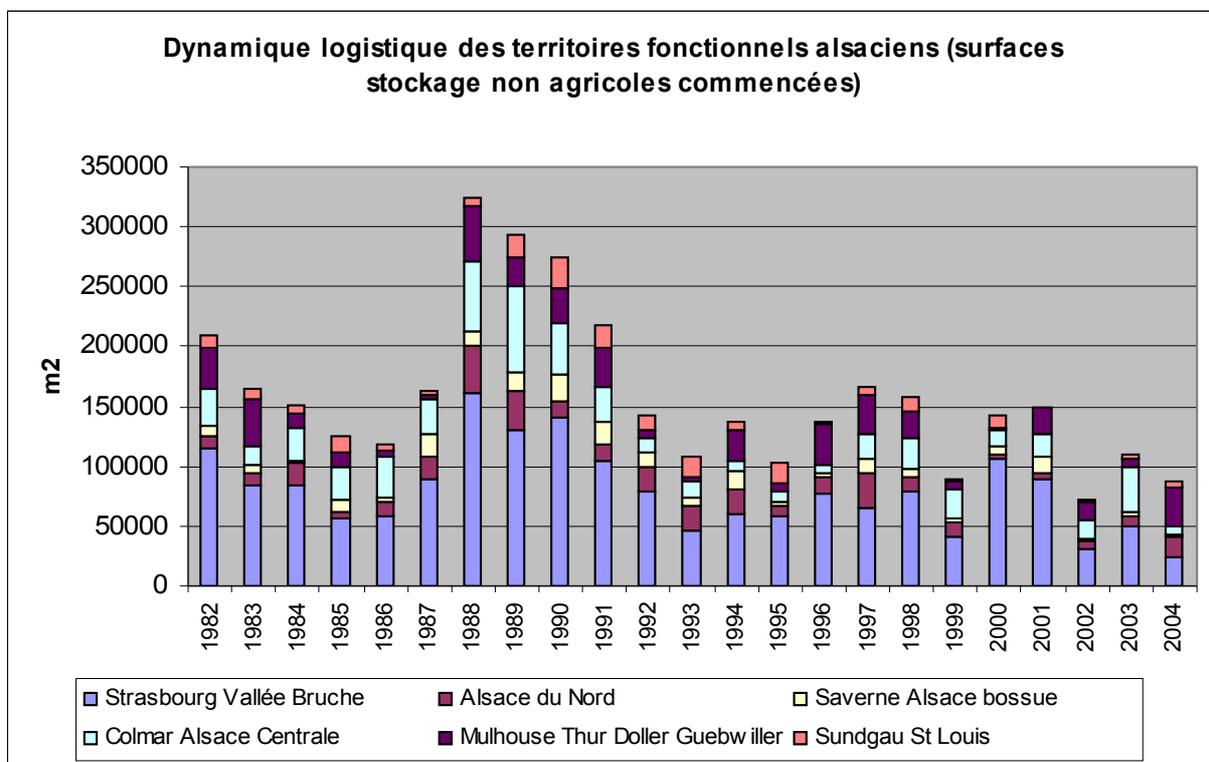


Les 6 territoires fonctionnels alsaciens pèsent très inégalement sur la dynamique logistique régionale. **Strasbourg Vallée de la Bruche compte pour la moitié des surfaces commencées réalisées** entre 1982 et 2004. Colmar Alsace Centrale et Mulhouse Thur Doller Guebwiller représentent pour leur part respectivement 16% et 13% de la dynamique alsacienne. Les trois autres territoires ne comptent que pour 21% du total. **Les 3 territoires centraux représentent 80% de la dynamique de construction logistique.**

La géographie logistique de la région met en évidence 5 pôles logistiques majeurs, lesquels peuvent être répartis en deux catégories tant les écarts entre eux sont importants.

Les deux plus dynamiques sont les pôles de **Strasbourg** et de **Colmar**. Le premier est étalé sur l'ensemble de l'aire urbaine, selon un axe nord-sud le long des axes de communication que sont l'A4 et l'A35 au Sud, et sur les communes portuaires en bordure du Rhin. Alors que pour le second, la quasi-totalité des constructions ont été réalisées sur la commune de Colmar. Viennent ensuite ceux d'Haguenau, de Mulhouse et du secteur frontalier de Bâle.

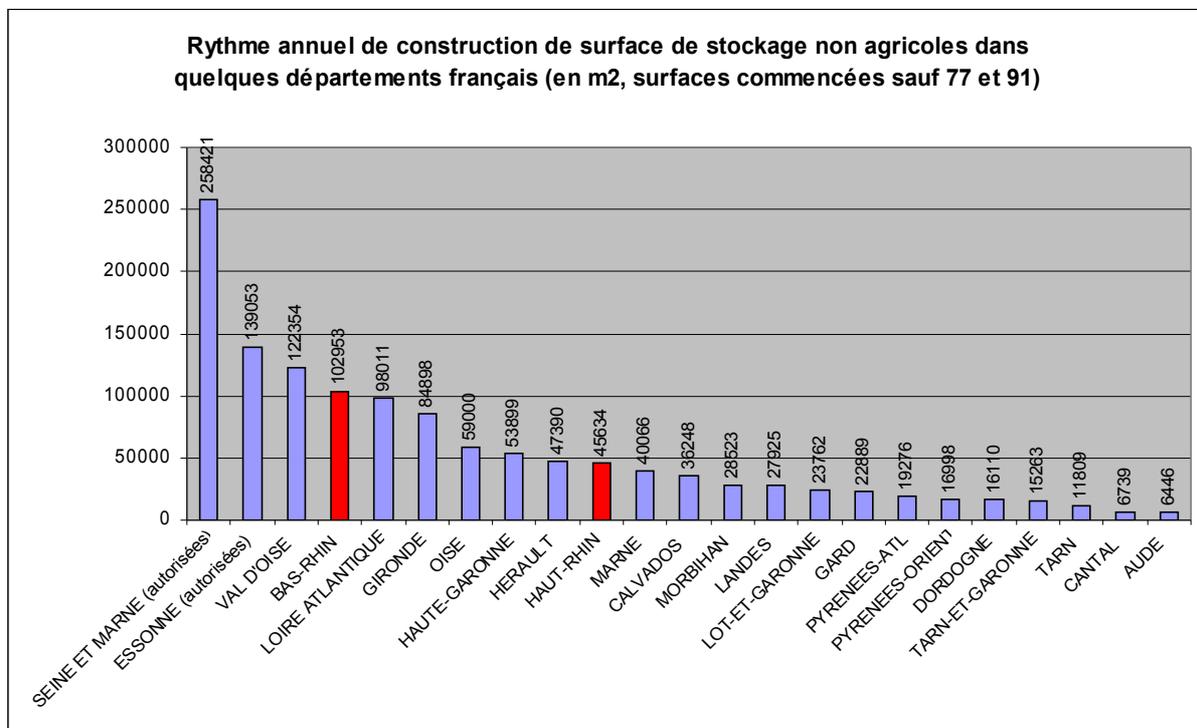
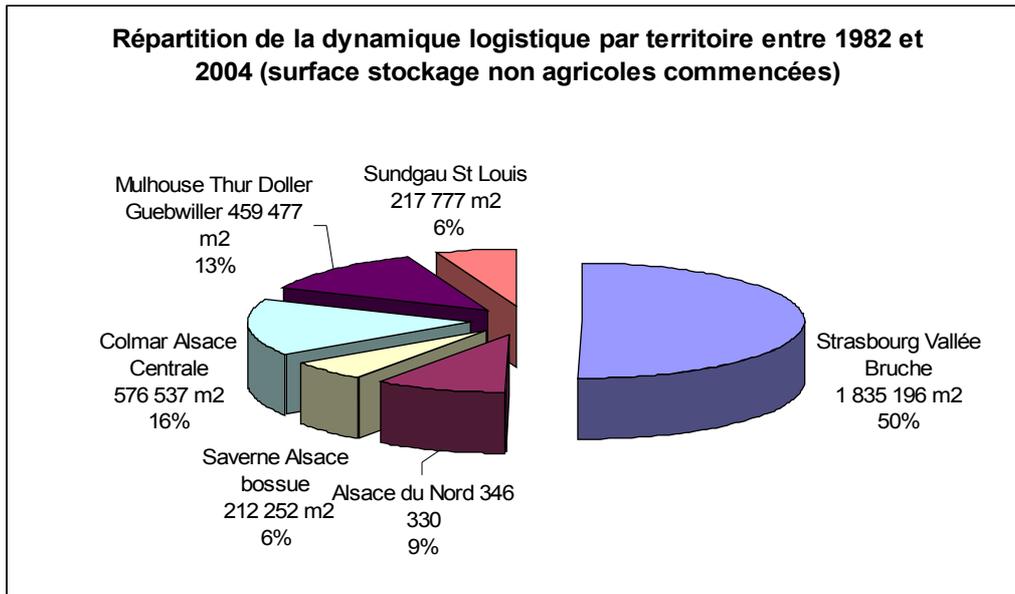
Comme ailleurs en France la période forte de l'immobilier logistique se situe à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Si le territoire de Strasbourg Bruche pèse globalement, de 1982 à 2004, pour la moitié de cette dynamique, il compte pour une part encore plus importante certaines années : 74.2% en 2000.



Poids des 6 territoires logistiques alsaciens selon la dynamique logistique (total surfaces stockage non agricoles commencées entre 1982 et 2004)

Alsace du Nord	Saverne Alsace Bossue	Strasbourg Vallée de la Bruche	Colmar Alsace Centrale	Mulhouse Thur Doller Guebwiller	Sundgau Saint-Louis
346 330	212 252	1 835 196	576 537	459 477	217 777
9.5%	5.8%	50.3%	15.8%	12.6%	6%

Source : SITADEL



Comparaisons établies sur quelques territoires analysés, rythmes calculés sur des périodes de 12 à 17 années de 1988 à 2004 (suivant les départements)

La comparaison avec quelques autres départements français donne un aperçu de **l'importance de la fonction logistique en Alsace**. Le Bas Rhin, en particulier, apparaît comme parmi les tous premiers départements logistiques de France, derrière la grande couronne francilienne, Seine-et-Marne, Essonne et Val d'Oise. Le Haut Rhin est à un niveau équivalent à d'autres départements comme l'Hérault ou le Calvados.

8.1.2. Prévision des besoins immobiliers logistiques

Rappel méthodologique

La réalisation d'une étude stratégique pour un territoire comme celui de l'Alsace nécessite de **prévoir la demande en bâtiments logistiques** à moyen et long terme en vue de mieux anticiper l'accueil des fonctions logistiques à un niveau global et par territoire. L'objectif est ainsi, en vue, d'un accroissement des besoins fonciers et immobiliers, de mieux organiser et canaliser l'implantation de

ces activités, tant dans l'intérêt du bon fonctionnement économique des entreprises, que du bon fonctionnement de l'espace public.

Pour ce faire, il convient **d'estimer quantitativement la demande à long terme par territoire et de proposer des conditions d'accueil qui permettent d'une part de favoriser les localisations sur des espaces spécialisés et d'autre part de hiérarchiser les différents espaces d'accueil et donc la localisation des zones à vocation logistique à réaliser à horizon 2030.**

L'analyse des permis de construire des bâtiments à usage de stockage (bases de données SITADEL), réalisée plus haut nous permet de connaître les flux de construction par période (années ou groupes d'années) et par territoire. Réalisée pour la période 1982-2004, elle nous permet d'appréhender les rythmes moyens annuels de construction par entité géographique.

C'est sur la base de cet indicateur que nous réalisons un **essai de prévision des besoins** en locaux de stockage pour la période 2005-2030.

Pour ce faire, nous développerons la méthodologie suivante :

- **Calcul des surfaces totales construites** de 1982 à 2004 et de la moyenne annuelle, globales et par territoire.
- **Extrapolation des surfaces construites** pendant la période 2005-2030 sur la base du rythme de la période précédente (fil de l'eau).
- **Hypothèse de construction de ces surfaces dans des zones logistiques dédiées**, sachant qu'une part majoritaire de celles-ci seront dans des localisations diffuses ; H1 : 33 % des surfaces construites sur des zones dédiées, H2 : 50 % des surfaces construites sur des zones dédiées.
- **Répartition des surfaces ainsi obtenues par grande zone géographique** selon une tendance au fil de l'eau (c'est-à-dire selon la répartition constatée entre 1982 et 2004).
- **Estimation pour chacune de ces zones des emprises foncières en ha** que cela nécessite selon deux hypothèses : une emprise de 40 % de la surface par les bâtiments, ce qui correspond à la moyenne constatée dans les opérations actuelles d'immobilier logistique et une emprise de 30 % de la surface par les bâtiments, qui prend en compte la possibilité que les entreprises se créent quelques réserves et qu'un traitement paysager et infrastructurel qualitatif consomme plus d'espace.

Les principaux résultats de cet exercice présenté sont présentés ci-dessous.

3 647 569 m² de surface de stockage non agricole ont donc été construit en Alsace en 23 ans, entre 1982 et 2004, soit **une moyenne annuelle de 158 590 m²**.

Suivant une évolution au fil de l'eau conforme à l'évolution 1982 – 2004, **la prévision de construction de locaux logistiques à horizon 2030 est de 4 123 340 m²**, ou 412 ha. (158 590 m²/an pendant 26 ans, de 2005 à 2030). Quelle serait la surface de terrain nécessaire à l'accueil de ces espaces bâtis ?

L'emprise au sol de bâtiments logistiques est généralement comprises entre 30% et 40% de la surface total d'un terrain. Selon cette emprise au sol, établie donc à 30% ou à 40%, **la surface de terrain nécessaire (en zone d'activités dédiées) à l'accueil de ces bâtiments seraient comprise entre 1 030 et 1 374 ha sur l'ensemble de la région Alsace.**

Si l'on se fixe l'objectif de vouloir localiser entre un tiers (objectif ambitieux) et la moitié (objectif volontariste) de ces bâtiments, le besoin en surface de terrains serait :

- pour une emprise de 30% entre 458 ha et 687 ha,
- pour une emprise de 40% entre 343 ha et 515 ha.

Ces besoins sont à répartir différemment en fonction des territoires puisque la dynamique observée sur chacun d'eux entre 1982 et 2004 est très dissemblable.

Répartition des besoins nécessaires de terrain par territoire et par Emprise en sol selon une évolution au fil de l'eau

				Disponibilité nécessaire avec une emprise de 30%		Disponibilité nécessaire avec une emprise de 40%	
		SHON	Terrain		Terrain		
4 123 340 m ² bâtis de 2005 à 2030 (26 ans)							
158 590 m ² par an, évolution fil de l'eau							
Alsace du Nord	9,5%	391503	1305010	130 ha	978757	98 ha	
Saverne Alsace Bossue	5,8%	239937	799791	80 ha	599843	60 ha	
Strasbourg Vallée Bruche	50,3%	2074572	6915240	692 ha	5186430	518 ha	
Colmar Alsace Centrale	15,8%	651739	2172464	217 ha	1629348	162 ha	
Mulhouse Thur Doller Gueb.	12,6%	519409	1731363	173 ha	1298522	130 ha	
Sundgau St Louis	6,0%	246184	820613	82 ha	615460	62 ha	
ALSACE	100,0%	4123344	13744480	1 374 ha	10308360	1 030 ha	

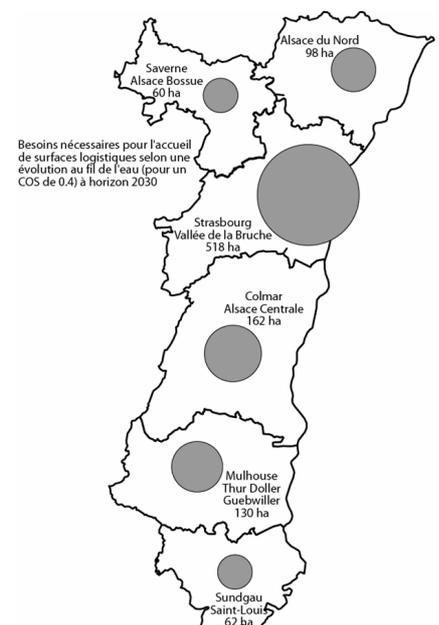
Objectifs de besoins fonciers par territoire et par COS selon une évolution au fil de l'eau

	% par secteur	Emprise de 30%			Emprise de 40%		
		TOTAL	Moitié	Tiers	TOTAL	Moitié	Tiers
Alsace du Nord	9,5%	130 ha	65 ha	43,3 ha	98 ha	49 ha	32,7 ha
Saverne Alsace Bossue	5,8%	80 ha	40 ha	26,7 ha	60 ha	30 ha	20 ha
Strasbourg Vallée Bruche	50,3%	692 ha	346 ha	230,7 ha	518 ha	259 ha	172,7 ha
Colmar Alsace Centrale	15,8%	217 ha	108,5 ha	72,3 ha	162 ha	81 ha	54 ha
Mulhouse Thur Doller Gueb.	12,6%	173 ha	86,5 ha	57,7 ha	130 ha	65 ha	43,3 ha
Sundgau St Louis	6,0%	82 ha	41 ha	27,3 ha	62 ha	31 ha	20,7 ha
ALSACE	100%	1 374 ha	687 ha	458 ha	1 030 ha	515 ha	343,4 ha

Le besoin en terrains par territoire s'établirait donc comme suit, selon l'emprise en sol et les choix stratégiques d'aménagement :

- entre 173 ha et 346 ha pour Strasbourg Vallée de la Bruche
- entre 54 ha et 108.5 ha pour Colmar Alsace Centrale
- entre 43 ha et 86.5 ha pour Mulhouse Thur Doller Guebwiller
- entre 32.7 ha et 65 ha pour l'Alsace du Nord
- entre 20.7 ha et 41 ha pour Sundgau Saint-Louis
- entre 20 ha et 40 ha pour Saverne Alsace Bossue

Suivant cette méthodologie, on constate que le territoire Strasbourgeois concentre une part importante des besoins à venir. Colmar et Mulhouse viennent ensuite, alors que les territoires périphériques Alsace du Nord, Saverne Alsace Bossue et Sundgau St Louis demanderaient moins d'espaces.



En mettant en parallèle cette projection de demande à horizon 2030 avec les surfaces offertes par les projets de zones d'activités (Cf. partie 6, Zones d'accueil), on constate que ces projets devraient couvrir assez largement la demande de terrains. C'est le cas pour l'Alsace du Nord, Colmar Alsace Centrale, Mulhouse Thur Doller Guebwiller et Sundgau St Louis. Deux espaces risquent de présenter un **déficit d'offre**, en fonction de l'évolution réelle de la demande : le territoire de Strasbourg et le territoire de Saverne Alsace Bossue.

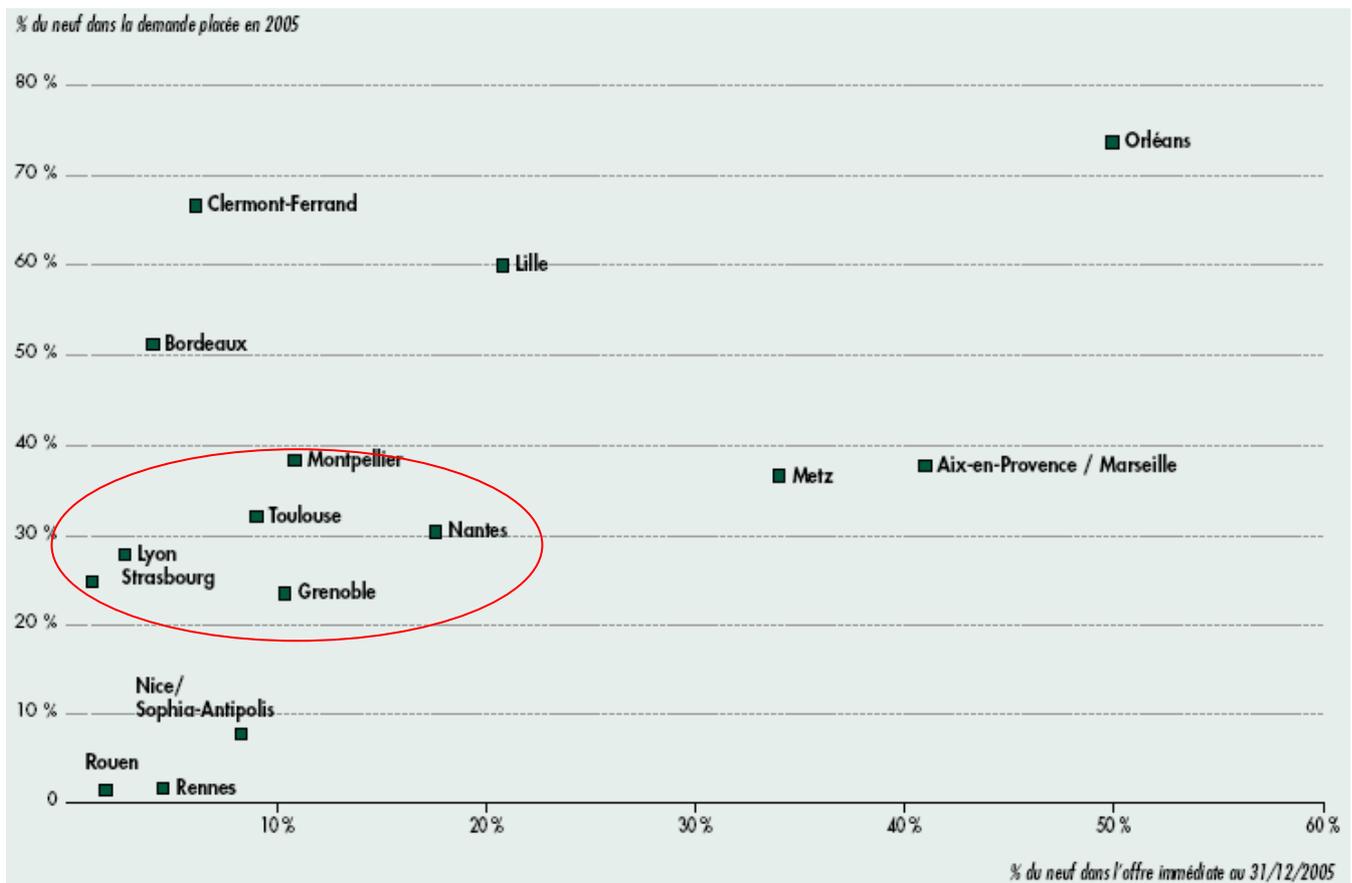
	Projet ZA accueil log. Offre terrain	Projection Demande d'après Sitadel	Bilan
Alsace du Nord	160-180 ha	33 ha – 65 ha	+
Saverne Alsace Bossue	25 ha	20 ha – 40 ha	=
Strasbourg Bruche	200-250 ha	173 ha – 346 ha	=
Colmar Alsace Centrale	444 ha	54 ha – 108 ha	+
Mulhouse Thur Doller Guebwiller	450 ha	43 ha – 86 ha	+
Sundgau Saint Louis	100 ha	21 ha – 41 ha	+

8.2. Tendances de l'immobilier logistique en Alsace

8.2.1. La conjoncture de l'immobilier logistique

Le tableau ci-dessous établit selon le bilan d'activités annuel de CBRE (un des leaders de la commercialisation de l'immobilier d'entreprise) représente la part du neuf dans l'offre immédiate d'immobilier logistique et dans la demande placée en 2005 pour les principales métropoles françaises.

Strasbourg fait partie (avec Lille, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Grenoble, Montpellier, Toulouse, Nantes et Lyon) du groupe de villes où le stock d'offres neuves est absorbé. La part du neuf dans la demande placée reste supérieure à la proportion du neuf dans l'offre immédiate. **Le stock d'offres neuves est donc insuffisant pour satisfaire la demande.** Cette tendance s'explique notamment par une forte proportion de pré commercialisations, de clés en mains et de comptes propres.



Offre disponible au 31/12/05	135 000 m ²	En hausse
Part du neuf ou du restructuré dans l'offre disponible	0%	
Demande placée dans l'année	59 000 m ²	En hausse
Dont comptes propre	9700m ²	
Part du neuf ou restructuré dans la demande placée	38%	
Délai théorique d'écoulement		En hausse

source : CBRE

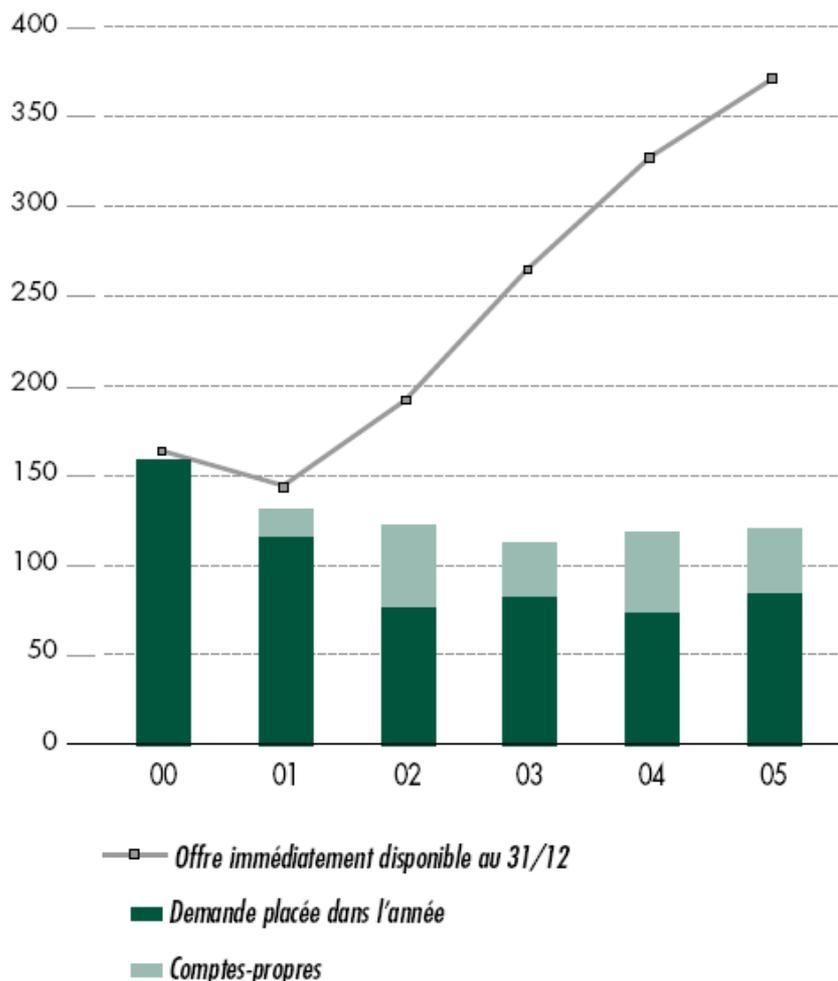
Les tendances de l'offre

L'offre disponible connaît une forte progression depuis 2002 qui confirme le déclin du secteur industriel alsacien (l'industrie régionale libère d'importantes surfaces logistiques). La logistique alsacienne est essentiellement une logistique de proximité, les chargeurs étant surtout des industriels locaux. 95% du stock se compose de locaux anciens non conformes aux nouvelles règles administratives.

Les tendances de la demande

La demande exprimée est essentiellement portée par la volonté de rationaliser les surfaces et de mise aux normes (sécurité et incendie). L'augmentation de la demande exprimée (+41% dans l'agglomération strasbourgeoise) s'explique par la recherche d'opportunités à l'acquisition notamment.

Évolution de l'offre immédiate et de la demande placée en milliers de m² dans l'agglomération strasbourgeoise (source CBRE)



Les valeurs locatives des entrepôts sont stables alors que celles des bâtiments neufs ou récents ont connue une légère augmentation. Cette tendance est la conséquence de la hausse du prix du foncier et de la faiblesse de l'offre. Le marché de l'investissement sur Strasbourg est très dynamique. Cette pression a eu pour conséquence une augmentation des prix de vente et une baisse des taux de rendement.

8.2.2. Les raisons du manque de dynamisme de l'offre et de la demande

Le manque de dynamisme de l'offre s'explique en grande partie par l'insuffisance de disponibilités foncières liées notamment aux réticences des collectivités vis à vis du développement des activités logistiques, mais également par la réticence des investisseurs régionaux à réaliser des opérations en blanc du fait :

- de l'atonie du marché,
- de la réticence des utilisateurs à des engagements de longue durée,
- de la difficulté de commercialisation de certaines opérations récentes (1/3 de la plate-forme de 15 000 m² de Cernay, réalisée par Alsabail, il y a 2 ans n'est toujours pas commercialisée),
- de la perception du manque d'attractivité régionale vis à vis de la demande exogène,
- de la concurrence de territoires proches ayant pris de l'avance sur la réalisation de programmes logistiques (Nancy, Metz...).

Aujourd'hui, les grands opérateurs comme Parcolog, Prologis, Distripôle/PRD et Geprim développent des centres logistiques partout en France, et sont absents en Alsace. Il est vrai qu'il est difficile pour eux de trouver les 50 ha de terrain correspondant à leurs normes de développement de parc.

Côté demande, une conjonction de facteurs contribue également à tirer le marché vers le bas :

- le maintien d'un niveau élevé d'internalisation logistique chez les chargeurs alsaciens,
- la permanence d'une culture patrimoniale forte chez certains chargeurs et prestataires qui préfèrent réaliser leurs investissements logistiques en direct ou via une filiale dédiée (ex l'équipementier Behr à Rouffach a créé sa filiale Behr Services pour réaliser son prochain outil logistique),
- les réticences des chargeurs à s'engager sur des contrats à long terme (3-6-9),
- l'absence de création de plates-formes n'incite pas les transporteurs d'autres régions de France à venir s'installer en Alsace,
- des perspectives, voire des tendances de délocalisation logistique en dehors de la région annoncées ou envisagées par certains gros chargeurs, dont le marché est national et qui sont handicapés par le positionnement excentré de l'Alsace et envisagent de rapprocher leurs opérations logistiques de leur barycentre de distribution (voir les analyses concernant les filières boissons et électronique).

8.2.3. **Marché de l'immobilier logistique : des opportunités latentes**

Malgré l'atonie apparente du marché endogène, un intérêt, voire des intentions de développement se manifestent chez quelques acteurs de l'offre. Ils devraient stimuler une demande nouvelle (en partie exogène) qui ne s'est pour l'instant pas concrétisée faute d'opérations ambitieuses.

En effet, quelques promoteurs régionaux (Cirmad Est) s'apprêtent déjà à développer des projets logistiques sur la base d'investissements privés attirés par le potentiel géo-logistique et industriel de la région.

L'agglomération strasbourgeoise continue quant à elle d'attirer promoteurs, investisseurs et utilisateurs potentiels notamment sur le Port Autonome où des projets de plusieurs milliers de m² sont programmés à court et à moyen terme.

Par ailleurs, la réceptivité voire l'intérêt de plus en plus fort des collectivités locales vis à vis des activités logistiques dans un contexte de désindustrialisation régionale devrait contribuer à libérer le foncier nécessaire au lancement de zones de plus grande envergure.

La zone de Dambach prévue initialement pour le développement d'activités industrielles est aujourd'hui essentiellement dédiée à la logistique. Sa rapide commercialisation tend à confirmer le potentiel logistique de la région et de la tendance à sa polarisation autour de l'agglomération strasbourgeoise.

Côté demande, on observe également des possibles retournements de tendances motivés par des facteurs économiques, réglementaires et financiers. La saturation des outils logistiques en propre dans les secteurs à forte croissance (équipement électrique, biens d'équipement, boissons....) devrait

susciter des besoins d'externalisation qu'on observe déjà chez les chargeurs les plus importants de la région.

Lents à se concrétiser du fait de l'atonie de la conjoncture, les besoins de rationalisation ou de mise en conformité des outils logistiques avec la réglementation DRIRE devraient s'accélérer notamment pour les industriels qui ont multiplié leurs stocks de débord extérieurs, finalement coûteux car peu optimaux.

Enfin, la réticence de plus en plus forte des industriels (notamment les filiales de groupes financiers) à réaliser les investissements logistiques en propre devrait pour les secteurs dont la croissance se confirme, alimenter une demande pour du clé en main ou pour des besoins d'externalisation. L'exemple de Sarel (groupe Schneider) est très symptomatique de cette tendance. Sur le plan logistique, le responsable souhaiterait agrandir le centre de distribution de 3500 m² mais se heurte pour l'instant aux normes de rentabilité des investissements (tout investissement doit être amorti en 1 an, ce qui favorise les investissements industriels au détriment des investissements logistiques). Le délai d'amortissement de cette extension serait de 7/8 ans. En conséquence le groupe préfère la solution de l'externalisation même si elle entraîne des surcoûts (transport inter site...).

Enfin, une demande potentielle nouvelle provenant des fournisseurs des pays de l'Est pour des surfaces dédiées au stockage d'écrêtage pourrait émerger à condition qu'elle soit stimulée par une offre de bâtiments disponibles bien connectés aux axes desservant cette zone. En effet, la généralisation des approvisionnements provenant des pays low cost éloignés, contraint les industriels à des pratiques de stockage et de flux poussés contraires à l'optimum logistique ; ils poussent leurs fournisseurs à rapprocher leur stock pour lisser les approvisionnements.

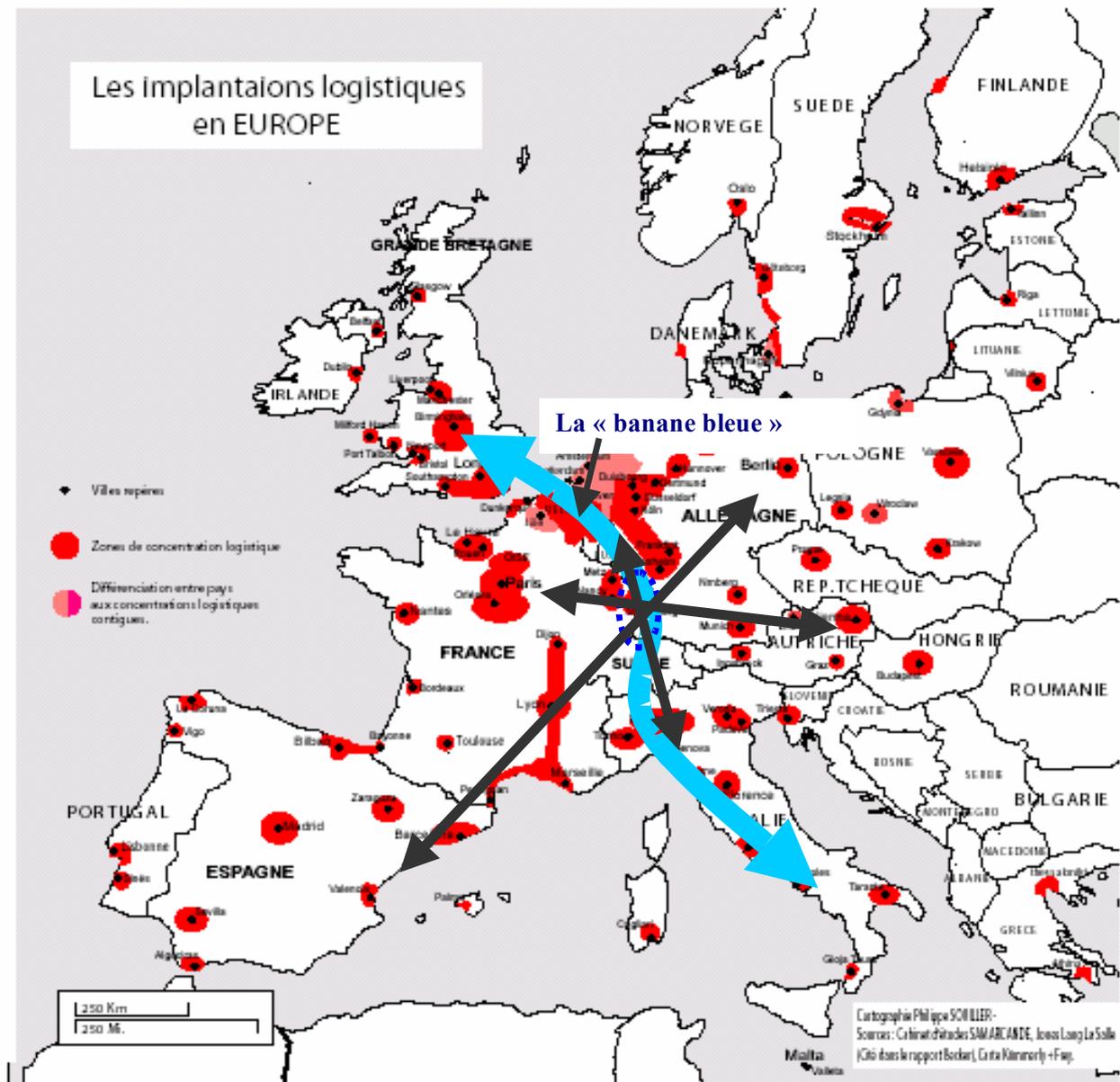
8.3. La dynamique logistique territoriale alsacienne

8.3.1. L'Alsace dans la dynamique européenne et française

L'Alsace est une des rares régions françaises à être insérée dans la dorsale européenne (dite « banane bleue ») structurée par la Vallée du Rhin, et reliant les Iles britanniques à l'Italie, via le Benelux et son immense complexe portuaire, l'Allemagne rhénane, la Suisse et l'Italie du Nord, c'est à dire le plus puissant axe économique (et logistique) d'Europe.

Mais l'Alsace dispose d'un autre atout que celui d'être situé sur le principal axe économique européen, au demeurant saturé en termes d'occupation du territoire comme d'infrastructures de transport. Elle est localisée sur un carrefour majeur (qui peut lui servir « d'échappatoire » à l'axe rhénan) formé par :

- l'axe Allemagne-Méditerranée, empruntant la vallée du Doubs et prolongé par l'axe Saône-Rhône, principal axe logistique français, dont l'intersection se situe à Mulhouse,
- l'axe Europe centrale et balkanique (Roumanie, Hongrie, Autriche, Allemagne du Sud) - Paris, reliant la première région européenne aux nouveaux pays de l'UE
- et dont l'intersection se situe à Strasbourg.



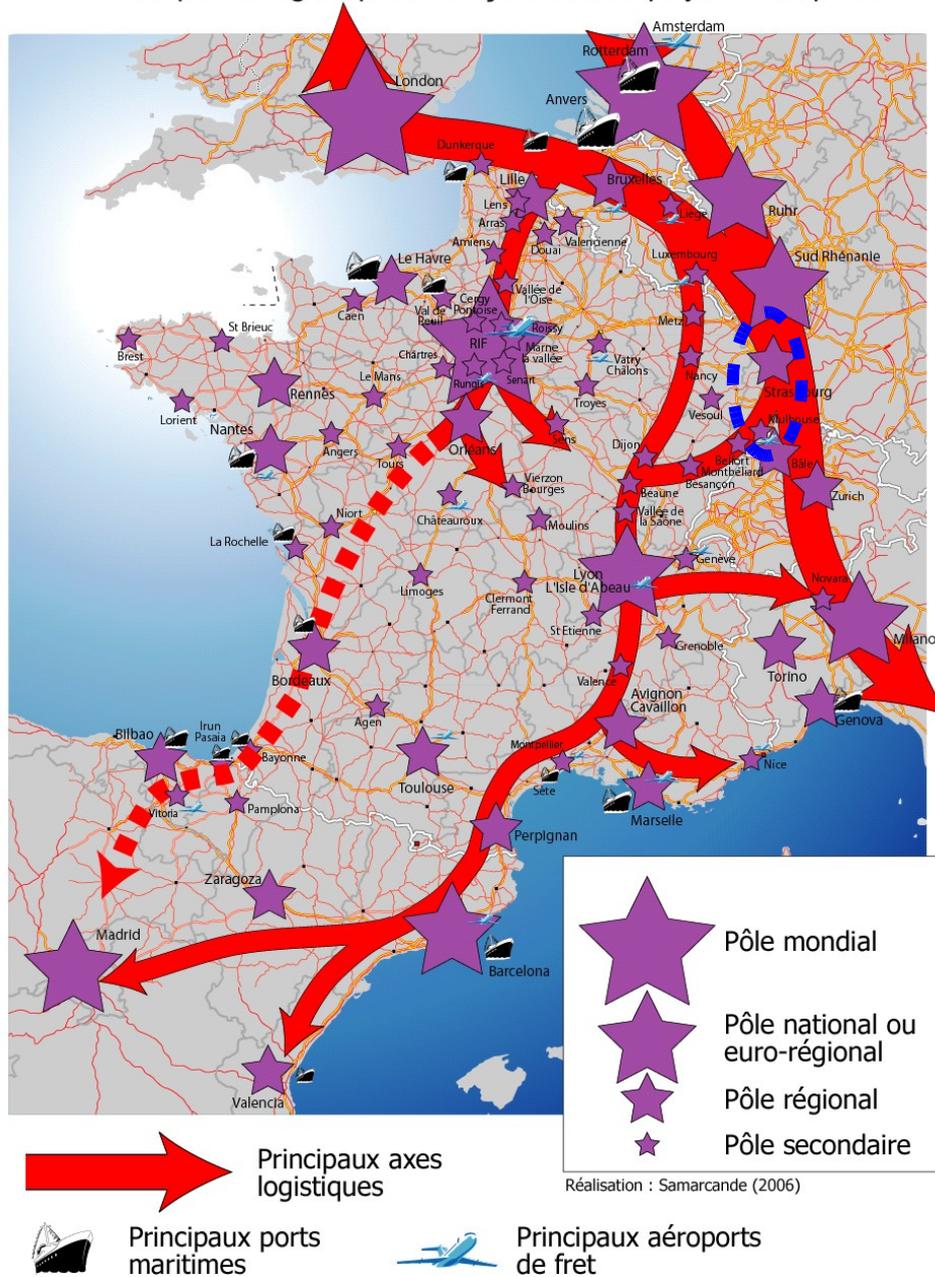
A une échelle plus réduite, sur le territoire français et les pays limitrophes, l'Alsace se situe sur un territoire où se croisent deux corridors logistiques majeurs, celui structuré par l'axe rhénan et celui qui relie l'Allemagne à la Méditerranée et notamment l'Espagne. La région est donc, à l'échelle nationale, un territoire logistique de premier plan, qui plus est, porte d'entrée de l'Europe germanique et centrale vers l'Europe de l'Ouest et du Sud-Ouest¹.

Ainsi, l'Alsace est connectée directement (outre l'Allemagne) avec :

- les ports de la Mer du Nord et le Benelux au Nord,
- la Suisse et l'Italie du Nord au Sud,
- Lyon et le Sud-Est de la France (et au-delà l'Espagne) au Sud-Ouest et l'Ile de France à l'Ouest.

¹ Il ne s'agit pas d'une carte de flux, mais des axes et pôles logistiques matérialisés par l'importance et la densité des plates-formes logistiques privées, notamment dans le domaine des biens de consommation.

Les pôles logistiques français et des pays limitrophes



8.3.2. La dynamique logistique intra-régionale

La dynamique logistique du territoire alsacien est fortement structurée par sa géographie et notamment sa forme longitudinale de corridor puissamment encadré par les Vosges à l’Ouest et le Rhin à l’Est. Ce corridor est en fait la composante occidentale d’un **double corridor** constitué par la rive gauche et la rive droite du Rhin. En effet, à une échelle macro géographique, la plaine alsacienne et la plaine badoise constituent un même ensemble qui ont une même fonction, qui est d’assurer la liaison entre l’Europe du Nord et l’Europe du Sud et dont l’Alsace est le point de contact.

Branchés sur un corridor rhénan, qui se prolonge au Nord vers la mer du Nord et son complexe portuaire et au Sud vers les Alpes et l’Italie et la Méditerranée, des axes européens majeurs convergent sur le territoire alsacien et en particulier l’axe Rhin-Saône-Rhône qui relie l’Allemagne à l’Espagne au niveau de Mulhouse et l’axe Paris-Budapest en devenir avec l’élargissement à l’Est de l’Union européenne.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé, **l'Alsace est donc sur un grand territoire d'échanges et de flux à l'échelle européenne**, même si les principaux supports physiques (autoroutes et lignes ferroviaires) dédiés à ces flux sont plutôt situés en territoire allemand.

On peut identifier six espaces différents aux caractéristiques logistiques spécifiques.

8.3.3. La polarisation strasbourgeoise

La polarisation logistique sur l'aire urbaine strasbourgeoise et ses prolongements au Nord vers Haguenau et au Sud-Ouest vers la vallée de la Bruche (Molsheim, Obernai) est sans doute la donnée la plus importante de la région en matière d'économie des échanges. La dynamique logistique territoriale qu'elle imprime a non seulement une portée régionale, mais également une portée nationale et européenne.

En effet, Strasbourg est après Paris et Lyon un des dix principaux pôles logistiques français, situé sur un territoire carrefour un peu particulier (axe rhénan/axe Paris-Budapest), tronqué par les obstacles topographiques des Vosges et de la Forêt Noire. C'est aussi une grande métropole régionale d'environ 700 000 habitants, un pôle industriel fort et un territoire multi-modal puissant marqué par l'importance du Port Autonome, second port fluvial français.

L'ensemble de ces éléments fait que **Strasbourg est un pôle logistique métropolitain de premier ordre** qui induit sa propre logique de développement ; en effet la métropolisation est un inducteur naturel d'activités logistiques, car les fonctions métropolitaines génèrent directement de nombreux et importants flux pour assurer la consommation de sa population et des territoires qu'elle polarise (logistique de distribution commerciale), pour assurer l'approvisionnement des nombreuses activités de services et du secteur tertiaire (service après-vente, fournitures diverses...) et pour assurer l'approvisionnement et l'évacuation des activités productives implantées sur le territoire de l'aire urbaine (logistique industrielle diversifiée dans de nombreux secteurs et filières)..

C'est dans l'agglomération strasbourgeoise où sont implantés les sites logistiques les plus nombreux et les plus importants de la région, mais surtout des prestataires et des acteurs de la distribution (grands distributeurs, grossistes, prestataires...).

A Strasbourg, le phénomène de développement de la logistique s'est d'abord structuré dans les zones d'activité du port, le port Nord et Eurofret au Sud où est présent le plus grand nombre de transporteurs et de prestataires logistiques (c'est la plus grande zone logistique de fait d'Alsace) et près de certaines zones d'activité (zone multi-modale de Cronembourg, Plaine des Bouchers...).

Plus récemment, les implantations logistiques se sont faites le long des axes routiers :

- vers les banlieues Nord à Reichstett, où sont implantés plusieurs prestataires et distributeurs comme les Coop d'Alsace, à Brumath, où s'est implanté le grand prestataire FM Logistics,
- au Sud-Ouest, le long de l'A352, autour de l'aéroport à Duppigheim-Duttlenheim où la zone du Parc de la Bruche est une des plus grosses concentrations logistiques de l'agglomération et de la région,
- au Sud, sur la RN 83, où se sont implantées de nombreuses activités industrielles et logistiques entre Fegersheim et Benfeld (notamment la grande plate-forme logistique de Würth à Erstein).

8.3.4. La « Peugeot Valley » se superpose sur l'axe Allemagne-Espagne

Le Sud Alsace est marqué logistiquement par le phénomène Peugeot, qui polarise le développement de la logistique autour de l'agglomération de Mulhouse, qui est le second pôle logistique alsacien. Moins diversifiée que le Nord et le centre du département, malgré l'importance du pôle mulhousien en logistique de distribution (plates-formes de Système U plus grand entrepôt de la grande distribution alsacien et Décathlon), ce territoire est surtout marqué par le développement des fonctions logistiques amont liées à l'usine Peugeot de Sausheim (en grande partie au sein de l'usine avec Gefco) et qui a essaimé le long d'une « Peugeot Valley » reliant l'usine de Mulhouse à celle de Sochaux.

On a vu s'implanter des sites logistiques d'approvisionnement prestés à Ottmarsheim et plus récemment vers l'Ouest autour de Mulhouse le long de l'A36, pour servir les deux usines du groupe faiblement distantes, expliquant en partie les projets de zones plus ou moins dédiées à la logistique (Amélie 2, Pont d'Aspach, Ottmarsheim). C'est la même raison qui justifie le développement de la zone logistique de Fontaine près de Belfort.

Par ailleurs, Mulhouse dispose du second port fluvial alsacien qui est le premier pour les conteneurs (essentiellement grâce aux voitures expédiées en CKD par l'usine PSA), sur la commune d'Ottmarsheim.

L'agglomération mulhousienne est sans doute celle qui a le plus souffert dans le passé du phénomène de désindustrialisation (crise du textile, de la mécanique, fermeture de Manurhin, de Wartsilä, des MDPA...). Elle ne dispose plus de foncier pour accueillir de nouvelles activités et n'est pas très favorable à l'accueil de fonctions logistiques en dehors de celles qui sont liées à PSA, ce qui est paradoxal, alors que la seconde agglomération alsacienne est sans doute **celle qui est la mieux positionnée pour accueillir des activités logistiques de distribution européennes et régionales** en raison notamment de sa situation géographique et de sa bonne desserte en matière d'infrastructures de transport.

Les projets d'aménagement de nouvelles zones d'activité autour de Mulhouse (Ottmarsheim, anciennes emprises des MDPA, etc...), sont porteurs d'enjeux pour le développement économique en général et de la logistique en particulier.

8.3.5. Les vallées vosgiennes descendent sur le piémont

Traditionnellement industrialisées, mais souffrant des conditions topographiques difficiles, les vallées vosgiennes voient les activités productives et logistiques « descendre progressivement dans la plaine » où l'espace est un peu plus abondant.

Ce phénomène modeste en regard des précédents, vient croiser la dynamique du Piémont et renforcer son rôle logistique. Dans ce cadre, la problématique transport, liée à la limitation du trafic de poids lourds dans la traversée des Vosges peut expliquer des évolutions au niveau des entreprises qui souhaitent « acheter des droits de passage » en acquérant des entreprises autorisées à utiliser les routes de montagne.

Que ce soit à Schirmeck, Lièpvre, Kaysersberg, Guebwiller, Thann, les industries qui se sont historiquement implantées dans les vallées, rencontrent des difficultés d'accès (restriction de circulation des poids lourds sur les routes des Vosges, notamment sous le tunnel de Ste Marie aux Mines) et des problèmes logistiques (insuffisance de disponibilités foncières, obstacles topographiques), qu'il conviendra d'analyser plus précisément.

C'est probablement **le Piémont alsacien qui a connu le plus fort dynamisme logistique en Alsace**. Le Piémont Nord, de Saverne à Obernai est en même temps un territoire qui connaît sa propre dynamique et qui bénéficie de l'attraction de la métropole strasbourgeoise. Un grand nombre d'activités logistiques s'y sont développées, en même temps que l'industrie connaissait un développement assez remarquable (équipement électrique et mécanique, automobile, aéronautique, IAA...), en particulier dans et autour des petites agglomérations de Molsheim et Obernai. Ce développement de la logistique ne s'est d'ailleurs pas nécessairement fait de façon volontaire par les collectivités locales. Ces implantations, qui émanent souvent des entreprises industrielles locales, sont intimement liées à l'activité productive, ce qui montre qu'il est vain, voire dangereux de vouloir dissocier industrie et logistique (l'implantation de la plate-forme logistique d'Osram à Molsheim a été la condition d'un maintien de l'usine).

Le Piémont central, de Sélestat à Guebwiller a également connu une forte dynamique logistique, centrée notamment sur Colmar. Cette dynamique est concomitante de l'amélioration très progressive des infrastructures routières puisqu'elle a suivi A35 et de la RN83, notamment au Sud de Colmar.

Ainsi, Colmar est au cœur d'un important territoire industriel et logistique et accueille plusieurs zones d'activité au Nord-Est et au Sud où sont présentes de nombreuses entreprises industrielles. Ce secteur compte deux zones logistiques de fait : la zone Nord Colmar et la zone de Kunheim-Biesheim où sont implantées de très grandes entreprises industrielles sur la zone portuaire de Colmar-Neuf-Brisach qui

est la troisième entité portuaire d'Alsace et est bien desservie, notamment grâce à de bons franchissements du Rhin (Brisach, Marckolsheim...).

8.3.6. Les tropismes balois et badois

L'extrême Nord-Est de l'Alsace, frontalier de la partie la plus développée du Pays de Bade (Karlsruhe, Rastatt...), est caractérisé par quatre éléments :

- La forte concentration des activités industrielles autour de l'agglomération d'Haguenau, notamment dans les différentes composantes des industries métallurgiques, mais aussi une forte présence de plates-formes logistiques industrielles et de la grande distribution (entrepôts Match), qui fait de la plus grande ville du Nord alsacien un pôle logistique notable.
- L'existence d'un tissu industriel assez dense et « rural » dans des petites villes comme Wissembourg, Soultz ou Reichshoffen, composé d'industries diverses, notamment métallurgiques, travaillant fréquemment en sous-traitance pour des donneurs d'ordre allemands.
- la proximité de l'ensemble industriel badois et particulièrement l'industrie automobile, c'est à dire le groupe Daimler-Chrysler, qui compte plusieurs des principales usines Mercedes (Rastatt, Wörth), induisant un fort phénomène de travail trans-frontalier, de sous-traitance trans-frontalière et surtout, récemment, l'implantation du plus grand site logistique alsacien, la plate-forme Daimler-Chrysler exploitée par Striebig.
- La présence du port rhénan de Lauterbourg (dépendant du Port Autonome de Strasbourg) et plus généralement d'activités industrielles utilisant la voie d'eau à Beinheim et à Lauterbourg.

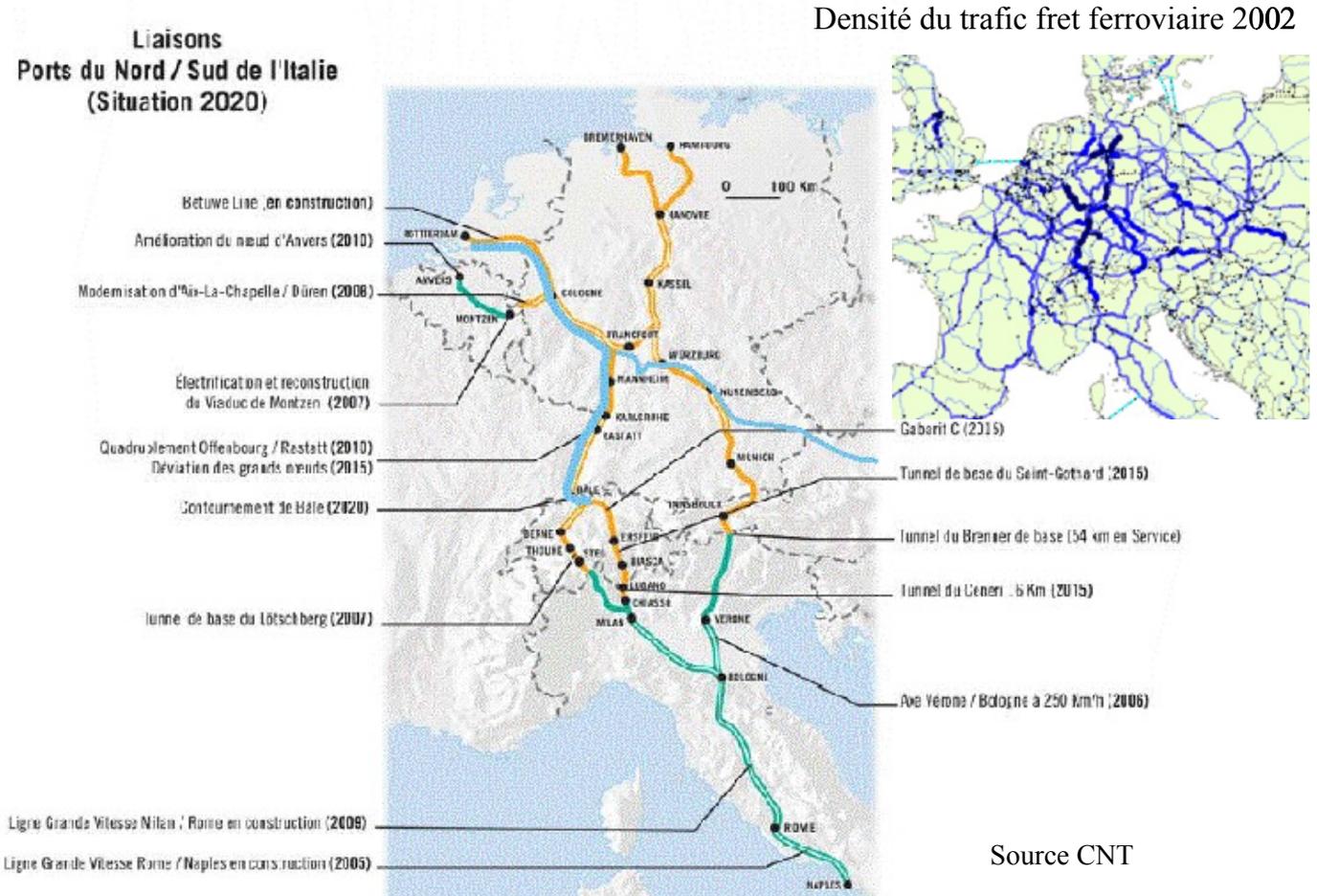
Pour le reste, le Sud Alsace est marqué par la forte polarisation qu'exerce la métropole bâloise sur cet espace (travail frontalier). S'il est fortement marqué par la domination de l'industrie chimique (notamment à Chalampé) et pharmaceutique (annexe de l'industrie bâloise), le secteur de St Louis n'a pas vraiment engendré une dynamique d'implantation logistique liée à l'industrie chimique bâloise. Le seul élément dynamisant la logistique est l'activité de l'aéroport international Euro Airport.

9. DYNAMIQUE DES ESPACES VOISINS

L'espace considéré se situe sur un des principaux axes de circulation reliant le Nord et le Sud du continent. Les aménagements en cours, notamment des infrastructures ferroviaires, vont permettre d'accueillir la croissance des flux par des transports de fret massifié sans équivalent en Europe, d'autant que l'artère est doublée par la voie fluviale rhénane à grand gabarit. La mise en œuvre imminente de la **Betuwe Lijn** aux Pays-Bas, les **améliorations entreprises le long du couloir ferroviaire rhénan** (dont la mise à deux fois deux voies depuis Mannheim jusqu'à Offenbourg), les tunnels de base alpins (avec **l'ouverture du Gothard en 2007**) offrent une continuité qui ne sera bientôt interrompue qu'au niveau du « **verrou** » **bâlois**. Une branche parallèle peut être identifiée avec le **sillon lotharingien**, incomplètement équipé, qui relie le Benelux au couloir de la Saône, via la Lorraine.

Sur ces orientations méridiennes majeures tend à se structurer un faisceau de lignes qui relie l'Europe occidentale à l'Europe danubienne, depuis Francfort, Mannheim ou Karlsruhe. Nettement moins bien marquée, cette direction est certainement appelée à se développer avec l'intégration des PECO et l'élargissement de l'UE aux pays des Balkans. On retrouve donc de nombreux points communs à ces espaces qui disposent en outre d'une forte densité démographique et économique : au croisement des deux axes, la plupart des nœuds peuvent prétendre jouer un rôle de carrefour et chercher à accueillir des fonctions logistiques liées à la fois à l'intense activité productive, mais aussi se profiler comme relais continentaux depuis les ports de la rangée nord-européenne. La progressive continentalisation des flux et le soutien que la logistique apporte à l'activité industrielle dans un contexte de rapide internationalisation ont progressivement conduit l'ensemble des acteurs publics à prendre conscience des enjeux et à définir une politique de soutien volontariste pour le secteur.

Le corridor rhénan et la Suisse comme trait d'union majeur entre le Sud et le Nord de l'Europe pour les flux massifiés

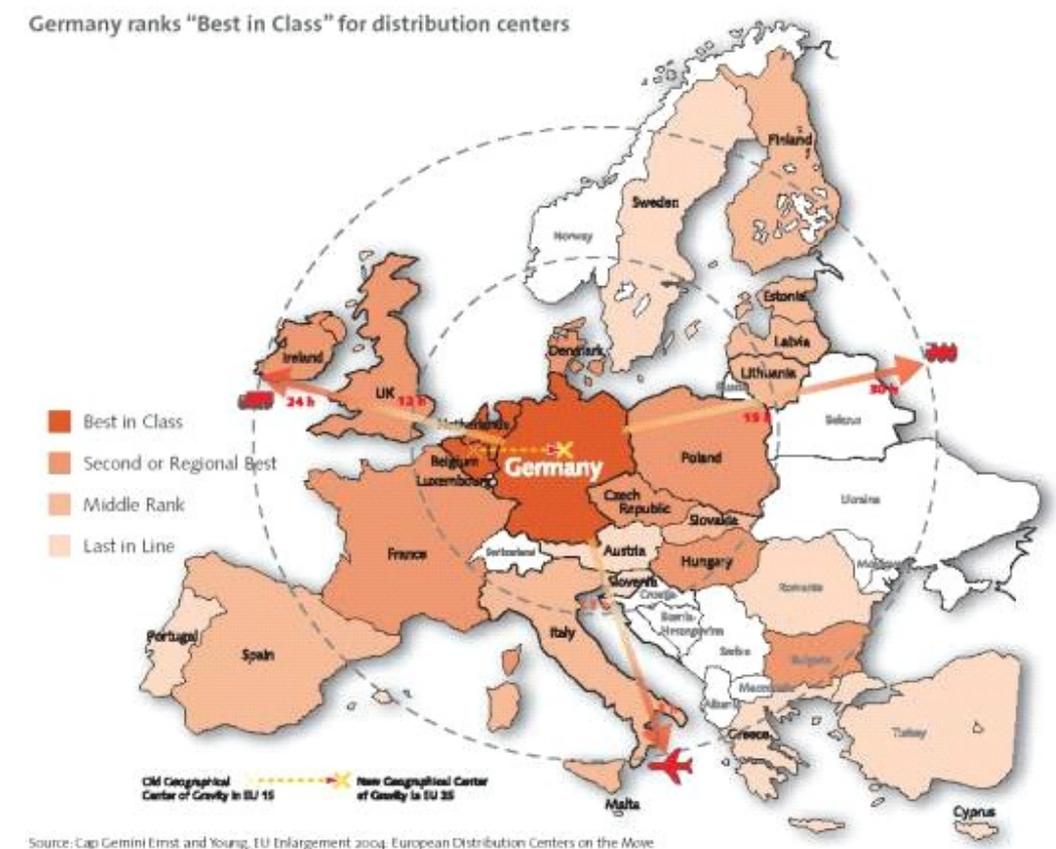


9.1. La dynamique allemande

9.1.1. L'enjeu logistique, facteur clé de la réflexion sur la compétitivité du pays

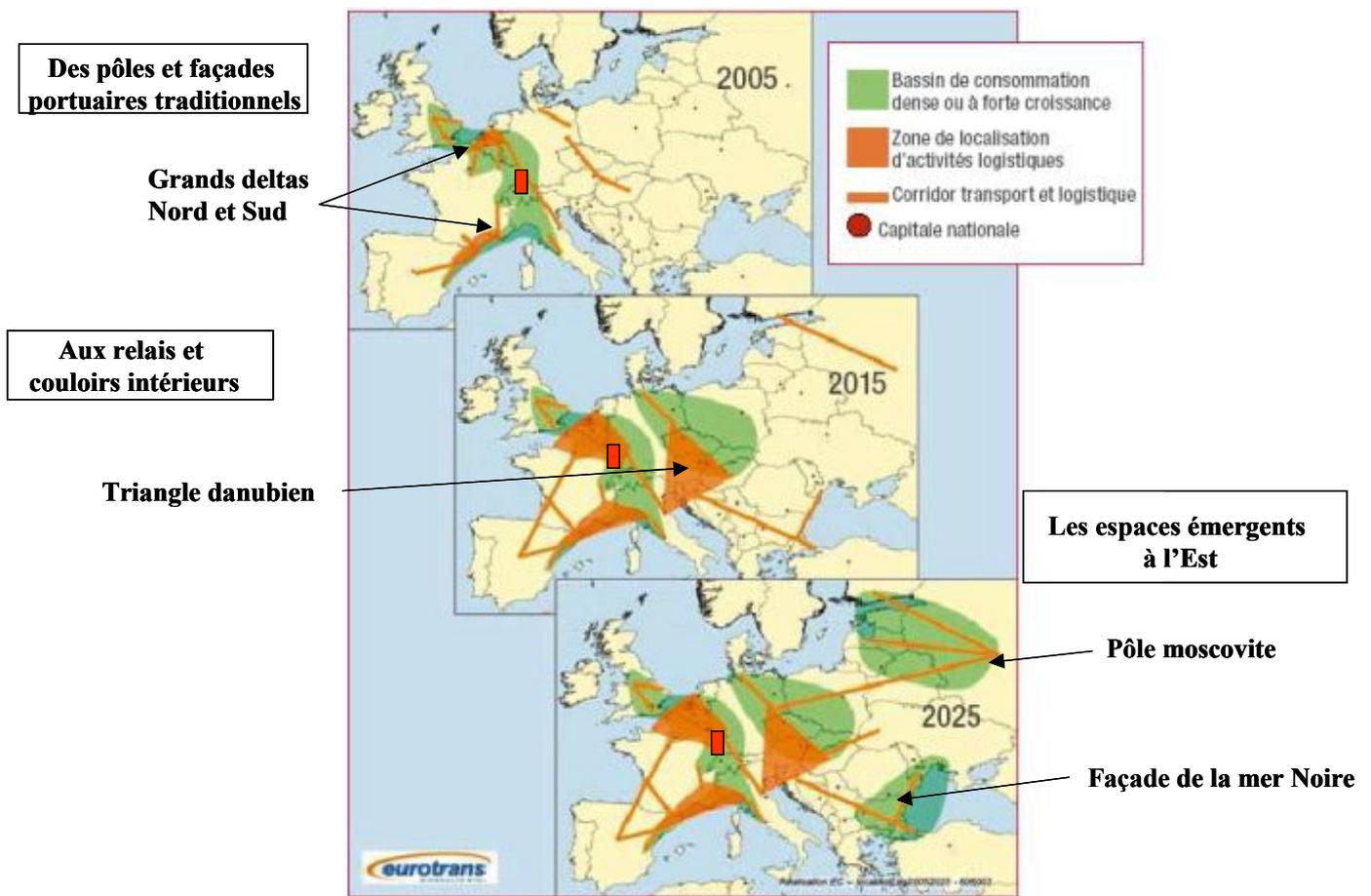
L'Allemagne entend bien à l'avenir affirmer sa position logistique de pivot en Europe. L'ouverture accrue de ses industries sur les marchés mondiaux et la relocalisation d'une partie de sa capacité industrielle dans les pays de l'Est ont renforcé le besoin d'efficacité de son système de transport. Elle s'est d'ailleurs dotée des moyens importants dans cette optique et compte désormais parmi les leaders mondiaux du secteur avec DPNW (ancienne Deutsche Post) et DB-Schenker, « global players » dont le chiffre d'affaires a doublé entre 2002 et 2006, passant de 6,2 à 13,2 Md€.

Les gisements d'emplois que représentent les activités de transport et de logistique sont aujourd'hui en pleine expansion et enfin reconnus comme des créateurs de richesse. L'étude « Logistik Standort Deutschland » menée en 2005 par l'Institut Fraunhofer pour le compte d'*Invest in Germany* et le soutien du Ministère allemand de l'Economie renforce cette volonté **d'affirmation du pays comme centre de gravité européen**, avec des slogans tels que « Germany – The New Europe's Logistics Hub » ou « Germany – Best Facts and Best Ideas for Global Logistics ».



La République Fédérale peut en effet se prévaloir des infrastructures de transport parmi les plus denses et les plus performantes du monde. Si la saturation du réseau routier reste un handicap, des résultats significatifs ont été atteints ces dernières années pour les transport alternatifs (accroissement du recours à la voies d'eau et libéralisation du fret ferroviaires dont le volume a dépassé pour la première fois en 2006 les 100 Md de tkm). Il faut toutefois rappeler que la politique de report modal prévue dans les années 1990 avec la planification des Güterverkehrzentren (GVZ) autour de chantiers de transport combiné n'a pas répondu à tous les espoirs de concentration des activités logistiques et de rationalisation des transports. L'introduction de la LKW Maut a plus pour but de dégager de nouveaux financements et d'encourager un meilleur remplissage des véhicules, que de pousser à un transfert modal massif.

La position centrale de l'Allemagne dans la progressive continentalisation des aires logistiques



Plus centré sur la question des transports et de la mobilité, l'intérêt des pouvoirs publics allemands oriente désormais plus volontiers son regard sur la logistique comme facteur de compétitivité et d'emploi. Après de longues consultations, l'actuelle coalition gouvernementale est d'ailleurs en passe d'élaborer un plan d'action global, le **Masterplan "Güterverkehr und Logistik"** dont les propositions seront rendues publiques à l'été 2007.

Le projet devrait trouver une traduction en termes de promotion, mais surtout d'intervention stratégique et de soutien territorialisé, qui pourraient avoir des répercussions sur les régions étudiées ou du moins jouer un effet de prise de conscience accru des enjeux. Il est toutefois probable que l'essentiel des investissements engagés concerne les ports maritimes au Nord du pays et l'amélioration de leurs dessertes terrestres. En effet pour faire face à la saturation prévisible de Hambourg, un enjeu de taille est la réalisation du nouveau port à conteneurs en eaux profondes du JadeWeserPort près de Wilhelmshaven. Il est désormais question de fédérer l'ensemble des capacités portuaires maritimes du pays dans une même structure « Deutsche Seehäfen ».

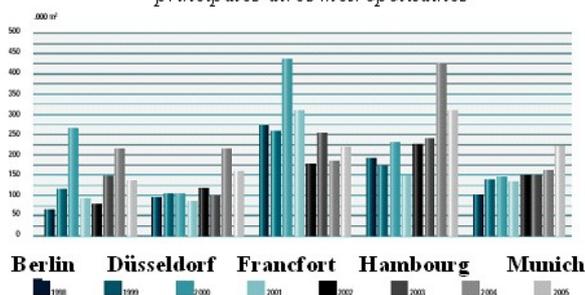
A leur échelle, les Länder commencent aussi à décliner des projets volontaristes, s'appuyant préférentiellement sur des pôles tri-modaux, l'Allemagne disposant d'un réseau de voies navigables intérieures assez développé. De nombreuses études ont été lancées pour faire émerger des pôles de compétence logistiques, des réseaux d'acteurs encouragés soutenus par des finances publiques. Parmi les régions les plus dynamiques, il faut signaler, outre les régions traditionnellement actives dans le secteur comme les régions de **Francfort**, **Hambourg** ou de **Rhénanie du Nord -Westphalie** (Duisbourg), les Länder plus continentaux. Ils cherchent à se profiler comme des relais vers l'Europe de l'Est, ainsi la **Saxe** qui va accueillir DHL à Leipzig en 2008 ou la **Bavière** qui développe des zones logistiques mouillées le long du Danube.



Source : Jones Lang Lassalle (mars 2006)

La logistique est désormais le 3ème secteur industriel du pays

Construction de capacité de stockage dans les principales aires métropolitaines



Germany : Europe's Logistics Hub
Face à une concurrence sur les salaires des PECO, l'Allemagne affiche sa volonté de positionnement européen et mondial comme espace d'excellence
Invest in Germany : à l'échelle régionale les Länder de Rhénanie-W, de Saxe, de Bavière, de Hamburg font une promotion très active.
Un rapport global sera disponible mi-2007.

9.1.2. La structuration des activités logistiques sur la Rive badoise du Rhin

L'économie du Bade-Wurtemberg est fondée sur l'industrie mécanique de précision et les machines-outils. Il faut aussi bien sûr citer le secteur de l'automobile (autour de Stuttgart et de Karlsruhe). Elle s'est largement diversifiée dans d'autres secteurs (environnement, microtechniques). Sa politique repose sur une stratégie de développement de l'excellence, fondée sur des synergies étroites entre le monde de l'entreprise et celui de la recherche.

La région dispose d'un réseau dense d'instituts et de laboratoires qui accordent une grande importance aux transferts technologiques vers la production industrielle. On dénombre plusieurs centres de formation d'excellence dans le secteur des transports et de la logistique, dont les universités de Stuttgart, Mannheim et Karlsruhe. La tradition d'activités dans le secteur des techniques de précision explique que le Land du Sud-Ouest compte plus de 800 entreprises et 90 000 emplois dédiés aux technologies de la gestion des flux (selon l'enquête *Intralogistik aus Baden Württemberg 2006-2007*), soit la plus forte densité allemande dans le secteur. Cette donnée constitue un indéniable atout d'attractivité et une forte capacité de diffusion régionale de l'innovation.

9.1.2.1. Les résultats mitigés des Güterverkehrszentren (GVZ)

La politique régionale en matière d'aménagement de transport et d'infrastructure est définie dans un document de référence quelque peu vieilli, le **Generalverkehrsplans**. Pour le Bade-Wurtemberg, ce dernier a été établi en 1995 et doit rester valide dans ses grandes lignes jusqu'en 2010. Il soutient une politique d'investissements très favorable aux modes alternatifs à la route, s'inscrivant en cela dans une politique nationale dont le but est d'encourager la structuration du transport de fret autour de pôles logistiques bien hiérarchisés : les **Güterverkehrszentren**. Le plan d'origine a toutefois été limité par la lenteur des procédures et surtout l'autonomie en matière d'aménagement du territoire des communes, hostiles à de trop fortes concentrations.

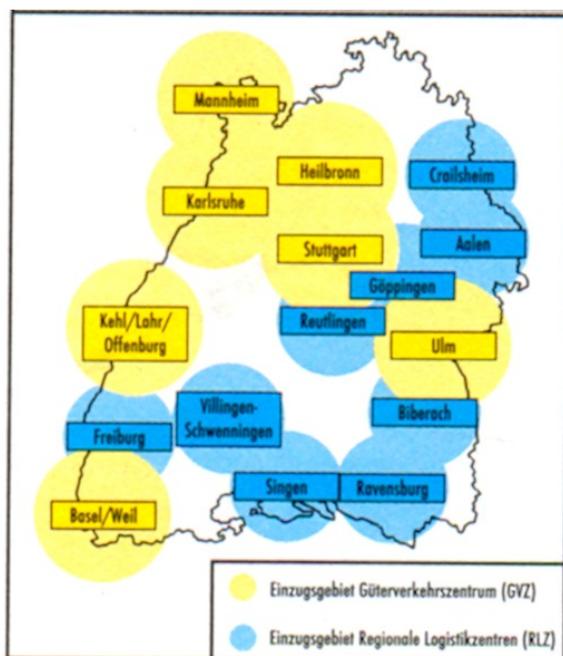
Dans les années 1980, de nombreux projets définis régionalement sont planifiés à l'échelle nationale (**Masterplan GVZ** – Bundesverkehrswegeplanung de 1992). La perspective est initialement d'ordre écologique, en faveur du transport combiné. La désignation de lieux de concentration logistique est

guidée par l'implantation des chantiers intermodaux ferroviaires et fluviaux, entre lesquels devaient être coordonnés des transports massifs réguliers, plan dont la mise en œuvre n'a été que très partielle.

Ce n'est que dans un second temps que l'intérêt économique et logistique de tels regroupements s'est révélé. Tous ces centres planifiés n'ont pas connu le même succès et beaucoup ne sont pas arrivés à s'imposer. Ainsi, le projet de regroupement coordonné entre les installations ferroviaires d'Offenburg et les sites portuaires de Kehl et aéroportuaires de Lahr a échoué. Les seules réalisations fédératrices ayant vu le jour dans le Bade-Wurtemberg sont celles d'Ulm, de Weil am Rhein et de Kornwestheim (dans le sud de l'agglomération de Stuttgart).

L'émergence de parcs logistiques dédiés de grande envergure sous la responsabilité d'un aménageur privé a aussi été moins vive qu'en France ou au Royaume-Uni. On peut ici avancer plusieurs causes : la moindre externalisation des opérations logistiques des industriels et des distributeurs, les règlements plus stricts d'aménagement du territoire. De telles réalisations semblent buter sur les prérogatives communales et le souci d'assurer une implantation sur des sites bi- et souvent tri-modaux. La croissance a donc d'abord profité aux opérateurs en place, les gestionnaires des ports intérieurs ou des sites ferroviaires. Ils disposaient à la fois des réserves foncières et d'une initiative commerciale dont ont pu être privés leurs homologues français.

La planification des GVZ du Bade-Wurtemberg en 1995 : des résultats mitigés et une révision prévue en 2008



Hierarchisation et aires d'attraction des pôles logistiques :

Jaune GVZ à vocation nationale

Bleu Centres logistiques à vocation régionale

La plupart des projets n'ont pas de structures unitaires tout en fonctionnant souvent comme des **pôles logistiques de fait**

Source : Genralverkehrsplan Baden-Wurttemberg 1995

9.1.2.2. Les principaux pôles logistiques

Dans le pays de Bade, plusieurs sites portuaires embranchés peuvent être retenus pour le rôle significatif qu'ils jouent :

- **Mannheim** : en termes de transport, l'agglomération est incontestablement, un des sites de première importance dans l'Allemagne méridionale, à la fois plaque tournante pour le fret ferroviaire, et pour l'importance de son port sur le Rhin et le Neckar. Le port accueille plus de 480 entreprises et 20 000 emplois pour une grande part dans les secteurs du transport et de la logistique.
- **Karlsruhe** : ses installations portuaires accueillent une importante raffinerie (capacité de stockage de 4,8 M m³), le port pétrolier représente ainsi une part importante du tonnage

portuaire, mais les autres activités de transport sont désormais plus dynamiques. Le site portuaire offre 600 000 m² de stockage sur quai, 215 000 m² de stockage couvert.

- **Kehl** : le port accueille une centaine d'entreprises industrielles et offre une capacité de stockage plein air 170 000 m², et de 36 000 m² couverts.
- **Weil am Rhein**, aux portes de Bâle, le port est orienté vers le transport et la logistique (Alcotrans, Wincanton, Rhenus) ; il assure 18500 m² de stockage de plein air, et de 3350 m² de stockage couvert, capacité réservoir 10 000 m³. Fonction douanières et de délestage des acteurs suisses.

	Tonnages globaux 2005	TEU fluviaux 2005
Mannheim	8,1 Mt	133 694
Germersheim	nc	202 000
Wörth	nc	179 787
Karlsruhe (hors pétrole)	6,5 Mt	44 518
Oberrhein Kehl	3,6 Mt	8 720
Weil	0,6 Mt	10 905
Strasbourg (comp.)	8,4 Mt	70 905
Ports de Bâle (comp.)	6,3Mt	84 931

On retrouve au demeurant souvent dans ses ports les mêmes opérateurs (transporteurs et commissionnaires, logisticiens) parfois regroupés dans les mêmes armements. Parmi ces derniers on peut citer Alcotrans, Wincanton (Rhenania), Rhenus/Kleyling. L'usine Daimler de Wörth de véhicules utilitaires, une des plus importantes d'Europe dans ce segment, alimente l'activité portuaire gérée par Unikai également présent à Ottmarsheim.

La reconversion d'anciennes installations aériennes militaires, a permis de développer des projets d'une certaine ampleur, se fondant sur la disponibilité d'un foncier disponible d'un seul tenant. Ces espaces ont accueilli des entreprises de taille diverses, mais surtout à rayonnement local. A proximité de la frontière française, trois sites sont concernés sur la rive badoise (du Sud au Nord) :

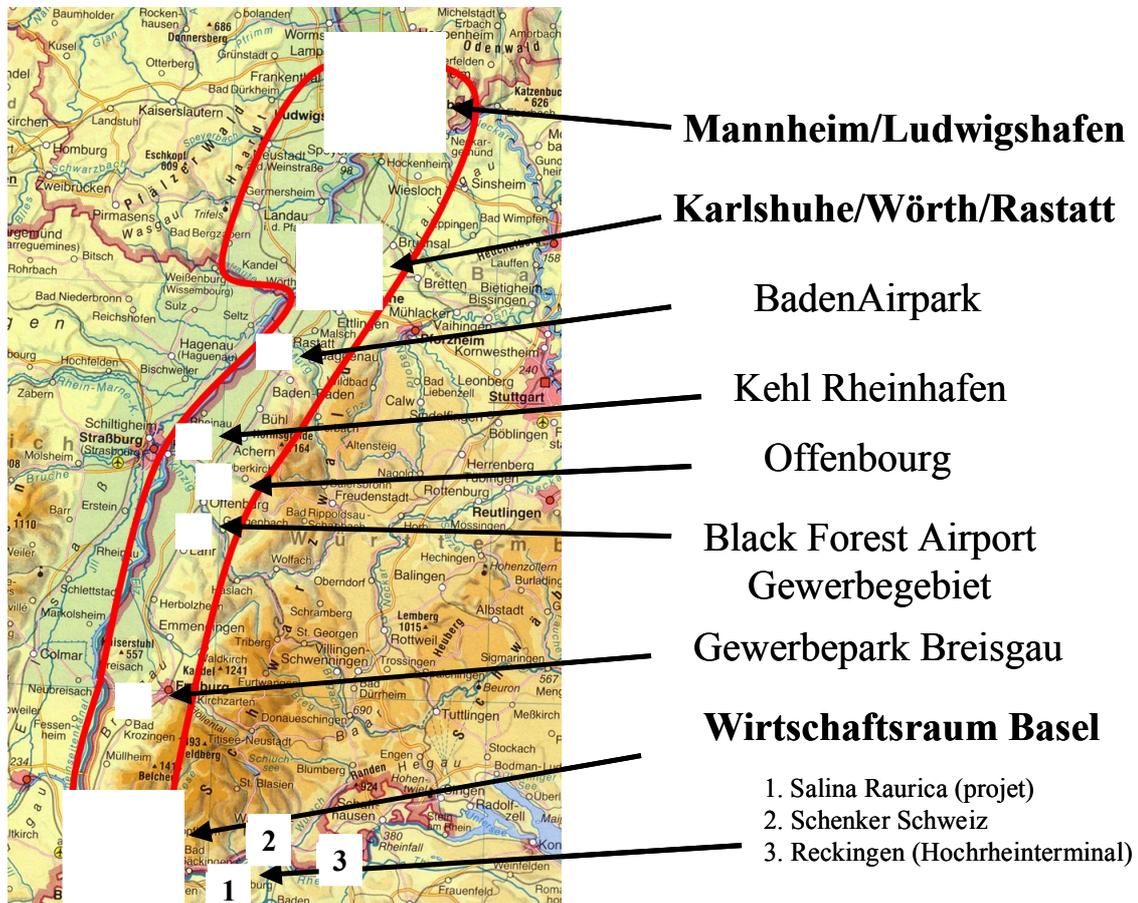
- **Bremgarten : Gewerbepark Breisgau**, mise en place en 1997 sur 563 ha de l'ancienne base aérienne démantelée. Le projet intercommunal se développe sur des réserves foncières importantes. Les parcelles sont embranchées et la desserte routière est facile depuis l'A5 (Bâle/Karlsruhe) à 46 km de Bâle et 30 km de Fribourg. La gestion du site est assurée sous forme de SARL entre les collectivités et les Caisses d'épargne locales.
- **Lahr** : l'importante emprise foncière de la base canadienne a été divisée en diverses zones, une activité aérienne limitée y est pratiquée (Blackforest Airport) avec une licence pour le transport de personnes, la piste divise en deux blocs et l'ancienne base militaire convertie en zone d'activité (Gewerbegebiet Rheinstrasse Nord et Industriegebiet West).
- **Söllingen Baden Airport** : c'est sans doute le projet le plus important, l'aéroport régional desservant Karlsruhe. Diverses lignes européennes ont été ouvertes par les low cost à une clientèle locale, badoise et alsacienne. Sa gestion est assurée par la société d'exploitation de l'aéroport de Stuttgart. **Baden Airpark**, le parc d'activité voisin offre d'importants espaces en partie seulement liés à l'offre aérienne. Sur une emprise totale de 700 000 m², 100 000 sont réservés à la logistique, 250 000 m² ont une vocation industrielle et d'entreposage.

	Date création	Superficie
Gewerbe Park Breisgau	1997	75 ha (total)
Black Forest Airport	1996	25 ha (total).
Baden Airpark	1994	10 ha (logistique)

A ces plates-formes publiques, il convient d'ajouter la présence d'importants acteurs industriels présents dans la région disposant d'importants moyens logistiques : au premier rang desquels, il

convient de citer Mercedes (à Rastatt -10 ha- et Wörth -construction de camions), Gaggenau (cuisines), Burda (impression - à Offenbourg), Vitra (ameublement) à Weil am Rhein.

Les espaces logistiques allemands et suisses



9.1.2.3. Les activités logistiques en Rhénanie-Palatinat

Moins densément peuplée et moins industrielle que son voisin, la Rhénanie-Palatinat concentre une bonne partie de son activité et de sa population sur les rives du Rhin, avec des pôles industriels de Mayence et surtout de **Ludwigshafen** (industrie chimique - BASF - et pharmaceutique) incluse avec Mannheim dans la même région métropolitaine du Rhin-Neckar. Son arrière pays, qui se développe sur le massif schisteux rhénan, a surtout accueilli des infrastructures de transit pour soulager le couloir rhénan et ainsi que certaines activités de transport (aéroport de **Francfort-Hahn**). Il sert ainsi de relais entre les zones denses de la Ruhr et le Sud-Ouest de l'Allemagne, une position qui lui laisse espérer remplir des fonctions régionales de distribution.

Le Land de Rhénanie-Palatinat vient de lancer une grande étude sur le potentiel logistique régional qu'il entend fortement développer par des actions de soutien ciblées. Le Secrétaire d'Etat à l'économie, Carsten Kühl, s'est exprimé en faveur d'une **action volontaire de développement de la logistique** lors d'un colloque qui s'est tenu sur ce thème en avril 2007. Il estime à 8 milliards de chiffre d'affaires et 100 000 emplois l'activité créée par ce secteur. Dans ce Land structurellement faible, fragilisé par le déclin des activités traditionnelles (travail du cuir, agriculture) et touché par la réduction des forces armées alliées stationnées en Allemagne, la logistique apparaît comme un réservoir de croissance. Elle entend profiter d'un rejet et d'une éventuelle saturation de régions voisines économiquement mieux pourvues, ce qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler la position lorraine.

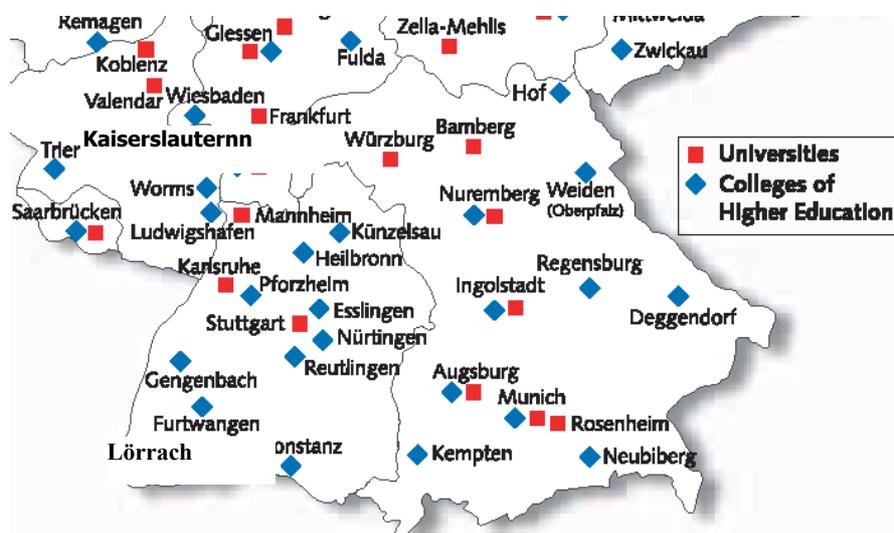
Pour susciter l'émergence d'un véritable cluster, le Land cherche à s'appuyer sur l'amélioration de l'offre de formation professionnelle dans le secteur et sur le bouclage de certains tronçons routiers : la mise à 4 voies de la B50, mise à 6 voies de la rocade autoroutière de Mayence, la construction d'un

second pont sur le Rhin à Wörth, la continuité autoroutière sur l'**A1** et la connexion de l'**A 65** avec l'A35 (France), autant de réalisations qui lui permettraient de s'inscrire pleinement dans la continuité du réseau européen.

Le gouvernement du Land va aussi soutenir le développement des aéroports de **Francfort-Hahn** (4^{ème} aéroport allemand pour le fret avionné, infrastructure gérée au demeurant par Fraport) et l'aéroport de **Zweibrücken** (de moindre importance). D'origine militaire, les deux sites se sont récemment reconvertis vers des activités liées au fret et aux vols charters.

On voit là aussi que les projets débordent désormais largement les GVZ qui avaient été désignés par le *Landesverkehrsprogram 2010* de 2000 privilégiant les sites des ports rhénans de **Coblence, Trèves, Ludwigshafen** et **Wörth**. On sent que, comme pour l'ensemble de la République Fédérale, la logistique est en passe de devenir ici un enjeu assumé (ce qui est moins le cas dans le Bade-Wurtemberg). Une **étude** évaluant l'activité logistique régionale, comparable à celle entreprise par l'ORTAL, vient de démarrer. Elle sera publiée à l'automne 2007 sous la responsabilité du Prof. Dr. Bettina Reuter de la Fachhochschule Kaiserslautern.

Un réseau dense de centres de formation universitaires sur le transport et la logistique dans l'Allemagne du Sud



Source: University of Erlangen / www.logistik.wiso.uni-erlangen.de/german/life/

L'ensemble du Sud de l'Allemagne est marqué par un foisonnement de PME et de quelques grands groupes d'envergure européenne voire mondiale. On peut rappeler que le leader des progiciels intégrés SAP a son siège à Waldorf, à quelques kilomètres au Sud d'Heidelberg. Leur ancrage local s'exprime d'ailleurs souvent par les liens étroits qu'ils entretiennent avec les instituts de formation supérieure. Le transfert technologique est particulièrement fort entre centres de formation et de recherche et le tissu des entreprises régionales, depuis les formations professionnelles (Fachhochschulen) jusqu'aux universités qui disposent de cursus d'ingénieurs spécialisés (Universités de Mannheim, Karlsruhe ou Stuttgart). Le Land du Bade-Wurtemberg est très soucieux d'encourager des liens entre la recherche, l'enseignement et le monde de la production. Cette densité d'établissement et l'étroitesse des liens entre les deux milieux est certainement un point fort de l'ensemble de la région.

9.2. La dynamique suisse

La puissance publique suisse semble rester plus en retrait sur le thème de la logistique. Si le pays investit beaucoup dans le transport, c'est avant tout pour réaliser des infrastructures de transit, notamment ferroviaires, tant pour le fret que pour les voyageurs. Il est vrai que son industrie est plus tournée vers une production à forte valeur ajoutée. Il n'en reste pas moins que Bâle est la véritable porte d'entrée du pays, qui dispose du seul accès à la mer via le Rhin. La région bâloise

constitue ainsi un point de transbordement modal par excellence qui sera encore renforcé par la mise en œuvre de la route roulante transalpine. C'est assurément la région suisse la plus tournée vers les activités de transport et de logistique.

9.2.1. La logistique dans l'aire économique bâloise (Basler Wirtschaftsraum)

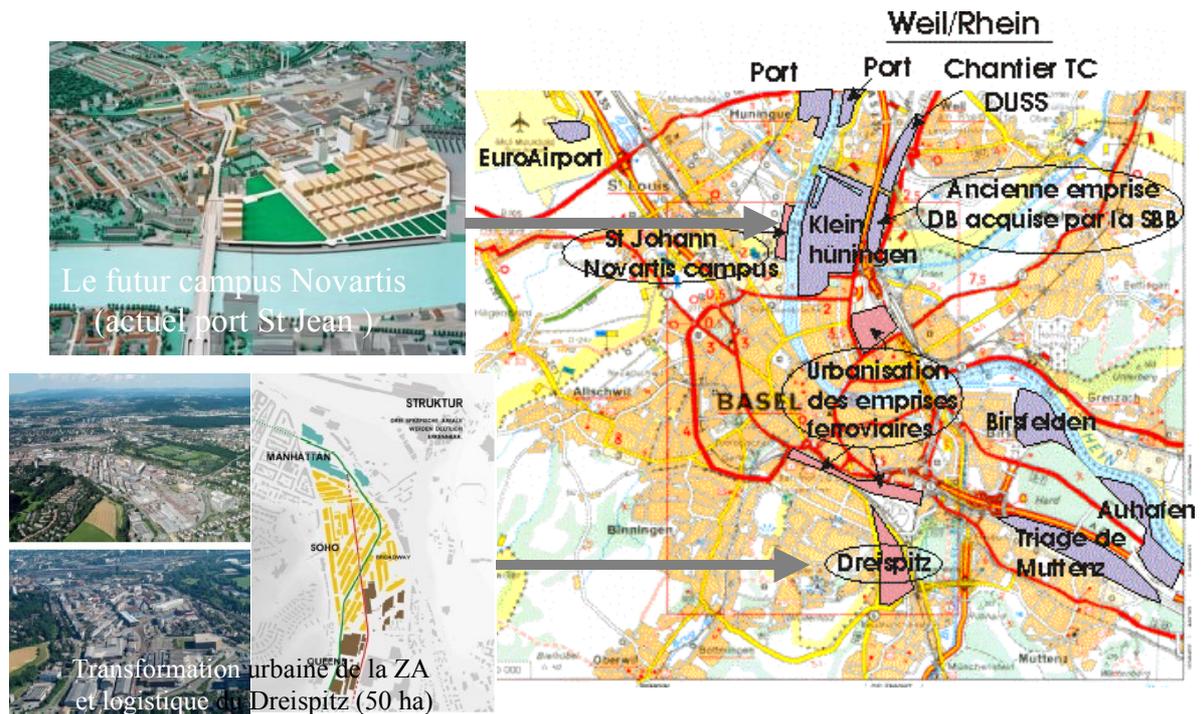
Bâle occupe un **rôle de premier plan** par l'importance de ses volumes et la concentration des acteurs de poids dans le secteur du transport et de la logistique dont les CFF fret, Panalpina, ou encore Swiss.

A eux seuls, les ports rhénans de Bâle représentent 15% du volume du commerce extérieur suisse, 70% du marché des conteneurs, dont 50% par voie d'eau et 50% par rail. Malgré une situation et des installations remarquables, articulant généralement les trois modes, la fonction logistique tend aujourd'hui à être contrainte par les disponibilités et le prix du foncier (relief, politique de préservation de l'environnement et la forte pression immobilière). Le choix de l'activité est guidé par la recherche de forte valeur ajoutée et de création d'emplois à l'hectare, où le transport et la logistique sont moins concurrentiels. Ces contraintes expliquent le glissement des activités vers Bâle-Campagne, où s'est déjà relocalisée une partie de l'industrie chimique, et en partie au-delà des frontières nationales (Huningue et Weil-Lörrach). On peut toutefois estimer que les deux cantons bâlois disposent encore **de réserves pour faire face à la demande dans les 8 à 10 ans à venir.**

Dans l'espace central, de grands projets vont progressivement transformer les espaces dévolus au transport et à la logistique. Cette tendance est très fortement à l'œuvre aux abords du centre-ville, où les projets stratégiques cherchent à renforcer les fonctions d'activité supérieures dans la recherche. L'enjeu urbain est alors d'accompagner la tertiairisation et l'amélioration qualité de la vie en ville pour favoriser l'ancrage d'un pôle d'excellence mondial dans le domaine des sciences de la vie. On peut mentionner le projet de la construction du siège de Roche (800 M€) qui regroupera 2400 emplois dans le quartier de Wettstein ou le Campus de Novartis, la construction de logements (Programme **Logis Bâle** prévoit la mise construction de 5000 logements en 10 ans). On peut ainsi noter différentes opérations d'envergure qui touchent prioritairement les emprises jusque là dévolues aux activités de transport :

- la suppression du **port de St Jean** pour accueillir le campus de Novartis pour un coût de plusieurs dizaine de millions d'€.
- Le projet immobilier **Euroville** aux abords de la gare centrale et le rejet des fonctions de transport hors des zones centrales (entretien, nettoyage, formation des trains etc.).
- Le projet « **Erlenmatte** », urbanisation d'anciennes emprises foncières de la DB dans le quartier de Petit-Bâle au Nord de l'agglomération.
- La progressive insertion urbaine du **Dreispietz Areal**, jusque là dévolu aux activités industrielles et transport, qui abrite notamment une zone d'entrepôt (Basler Freilager). Il est vrai que l'installation souffre aujourd'hui de son enclavement et de l'obsolescence de ses installations conçues pour partie dans la première partie du 20^{ème} siècle.
- Les capacités du chantier bâlois intermodal du **Wolf** arrivent à saturation dans un contexte urbain contraignant. Les installations devraient déménager d'ici 2008, pour accueillir d'autres fonctions.

Pressions foncières sur les installations logistiques urbaines de Bâle-centre



Les cantons disposent du véritable pouvoir de planification à travers les schémas d'aménagement cantonaux (*Kantonale Richtpläne*). La fusion des deux administrations portuaires sous une entité unique, **Schweizer Rheinhäfen** devrait être entérinée par voie référendaire en juin 2007, renforçant les capacités de réaction du nouvel organisme. Les ports de Bâle campagne (**Birsfelderhafen** et **Auhafen**) disposent encore de capacité d'accueil, mais les parcelles sont déjà largement attribuées et fonctionnent comme des extensions pour les industriels et les opérateurs déjà présents. Les espaces fonctionnels des ports urbains de Bâle-Ville (**Kleinhüningen**) ne peuvent évoluer qu'au prix de remaniements de surfaces déjà bâties, mais bénéficient d'une très bonne desserte. Dans les deux cas, les réserves ne pourront répondre à une éventuelle implantation importante.

Ports rhénans de Bâle	Surface bâtie	Dominante	Trafics	Observations
Auhafen Muttentz		Produits pétroliers / pondéreux		
Birsfelden		Produits pétroliers/ Pondéreux secs/ conteneurs		
St Johann		Céréales		Fermeture prévue
Kleinhüningen		Conteneurs -Divers		
Total	1,3 M m ²	Potentiel 15M t/an (9M actuellement)	1,25 Mm ³ liquides 80 000 m ³ de pondéreux 385 000 m ³ de céréales	250000 m ² d'entrepôts couverts 200000 m ² aire de stockage de conteneurs

9.2.2. Des projets liés aux tunnels alpins

A la frontière germano-suisse, l'achat par la **SBB Cargo** de l'ancienne **emprise ferroviaire de la DB** est important dans la perspective de la mise en œuvre de la route roulante transalpine. La bonne connexion autoroutière permet de capter les flux routiers avant la traversée centrale de l'agglomération bâloise. Le projet vient s'accoler aux installations allemandes du chantier intermodal de Weil am Rhein (société **DUSS**, Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße). Côté SBB, plusieurs options sont à l'étude, méritent des arbitrages :

- Actuellement **PEZA** (Provisorische Eidgenössische Zollanlage), la zone permet d'accueillir 190 ensembles routiers. Elle sert de tampon à la gestion du trafic de transit, les camions étant progressivement libérés en fonction des capacités de circulation.
- A plus long terme l'emprise est prévue pour la composition éventuelle de trains longs de 1400 m pour la traversées des Alpes (**NLFA**), ce qui suppose aussi du côté italien des capacités équivalente pour recomposer les trains.
- Il faudra sans doute aussi réserver une emprise pour mettre à 4 voies les infrastructures de transit, afin de répondre à la croissance attendue du trafic et d'assurer une plus grande souplesse dans la gestion des trafics dans continuité de l'axe ferroviaire allemand en cours d'aménagement (**Rheintalbahn**).
- Le projet devra sans doute aussi accueillir le nouveau chantier intermodal suite à la fermeture du site du Wolf. Dans cette perspective, la création d'une société commune **DUSS/SBB** pourrait être pertinente, mais sa réalisation reste problématique dans une perspective de concurrence sur l'axe N/S entre les SBB et Railion (DB Netz participe à hauteur de 75% au capital de **DUSS**).
- Il est envisageable que d'autres fonctions logistiques viennent se greffer sur une offre performante et diversifiée, entre les installations ferroviaires et portuaires. La complémentarité entre Bâle et Weil prendrait ici toute sa pertinence, d'autant que l'espace demeure contraint.

9.2.3. De nombreux projets en amont de Bâle

Le manque de perspectives bâloises et l'optimisation de la desserte nationale poussent les acteurs à développer des pôles intérieurs suisses, qui pourraient voir s'enrichir de fonctions logistiques. Cette position a aussi l'avantage d'assurer un meilleur accès au reste de la Suisse alémanique. Ainsi le terminal de **Frenkendorf**, gère et répare les conteneurs vides. A partir du port de Bâle (Birsfelden), **Swissterminal** dispose de plate-formes multimodales embranchées fer vers Niederglatt (banlieue de Zurich) à partir desquels elle peut offrir une couverture ferroviaire de l'Est de la Suisse, en partenariat avec Cargo Combi (SBB).

Entre les pôles industriels de Zurich et de Bâle, à **Mellikon-Rekingen** (Argovie), un ancien site cimentier a été transformé en chantier multimodal rail-route ouvert en 2004 et raccordé au port de Bâle et au-delà vers la Ruhr par une liaison quotidiennes. Ce chantier multimodal «**Hochrhein Terminal**» est géré en commun par BMT (Basel Multi Terminal AG), Indermühle AG, Rekingen et LGZ Hochrhein AG).

Significatif de cette logique d'éclatement et de déconcentration est le choix de **Schenker Schweiz**, qui jusque là gérait des entrepôts à **Pratteln** dans la banlieue bâloise. En 2006, elle a implanté sa plate-forme à **Eiken**, près de l'axe autoroutier A3, à 30 km de Bâle et à 60 km de Zurich. Le passage frontalier vers l'Allemagne est direct par Bad Säckingen ou par le nouveau pont autoroutier de Rheinfeldens qui permet d'éviter la traversée de l'agglomération bâloise. L'intégration de Bax Logistique, entreprise rachetée par sa maison mère, la DB conduit déjà à envisager l'agrandissement de son site. Des bureaux sont maintenus à Weil et dans la zone suisse de l'EuroAirport.

Un projet d'extension urbaine est prévu, associé à des zones d'activité dans la cadre d'une urbanisation mixte (résidence et activités logistiques notamment) baptisé **Salina Raurica**, qui doit s'étendre sur 170 ha au Sud Est de la ville. Les installations offriront au mieux une complémentarité rail/route, mais offrent également des réponses foncières aux besoins des opérateurs logistiques.

On constate un éclatement spatial et institutionnel des espaces dédiés à la logistique dans l'ensemble de la région. De manière générale, les faibles disponibilités poussent à une grande dispersion des activités. Une mise en réseau des installations et des acteurs laisse entrevoir une meilleure allocation des ressources disponibles.

9.3. La logistique dans une perspective de coopération transfrontalière

S'ils souhaitent d'abord saturer les activités sur leurs disponibilités foncières, les acteurs suisses sont bien conscients que **le développement de la fonction de pivot de Bâle ne peut se faire à long terme que dans le cadre d'une coopération transfrontalière**. Les acteurs politiques et économiques envisagent une complémentarité et une gestion commune des ressources de leurs infrastructures. Prenant le relais de la Regio, de nombreuses structures réfléchissent à l'approfondissement de cette perspective transfrontalière : Agglomération Trinationale de Bâle, Eurodistrict, Metrobasel. Une première étude a été réalisée pour le compte des Chambres de Commerce régionales (*Regio Terminal, Concept de coopération pour les terminaux de la Regio TriRhena*, Transcare, 1999). Elle présente les premiers jalons d'une politique commune en termes de gestion partagée des plates-formes de transport. Les différents projets avancés de regroupement ne doivent toutefois se concevoir que comme autant d'hypothèses destinées à faire évoluer les représentations des décideurs. Sa réalisation semblerait notamment buter sur l'hétérogénéité des statuts et des modes de gestion des diverses infrastructures concernées.

Si un rapprochement stratégique devait s'opérer, il concernera préférentiellement les installations du port de **Weil am Rhein**, société privée dont le canton de Bâle-Ville détient déjà 37% du capital. Par rapport à des alternatives françaises, sa localisation est plus propice : proximité de Bâle, et situation sur l'axe principal des trafics sur la même rive du Rhin. On peut souligner que les installations portuaires Weil sont déjà desservies par la SBB.

Toutefois, ce transfert et le renforcement de la complémentarité ne sont envisageables que sur le long terme. Ils reposent sur une formalisation politique d'accords, voire de la mise en œuvre d'une structure multinationale, à l'image de l'EuroAirport mais suivant une structure juridique moins contraignante. Cette solution vient toutefois se heurter à la faiblesse des équipements ferroviaires à Weil, alors que les ports de Bâle sont très bien dotés et facilement accessibles depuis l'autoroute et le réseau ferré suisse. Un transfert précoce serait ainsi certainement un contresens économique. D'ailleurs qui voudrait financer une telle opération ? Et peut-on politiquement envisager un accord germano-suisse qui laisserait à l'écart les partenaires français ? Enfin, la situation ne dépend pas que des Bâlois, car certaines activités touchent à l'indépendance de la Suisse dans l'organisation de son approvisionnement et le contrôle de ses échanges. Par contraste, il faut rappeler que les acteurs économiques, manutentionnaires, transporteurs et logisticiens (**Rhénus**) peuvent déjà être présents sur les divers sites, souvent d'ailleurs pour gérer des marchés nationaux encore éclatés.

La coopération transfrontalière est également très active sur le plan politique avec la définition des Eurodistricts le long du Rhin. Elle n'a pour le moment aucun impact direct sur la gestion du fret et les projets d'aménagement logistique. Dans la plupart des cas, les nouvelles structures cherchent encore leurs marques. Il est d'ailleurs certain que les enjeux de déplacement régionaux de personnes, plus porteurs de légitimité auprès du public, auront la priorité. Une gestion commune des ports de Strasbourg et de Kehl, ou le rapprochement du site portuaire de Lauterbourg (géré par le Port Autonome de Strasbourg) du port de Karlsruhe demeurent très hypothétiques. Comme nous l'avons vu, l'Eurodistrict de Bâle est sans doute celui qui dispose des plus forts arguments pour amorcer un tel rapprochement dans la gestion des trafics, vu l'étroitesse de l'assiette territoriale et la pression croissante des trafics de transit. Aussi les préoccupations communes et la planification concernent avant tout les infrastructures et la question du trafic de transit, sans évoquer des projets logistiques partagés (cf. Travaux de la Conférence du Rhin Supérieur).

9.4. La dynamique lorraine

9.4.1. Un engagement régional pour la logistique

Pour trouver une alternative à la crise ses industries lourdes, la Lorraine s'est orientée de manière assez précoce vers la promotion des activités logistiques pourvoyeuses d'emplois et vecteurs de

réindustrialisation. Son important développement a surtout concerné le sillon mosellan. Nancy a bénéficié de sa centralité géographique dans la recomposition de la distribution du Grand Est, alors que la région de Metz misait sur sa position de carrefour autoroutier et ferroviaire et mettre en avant sa position frontalière (SarLorlux).

Les élus régionaux ont misé sur le désenclavement et consenti à d'importants investissements pour l'amélioration des infrastructures routières avec l'équipement des voies rapides et le développement de l'aéroport régional doté d'une zone d'activité à vocation logistique qui a accueilli récemment l'implantation du centre de tri d'intérêt national de la Poste. Ils ont ainsi cherché à assurer la continuité du réseau lorrain avec les régions voisines, mais l'effort reste partiel vers l'Est (traversées vosgiennes), et surtout vers le Sud-Est (la Porte de Bourgogne). Les débats autour de l'aménagement du tunnel routier de Sainte-Marie aux Mines sont assez symptomatiques des divergences de vue avec le voisin alsacien soucieux d'éviter le transit de poids lourds. Par ailleurs, la saturation routière et ferroviaire croissante du sillon lorrain reste préoccupante, malgré les projets le doublement autoroutier (A32 en projet) et ferroviaire (axe fret peu utilisé entre Athus et Lérrouville) à l'Ouest. Le désengorgement de l'axe méridien demeure aujourd'hui une priorité régionale.

Dans le cadre du Schéma Régional des Infrastructures de Transport, les orientations stratégiques favorables au transport et à la logistique ont été définies en faveur d'un rééquilibrage modal et d'un effort sur la formation de la main d'œuvre. Contrairement à l'Alsace, où les industriels ont largement assuré la structuration de leurs sites logistiques, les collectivités locales ont pris le parti d'organiser l'offre logistique autour de très grands pôles dédiés à cette fonction pour accompagner la restructuration industrielle et pour offrir de bonnes conditions d'accueil aux investisseurs exogènes.

La Lorraine dispose ainsi d'importantes réserves foncières en partie viabilisées. De grandes opérations immobilières logistiques ont vu le jour au Sud à Toul, Nancy (dont le récent projet de Magna Park à Gondreville porté par un des leaders du marché Gazeley), au Nord à Metz (Eurotransit à Ennery) et à Thionville. Plus localement St Dié a su développer des activités dans le secteur. Avec 15 projets d'immobilier logistique entre 2001 et 2005, Ernst & Young classe la Lorraine en 6ème position nationale, juste derrière l'Alsace (17 projets). 1,2 million de m² d'entrepôts ont été construits entre 2001 et 2006. Ce sont aujourd'hui 63 000 salariés qui sont employés en logistique et la région compte plus de 2 000 entreprises de transport et logistique.

Mais il semblerait qu'on assiste aujourd'hui à un certain essoufflement. Les grands programmes lancés peinent à se remplir, de même que les alternatives modales à la route ne sont guère favorables à des opérateurs soucieux de multimodalité. La région souffre de la fermeture des chantiers ferroviaires et de la faiblesse de la voie d'eau, à quoi il faut ajouter une fragilité persistante de son tissu industriel local.

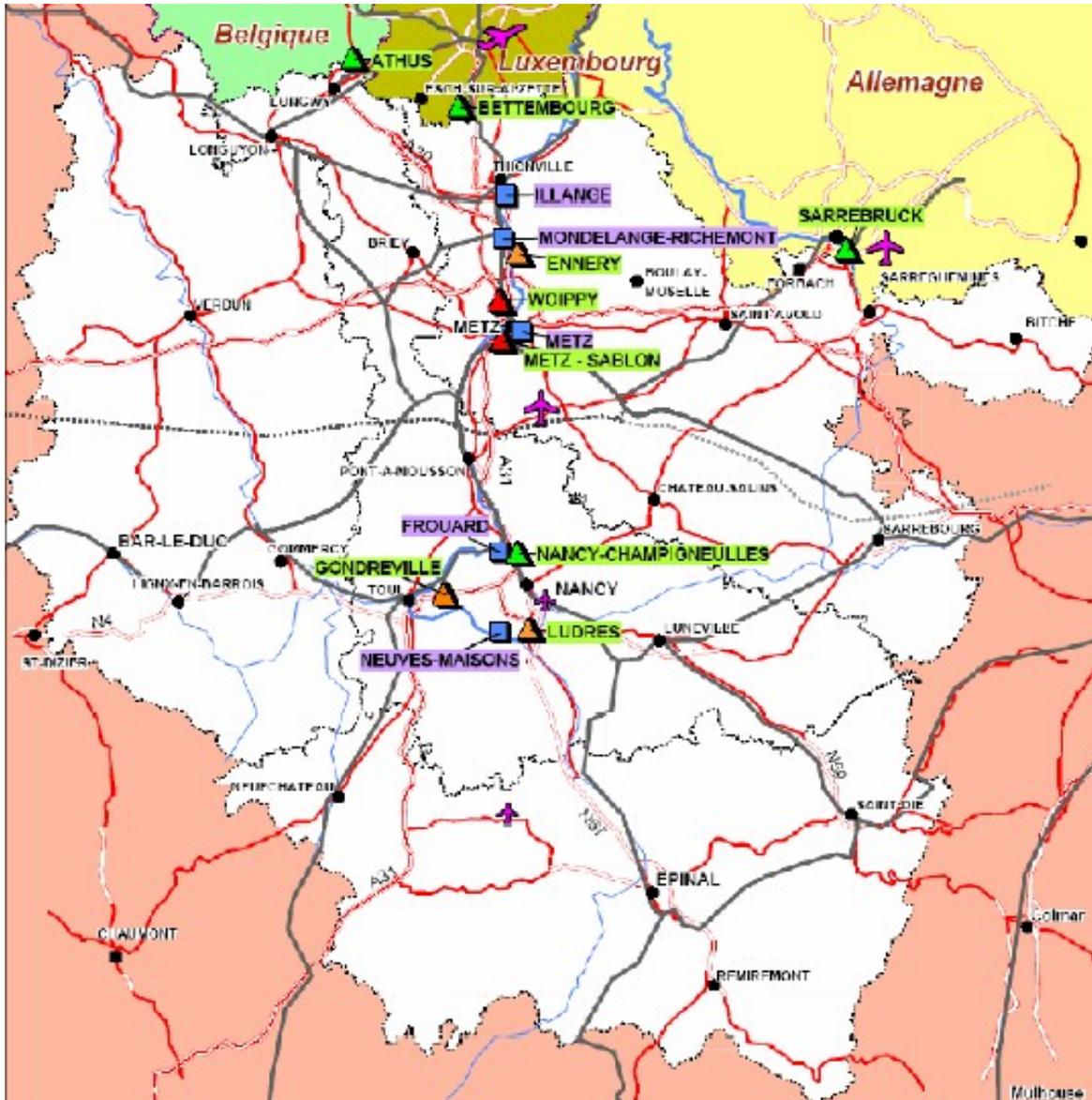
9.4.2. Pérenniser l'existant

La Lorraine semble aujourd'hui orienter son action pour renforcer les structures et pérenniser les implantations existantes, à travers la mise en place d'un système partenarial plus étroit entre les pouvoirs publics et les acteurs du transport (notamment le Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport et de la Logistique), la réhabilitation des sites les plus anciens et des efforts dans la formation et le transfert de technologie.

Le rapport du Conseil Economique et Social de 2004 précise par exemple que « *les difficultés concernent en majorité la main d'œuvre ouvrière (cariste, préparateur de commande, chauffeur routier) et non les techniciens ou les cadres (...). La plupart des prestataires reconnaissent avoir des difficultés à trouver non pas une main d'œuvre qualifiée mais plutôt une main d'œuvre motivée par des tâches souvent physiquement pénibles voire même ingrates et dont les salaires sont peu élevés en raison de la pression exercée par les clients sur les coûts.* »

Une attention plus grande est accordée à l'amélioration de l'accès international de la Lorraine, par la voie d'eau. Le dernier CPER (2000-2006) prévoit l'aménagement du tirant d'air pour trois couches de conteneurs et l'amélioration de l'hydraulicité de la Moselle. Dans ce contexte, la rétrocession de certains ports aux collectivités territoriales pourrait avoir un effet dynamisant et bénéfique. L'interconnexion des sites lorrains avec les grands pôles frontaliers a été envisagée : Athus en Belgique, Bettembourg au Grand Duché et Sarrebruck en Allemagne. Mais la Lorraine se heurte ici à la

concurrence de ses voisins wallons et allemands qui développent leur propre stratégie de promotion logistique sur des créneaux assez proche.



Offre des principaux sites logistiques en Lorraine

(source : élaboration du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, Conseil Economique et Social de Lorraine, 2004)

Localisation	Taille	Observations
Eurotransit Ennery (Metz)	500 ha / 200 000 m ²	Gare de triage/ aéroports lorrain et luxembourgeois/ services regroupés avec Garolor
Europôle (Sarreguemines)	140 ha	Altrans
Metz – La Maxe	190 000 m ²	ND pour IKEA (1M de mvnts annuels)
Phalsbourg et Woippy		FM Logistics
PTF logistique multimodale (Nancy)	43 ha	Offre trimodale
ZAC Aéroport MNL	27 ha	La Poste (30 000 m ² , 10 ha), DHL
ZI Atton	55ha	
Distripôle Thionville	120 ha / 60 000 m ²	Embranchement ferroviaire
Illange-Bertrange (Thionville Sud)	130 ha	Mégazone de fret
Pôle ind. et logist. du Toulois dont - parc logist. de Gondreville - zone polyvalente - zone port. De Gondreville - 4 sites (Croix d'argent, Croix de Metz, St Nicolas, Dommartin de Toul	260 ha (7 sites) 40 ha/ 158 000 m ² 20 à 70 ha	
PTF autoroutière de Fléville	Diverses zones (Ludres/Fléville/Franclos)	
Farébersviller/Henriville	104 ha	PTF bimodale rail/route, frontière allemande
Autres sites régionaux	Epinal (70 ha) Moyenmoutiers (20 ha, Géodis Yves Rocher), St Dié 33 ha (Transalliance, Intermarché), Charmes (40 ha), St Nabord (12 ha)	

10. LES STRATÉGIES DES ACTEURS PUBLICS

La mise en œuvre d'une stratégie relative à la logistique sur un territoire régional comme celui de l'Alsace est relativement complexe, d'une part en raison du nombre de thématiques différentes en jeu (aménagement, développement économique, infrastructures et politique des transports, emploi et formation...) et d'autre part en raison du nombre de collectivités concernées et qui peuvent ou doivent être engagées dans un tel projet (Etat, Conseil Régional, Conseils Généraux, Intercommunalités et Communauté Urbaine, CCI, organisations professionnelles régionales, grands gestionnaires d'infrastructures...).

Plutôt que d'analyser individuellement les stratégies de chacun des acteurs, nous privilégions une approche thématique synthétique des stratégies qui intègre l'ensemble des acteurs concernés.

10.1. Stratégies de développement économique

Les politiques de développement économique s'opèrent à divers niveaux et sur plusieurs plans. Toutes les collectivités ont une politique en matière de développement économique, mais elles ne concernent pas l'ensemble des thématiques et ne se recoupent pas forcément.

Récemment, la Région a effectué un travail important avec le Schéma Régional de Développement Economique qui procède à une approche des problématiques économiques en Alsace, dont la logistique. Il propose notamment d'étudier un positionnement de la Région sur ce qu'on appelle la "logistique fine", fortement porteuse de valeurs ajoutée et d'emplois, sans être nécessairement consommatrice de grands espaces, ni génératrice d'importants flux de transport. Cette logistique est souvent internalisée dans les entreprises industrielles de la région.

10.1.1. La politique des filières

La politique en matière de filières a connu un développement récent, suivant en cela la tendance générale constatée au niveau national, les « Pôles de Compétitivité » devenant le fondement de la politique « d'aménagement compétitif du territoire ».

De ce point de vue, l'Alsace est en phase avec le mouvement général, avec deux démarches parallèles :

- La mise en place de deux pôles de compétitivité, un mondial, Alsace Bio Valley, fondé sur les biotechnologies et surtout axé sur la recherche et un pôle régional et national, « Véhicule du futur », fondé sur les thématiques suivantes : véhicule propre, véhicule et réseaux intelligents, excellence de la filière, son ambition est, sur ces thèmes, de proposer et mettre en œuvre des solutions de niveau mondial au service des véhicules et mobilités du futur.

- Une réflexion globale sur les filières de la région, initiée par la région Alsace, dans le cadre du Programme Petra, démarche de Prospective Economique Territoriale en Région Alsace, qui vise à développer une lisibilité de la place de l'Alsace dans l'économie européenne, tout en créant un véritable maillage de toutes les activités économiques sur le terrain, au travers d'une analyse approfondie des filières de la région.

Ces démarches de caractère global ne prennent pas réellement en compte les problématiques logistiques ; cependant, les travaux de Petra ont mis en évidence que les enjeux de la logistiques avaient une dimension transversale qui concernait beaucoup d'autres filières et a exprimé son intérêt pour cette thématique. De même, le pôle de compétitivité Véhicule du futur, prend en compte la dimension logistique, même si, orienté essentiellement sur la recherche, cette dimension n'est pas prise en compte au départ.

Le tableau doit être complété par les interventions de l'Etat, au travers de la DRIRE, sur les problématiques de filières et des actions d'animation qu'elle entreprend.

10.1.2. La politique d'accueil

La politique d'accueil des activités économiques au travers de la réalisation de zones d'activité est le grand domaine d'intervention des collectivités territoriales, qui possèdent des outils de planification et

de programmation pour procéder à des réalisations concrètes en la matière. Dans ce domaine, ce sont les collectivités les plus proches du terrain qui jouent un rôle actif, opérationnel ou non : les intercommunalités, les départements, les CCI qui réalisent des zones d'activités à la demande des collectivités locales (aménagement, commercialisation) ou bien sont gestionnaires des ports, notamment dans le Haut-Rhin.

Cette politique d'accueil a notamment les caractéristiques suivantes :

- Une politique différente entre les deux départements alsaciens. Le département du Bas-Rhin a une politique très active et très volontariste ; à partir d'une connaissance très fine de la réalité de l'offre et de la demande, le département et ses outils opérationnels met en place une réflexion générale sur les zones d'activité et propose un réseau de zones d'activité départementales. Dans le Haut-Rhin, la politique du conseil général en la matière est concertée avec les acteurs économiques locaux (CCI).
- Des approches spécifiques au niveau des grandes agglomérations, notamment la CUS au travers du SOZAC , Schéma d'orientation des zones d'activités et au niveau de la CAMSA (Mulhouse), de façon plus ponctuelle, notamment autour de la reconversion des Mines de Potasse d'Alsace.
- Mais l'accueil des activités économiques et la politique des zones d'activité manque parfois d'une approche plus globale
- Des approche commune avaient débuté par la création d'un pôle logistique, rassemblant les principales institutions compétentes en la matière, puis par la commande d'un premier rapport au bureau d'études Buck. Cette approche commune s'intensifie dans le cadre de réflexions thématiques importantes connexes, notamment sur le transport (problématique des zones intermodales posée par la Région) et sur la logistique (notamment dans le cadre de la présente étude de l'ORTAL. Par ailleurs, des concertations se dessinent ponctuellement sur des projets ou réflexions, notamment entre le Conseil Général du Bas-Rhin et la CUS concernant l'accueil des activités dans l'aire métropolitaine strasbourgeoise.

10.1.3. La politique de prospection

La politique de prospection est un volet important des politiques de développement économique, surtout pour une région internationale comme l'Alsace.

Pendant longtemps, la prospection a été partagée entre les différentes collectivités de la région : Conseil Général du Bas-Rhin (ADIRA), Conseil Général du Haut-Rhin (CAHR), Conseil Régional d'Alsace (ADA). Récemment, la création d'Alsace International a permis de concentrer cette fonction auprès des interlocuteurs étrangers au sein d'un organisme unique, qui parlera au nom de l'ensemble des collectivités alsaciennes.

10.1.4. La politique d'accompagnement

Un autre volet de la politique de développement économique est la politique d'accompagnement et d'aide aux entreprises.

- un dispositif rénové d'accompagnement des projets stratégiques de l'entreprise, articulé autour de cinq priorités : innovation, international développement durable, économie sociale et solidaire, constitution de pôles et filières. Au-delà des aides individuelles, les regroupements d'entreprises et actions collectives sont soutenues au travers d'un Fonds dédié, le FARE.

Une politique de soutien dans des démarches spécifiques, par exemple en matière de transport ferroviaire, avec une aide incitant à la réalisation d'embranchements.

10.1.5. Mais pas de politique spécifique en matière de logistique

Au niveau de la logistique et contrairement à plusieurs régions (Nord-Pas de Calais, Rhône-Alpes, Haute-Normandie, Auvergne, Lorraine...) ou inter-régions (régions transpyrénéennes), il n'a jamais été mis en place de politique d'accueil ou de schéma logistique régional. Ce n'est que récemment, au

travers de l'étude de la Région sur l'intermodalité et de la présente étude sur la logistique (en prolongement il est vrai de l'étude Buck de 1997, animée par la CCI de Strasbourg, mais qui n'avait pas eu de suites opérationnelles), que se mettent en place des réflexions stratégiques sur la question, à tel point que l'Alsace semble combler son retard en la matière, au moins au niveau de la réflexion.

L'Alsace est avec la Corse, la seule région française à ne pas posséder de grande zone d'accueil ou aucun projet tangible dédiée, si on met à part l'ancienne zone Eurofret, à l'initiative du Port Autonome de Strasbourg et qui est commercialisée et remplie depuis fort longtemps. En effet, la logistique est historiquement intégrée au tissu industriel sur l'ensemble du territoire alsacien.

Aujourd'hui, on peut dire que l'Alsace n'a pas d'offre logistique territoriale et a une « non image » logistique à l'échelle de la France et de l'Europe, alors qu'elle est, on l'a vu, une grande région logistique, même si les alsaciens n'en sont pas toujours conscients.

Cette « non conscience » lointaine du caractère logistique de la région et le refus de s'engager dans la maîtrise et le développement de cette fonction sont probablement la cause de cette absence de politique d'offre et de la non attractivité logistique de la région.

C'est un « cercle vicieux » qui semble cependant être rompu ; la situation évolue en effet, en raison d'une prise de conscience de plus en plus vive des enjeux de la logistique dans un contexte de plus grande difficulté économique pour la région et d'une banalisation de son statut.

Les enjeux du développement de la logistique alsacienne sont de mieux en mieux cernés aujourd'hui et de plus en plus reconnus comme facteur d'un meilleur développement économique de la région.

10.2. Stratégies d'aménagement

Les politiques d'aménagement sont aussi nombreuses qu'il y a de collectivités. Cependant, leur niveau d'implication est très variable et un peu de cohérence commence à être donnée, notamment au travers des SCOT.

10.2.1 Une approche fortement structurée par les SCOT

Les SCOT sont la pierre angulaire de l'aménagement du territoire en Alsace et constituent les documents structurants de la réflexion de tous les acteurs en la matière.

Leur mise en place induit une forte responsabilisation des acteurs locaux, une implication des élus et une mobilisation des techniciens des territoires concernés. S'ils donnent une vision assez fragmentée du territoire alsacien, ils bénéficient d'une coordination au niveau départemental.

La Région Alsace est une de rares régions à avoir depuis 1994 une politique ad hoc d'accompagnement technique et financier de l'élaboration des SCOT et depuis 2006 d'aide à leur mise en œuvre et qui est bien placée pour veiller à la cohérence globale; elle a d'ailleurs été à l'initiative avec le conseil général du Bas Rhin d'une plate-forme de suivi de l'interscot par les personnes publiques associées.

Dans les SCOT, la question des zones d'activité et de leur relation aux infrastructures de transports est abordé Les réflexions actuelles sur la place de la logistique dans la région et la question de la nécessité de zones d'accueil logistiques commence par ailleurs à être largement évoqué. La logistique est un sujet à part entière dans les SCOT de la région de Saverne, et dans celui de la région mulhousienne, notamment.

10.2.2. Un fort sentiment « loco-environnementaliste » qui entraîne des pratiques (ou « non pratiques ») à double tranchant

Au niveau des collectivités locales (communes, intercommunalités), la question de l'accueil des activités logistiques est vue de façon assez fortement réticente. D'une façon générale, on relève que ces collectivités sont plutôt un frein au développement de projets logistiques, en raison d'une image

négative de la logistique qui est dominante parmi les élus et la population. Cela explique en large partie, que pour des raisons « environnementales » locales, et à notre sens en raison d'une vision erronée des enjeux logistiques, le problème de la pénurie de sites d'accueil logistique soit aussi criant aujourd'hui en Alsace.

Cependant, cela ne signifie pas que rien ne se soit implanté en matière d'entrepôts et plates-formes logistiques en Alsace, car on a vu que beaucoup de sites opérationnels privés y ont été réalisés. Mais il s'est agi pour l'essentiel d'initiatives individuelles sans approches d'ensemble concertée (implantations de sites privés, zones à vocation logistique implicite...).

Le refus d'accueillir officiellement des activités logistiques sur des zones dédiées et de réaliser des équipements adéquats permettant d'optimiser les implantations, fait que les nombreuses implantations se sont faites de façon improvisée et opportuniste en saisissant les occasions offertes par des collectivités un peu plus accueillantes, mais sans règle et sans logique particulière. Elles se sont faites non pas en fonction de critères objectifs d'optimisation des opérations logistiques de l'opérateur ou en fonction de critères de bonne insertion dans le territoire et de respect de l'environnement.

Le résultat, peu positif, est le mitage du territoire par des implantations logistiques anonymes, voire « sauvages », induisant des effets bien plus négatifs que la réalisation de zones spécialisées et bien intégrées dans l'environnement.

Au final, le refus de mettre en œuvre une politique claire et cohérente d'accueil des activités logistiques avec des espaces dédiés adaptés, aboutit exactement à l'effet inverse, d'une mauvaise intégration de ces activités sur le territoire régional, ce qui accentue son rejet par les populations.

10.2.3 La dualité Conseil Général- CUS dans le Bas-Rhin

La situation du Bas-Rhin revêt un aspect particulier ; en effet, ce département est marqué d'une part par une forte compétence et des outils efficaces du Conseil Général dans la politique d'aménagement du territoire, en particulier au niveau de la politique des zones d'activité où des zones départementales sont mises en place, prenant en compte leur vocation et une éventuelle spécialisation (voir plus haut). A ce titre, la logistique commence à être intégrée comme une variable importante qui révèle la nécessité de mettre en place des outils d'accueil spécifiques.

Dans le même temps, l'agglomération strasbourgeoise, par son importance démographique, pèse très lourdement au niveau du département (60 % de la population y habite) et la Communauté Urbaine dispose également d'outils très puissants dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme et développe une politique propre à l'agglomération.

Ainsi, le SOZAC (2002), Schéma d'Orientation des zones d'activité, propose un langage commun en matière économique et analyse le potentiel de terrain au travers d'une analyse multi-critères. Il confirme la vocation logistique du Port de Strasbourg, propose de le désenclaver, notamment au Nord et propose de mobiliser les derniers terrains disponibles. En raison de la grave pénurie foncière, il n'est pas donné de priorité au développement de la logistique. Seul le site de Fegersheim est identifié comme pouvant mobiliser suffisamment de terrain (100 ha) pour accueillir des fonctions logistiques, d'autant qu'il est embranchable et est proche du port.

Plus généralement, la logistique n'est pas une priorité pour le développement économique de l'agglomération de Strasbourg. Seules les fonctions logistiques nécessaires à la pérennisation des activités existantes et la logistique urbaine doivent se voir apporter des réponses localement. Cela n'a pas empêché la CUS de mobiliser un terrain de 10 ha sur la zone de Cadran 4 proche de l'aéroport d'Entzheim pour y accueillir la plate-forme logistique de Lidl, ouverte fin 2006 avec 80 à 100 emplois.

Pour le reste, la CUS estime plutôt que le développement de la logistique doit plutôt se faire à l'extérieur de son périmètre où les terrains disponibles sont plus nombreux, le site d'Herrlisheim-Drusenheim semblant être le plus approprié.

Au total, le Conseil Général et la CUS semblent exercer leurs compétences chacun sur leur territoire : l'agglomération de Strasbourg pour la CUS, le reste du département pour le Conseil Général. Mais

comme les problématiques logistiques s'accommodent mal des limites administratives, il semble que les deux collectivités initient des approches communes pour mettre en place des zones à vocation logistique concernant autant l'agglomération que les territoires périphérique à celle-ci ; c'est ce qui explique qu'on pourrait s'orienter vers une coopération pour le développement de deux zones potentiellement à vocation logistique au Nord de Strasbourg (Brumath et Herrlisheim-Drusenheim).

Il faut enfin préciser que le problème du contournement Ouest de Strasbourg (GCO) et plus généralement la réalisation d'un périphérique (Strasbourg est une des rares agglomérations de cette taille à ne pas bénéficier d'une telle infrastructure) est un sujet parmi les plus urgents pour améliorer la logistique alsacienne.

10.2.4 Une plus grande décentralisation dans le Haut-Rhin

Dans le Haut-Rhin, l'aménagement du territoire donne lieu à une approche beaucoup plus décentralisée que dans le Bas-Rhin

Le conseil général a identifié des zones d'intérêt départemental qu'il aide financièrement, dont certaines sont aptes à recevoir des activités logistiques. Sa stratégie est d'ailleurs concertée avec les acteurs économiques locaux, tels les CCI. Ces dernières ont également un rôle opérationnel par la gestion des deux ports de Colmar et Mulhouse, également soutenus par le conseil général pour leurs investissements, notamment logistiques..

Ce département se distingue également de celui du Bas-Rhin par le fait qu'il n'y a pas d'agglomération dominante comme Strasbourg, mais deux, Colmar et Mulhouse, qui entretiennent une émulation historique. Les politiques sont donc plus éclatées et ne donnent pas lieu à une polarisation aussi forte que dans le département voisin.

Si la logistique donne lieu à une certaine méfiance et n'a pas suscité d'élans particuliers pour favoriser son accueil, elle est malgré tout considérée comme vitale dès lors qu'elle touche à l'activité clé du département, l'industrie automobile, pour laquelle on a bien conscience des enjeux logistiques particuliers. Mais malgré une situation économique plus dégradée, notamment dans le bassin de Mulhouse, on n'a pas vraiment pris la mesure de l'opportunité que constitue cette activité pour remédier à la régression des industries traditionnelles et du positionnement exceptionnel d'un point de vue géo-stratégique, du carrefour multi modal mulhousien, véritable territoire à vocation logistique européenne, comme il en existe peu en France.

La pénurie d'infrastructures d'accueil n'a cependant pas empêché le développement d'activités logistiques de façon diffuse sur le territoire, mais l'absence d'offre moderne empêche que se révèle une demande latente, mais qui ne s'exprime pas faute de politique accueillante.

Sur le secteur de Colmar, qui a pourtant révélé une forte vocation et de grosses concentrations logistiques, la zone de Houssen, est un secteur privilégié d'accueil d'activités, même si la pression est forte sur cette zone. Un partage des fonctions y a été défini entre les activités économiques et aéronautiques.

Deux types de territoires attirent actuellement l'attention par la réflexion qu'ils suscitent en matière d'aménagement et où la logistique prend une place importante : les carreaux des MDPA autour de Mulhouse, qui mobilise l'attention du SCOT de Mulhouse et de la CAMSA, afin de leur donner éventuellement une vocation logistique et transport et les deux ports fluviaux dont le développement porté par les CCI donne lieu à des réflexions sur leur éventuel avenir logistique (zones d'Ottmarsheim, BNHG, etc...).

La proximité de Bâle, la structuration d'un pôle de centralité autour de St Louis Huningue, la constitution de l'Euro District, la présence de NOVARTIS et ADVNTIS sont par ailleurs autant de facteurs de développement d'activité logistique dans le sud du département.

10.2.5 La Région et l'Etat en position d'accompagnement

La Région et l'Etat interviennent surtout lors de l'élaboration des documents d'urbanisme.

La Région Alsace, au travers des dispositifs d'accompagnements techniques et financiers oeuvre pour le développement de territoires compétitifs centrés autour des bassins de vie, des villes moyennes et des agglomérations. Elle intervient par ailleurs au côté des services de l'Etat en ce qui concerne la prospective territoriale et les documents de planification par un apport financier pour la réalisation des SCOT, en tant que personne publique associée. Ainsi, sa vision globale du développement de l'Alsace se conjugue par une vision stratégique et des outils adaptés aux réponses à apporter pour tous les types de porteurs de projets."

Les DDE veillent à ce que les préoccupations nationales qui s'expriment à travers les lois soient connues et prises en compte grâce au porter à connaissance. Dans le cadre des réflexions des SCOT, et notamment de l'association des personnes publiques, les DDE et les autres services déconcentrés définissent les enjeux que l'Etat compte faire prévaloir sur les territoires concernés.

10.3. Stratégies transport

10.3.1. Les stratégies modales

En matière de transport, les compétences sont assez clairement identifiées, car la lisibilité est plus facile dans la mesure où le problème est souvent ramené à celui des infrastructures de transport.

Il existe en effet un « partage des tâches » institutionnel :

- Les routes sont actuellement du ressort de plus en plus net des départements, qui viennent d'hériter de la plupart des routes nationales. Le transfert des routes nationales et des moyens humains et techniques qui vont avec mobilise actuellement les deux collectivités. En Alsace, le réseau national structurant demeure consistant, notamment les axes importants pour le transport de fret. Ce réseau est toujours géré par l'Etat, à travers les Directions Interrégionales des routes, ou bien il est concédé, comme pour l'A4.
- Le fer joue un rôle important dans la région, d'une part parce qu'il a une part de marché non négligeable et d'autre part parce que sa situation sur un territoire de transit donne une responsabilité importante à ce mode. Les infrastructures qui sont du domaine de l'Etat au travers de RFF font l'objet d'investissements conséquents (par exemple avec la création d'une troisième voie à hauteur d'Erstein). L'axe partant de la limite Sud de l'Alsace mériterait toutefois d'être modernisé. Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, la Région Alsace participe également financièrement (notamment dans le cadre du contrat de Projets) à la modernisation des infrastructures ferroviaires, en investissant régulièrement dans les projets régionaux en priorité tout en contribuant pour une part importante aux projets de lignes à grande vitesse Est-européen et Rhin-Rhône, ceci dans un contexte d'enjeux importants en terme de capacité (notamment sur la dorsale Nord-Sud alsacienne aujourd'hui fortement saturée), de développement de la fréquentation voyageurs et de redéploiement progressif du fret ferroviaire.
- La voie d'eau est le mode le plus dynamique de la région. Le dynamisme de ses ports et de ses opérateurs fait que ce mode est un véritable atout pour la logistique alsacienne, notamment dans son ouverture internationale. Ce mode, tant pour ses infrastructures, que pour son offre commerciale est largement autonomisé, avec des acteurs qui mènent des politiques dynamiques (CCI, PAS). De plus, dans le cadre d'une stratégie plus offensive en matière de développement des modes alternatifs à la route et en matière de développement de la logistique, les acteurs portuaires peuvent bénéficier de l'appui des collectivités et de l'Etat dans le cadre de politiques concertées visant à valoriser logistiquement les pôles fluviaux, principalement au titre des contrats de Projets D'autre part, le problème ponctuel des basses eaux du Rhin conduit aussi à encourager les ports à conserver et à développer une offre ferroviaire complémentaire à l'offre fluviale.

- Si les collectivités héritent de la gestion d'infrastructures de transports de plus en plus nombreuses, l'Etat ne se désengage pas financièrement. (cf. Contrat de Projet, PDMI) A l'avenir, il est probable qu'il ait de plus en plus fréquemment recours à des partenariats public-privé pour le financement des nouvelles infrastructures. Un autre chantier important qui relève essentiellement de l'Etat est celui de la taxation de l'usage des infrastructures qui va être mise en place pour aux enjeux de transfert des poids lourds lié à l'instauration de la LKW Maut en 2005. L'impact de cette mesure sur l'économie et les entreprises alsaciennes sera évalué.

10.3.2 La spécificité du positionnement international de l'Alsace

Trois questions importantes sont posées à l'Alsace en matière de transport en raison de la spécificité de son positionnement et de son caractère international :

Les effets d'une situation de corridor international de première importance et les reports de trafics depuis les autoroutes allemandes avec la LKW Maut (voir ci-dessus), qui nécessite une vraie réflexion de l'Etat et de la Région, en relation étroite avec nos voisins allemands notamment.

La nécessité de coordination avec l'Allemagne pour les problèmes d'interconnexions infrastructurales, qu'il s'agisse des liaisons routières (ex le pont Pont Pfimlin à Strasbourg, qui, du côté allemand n'est desservi que par une 2 X 1 voie, ce qui dévalorise le rôle du pont ou la discontinuité autoroutière au Nord de Lauterbourg).

Quelle stratégie mettre en œuvre avec l'Allemagne et la Suisse avec la mise en service des tunnels ferroviaires du Gotthardt et du Lotschberg, la mise en service de lignes de ferroutage (navettes d'autoroute ferroviaire) ; dans ce cadre, quid des points d'accès aux réseaux et où localiser le lieu d'embarquement/débarquement des camions franchissant les Alpes ? L'étude sur les plates formes alsaciennes conclut à l'absence de pertinence d'une entrée d'autoroute ferroviaire dans le Sud Alsace.

10.3.3. La fragilisation des acteurs routiers

Les difficultés structurelles auxquelles sont confrontés les transporteurs routiers en France et en Alsace en particulier, qui se traduit par une situation historique de sous-capacité de transport, commence à devenir un handicap grave pour la région, sa logistique et plus globalement pour son activité économique.

Ces difficultés structurelles sont dues à plusieurs raisons :

Un avilissement des conditions économiques des transporteurs routiers ces dernières années, notamment en raison de la pression concurrentielle et des baisses de prix et de revenus imposés par les chargeurs. Aujourd'hui, cela se traduit par une destruction de capacité par des transporteurs qui sont le plus souvent étranglés, ce que subissent aujourd'hui les chargeurs.

Un déséquilibre structurel des flux avec certaines régions comme le Sud de la France, les faibles volumes à transporter induisent des coûts de transport très élevés (pas de fret de retour) et une raréfaction de l'offre qui pénalise les entreprises alsaciennes.

Une quasi disparition du pavillon français en transport international en raison de la concurrence exercée par les transporteurs de l'Est de l'Europe qui bénéficie de conditions sociales et salariales beaucoup plus faibles et compétitives qu'en France.

Cette situation devrait préoccuper les collectivités qui ont une responsabilité en matière d'économie des transports et notamment l'Etat et la région.

10.3.4. La libéralisation du fer et la restructuration de l'opérateur historique

L'avenir de l'offre ferroviaire, alors que se profilent de nouveaux entrants sur le marché est une question cruciale pour l'avenir de la logistique alsacienne, alors que nos voisins suisses et surtout allemands mettent en œuvre des politiques ferroviaires ambitieuses aux résultats probants.

Cette nouvelle situation se concrétise notamment par :

L'ouverture à la concurrence qui introduit de nouveaux compétiteurs qui procèdent souvent à une stratégie d'écroulement des marchés les plus lucratifs.

La fragilisation de la SNCF sur le fret, qui continue à se restructurer et la poursuite du recul de cette activité en France alors qu'elle progresse un peu partout en Europe et notamment en Allemagne. Un nouveau plan d'engorgement est d'ailleurs en cours pour une meilleure intégration des besoins des clients Fret au sein de la SNCF et déployer un réseau à haut débit pour tirer le meilleur parti des capacités d'emport du ferroviaire.

Plusieurs projets ferroviaires émanant d'acteurs extérieurs au monde ferroviaire montrent clairement que ce mode a un avenir auxquels croient même des transporteurs routiers ; ainsi, les projets de mise en œuvre de services ferroviaires, notamment vers le Sud (Stef-TFE, TDI, brasseurs) montrent que de nouvelles pistes peuvent être rapidement explorées mais nécessitent un soutien public important.

L'interrogation sur l'avenir de l'offre ferroviaire en Alsace est légitime, notamment sur la nature des acteurs qui vont y opérer, la nature des services qui vont être proposés et sur la mise en œuvre d'offres complémentaires, comme celle des opérateurs de fret ferroviaire de proximité inspirés par le rapport Chauvineau.

10.4 Donner plus de cohérence aux stratégies

Pour conclure, il semble indispensable de mentionner quelques thèmes montrant que les stratégies proposées et/ou mises en œuvre en Alsace souffrent d'un manque de cohérence :

- Les stratégies des acteurs sont loin d'être toujours convergentes, notamment aux différents niveaux de collectivités et au niveau des territoires.
- Il n'y a pas de « tradition » régionale dans la mise en œuvre de stratégies intégrées aménagement du territoire-développement économique, ce qui induit une absence de « lisibilité logistique » de l'Alsace. Cependant, la Région veille à ce que les nouveaux contrats de pays aient vocation à consolider l'offre territoriale économique de chaque pays à des échelles de coordination (autour de la mise en réseau d'activité, de pépinières, thématiques etc... dans le cadre des plans climats territoriaux). Cette convergence est également appelée de ses vœux par la région dans le cadre du conseil Rhénan et de la mise en place d'un cadre stratégique pour une région européenne du Rhin Supérieur.
- Des stratégies éclatées ou se tournant souvent le dos, même si un climat nouveau de coopération se fait jour (Conseil Général du Bas-Rhin / CUS, Colmar / Mulhouse...)
- On donne souvent implicitement une prime au « localisme » qui freine une stratégie cohérente et conquérante de maîtrise et de développement de la logistique.
- Des réflexions sur la logistique et le transport sont menées de façon parallèle complémentaires et convergentes.
- Une nouvelle démarche est cependant engagée sur la logistique avec une plus grande intervention de l'Etat et de la Région sur cette thématique en mal de coordination, de projets et de concrétisation.
- Les problématiques environnementales sont de plus en plus présentes, que ce soit sur les grands thèmes globaux, mais à fort impact régional (effet de serre et émission de CO₂, saturation des infrastructures...).
- Les collectivités locales sont sous l'influence d'une sensibilité « loco-environnementale » (de type Nimby), plus que d'une vraie approche de développement durable, ce qui a parfois des effets catastrophiques, par exemple en favorisant le développement spontané et inorganisé

des sites logistiques privés, ce qui empêche une approche cohérente et intégrée de la question logistique et les rend les acteurs très sensibles aux interventions individuelles.

- De nouvelles convergences économie-territoire sont nécessaires en montrant en quoi l'espace est un facteur de production essentiel, mais qu'il s'agit aussi d'un bien public très rare, surtout en Alsace, qu'il ne faut pas gaspiller.
- L'Alsace a une tradition d'entreprise très individuelle et auto-centrée, ce qui favorise l'internalisation des opérations logistiques et des pratiques très patrimoniales (on se débrouille chez soi).
- Il existe une forte attente des acteurs économiques vis-à-vis de la collectivité pour améliorer les conditions de leurs opérations logistiques, notamment en matière d'accessibilité, de transport et d'accueil des activités logistiques. De même il existe une volonté générale des entreprises de travailler avec les collectivités sur ces questions de la logistique et du transport de marchandises.
- Tout montre qu'il y a des chantiers très importants à ouvrir, car les entreprises sont de plus en plus conscientes de la fragilité de leur environnement, fragilité qui les fragilise elles-mêmes.

11. REFLEXIONS STRATEGIQUES

11.1. Vocations et enjeux logistiques alsaciens

11.1.1. Diagnostic et enjeux

Le diagnostic a montré que l'Alsace est une importante région logistique, même si cette réalité n'est pas toujours bien connue localement. Contrairement à maintes régions qui se prévalent d'être au cœur de l'Europe et qui ne le sont pas en réalité, l'Alsace bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle au cœur de la vallée du Rhin, à l'interface de l'Europe latine et de l'Europe germanique et sur un carrefour international de premier ordre où convergent des corridors routiers, ferroviaires et fluviaux de première importance.

Mais l'Alsace mérite son statut de grande région logistique pour d'autres raisons. Ainsi, le poids considérable de son industrie et sa diversité en fait une grande région logistique industrielle ; l'importance de ses agglomérations et en particulier celle de Strasbourg en fait une grande région logistique métropolitaine et la qualité et la diversité des services logistiques offerts par ses prestataires en fait une région où la compétence logistique est forte. Ces quatre caractéristiques logistiques fortes de l'Alsace, qui interfèrent entre elles, contribuent donc à en faire un territoire logistique riche, mais qui n'est pas suffisamment valorisé comme atout de dynamisation économique du territoire.

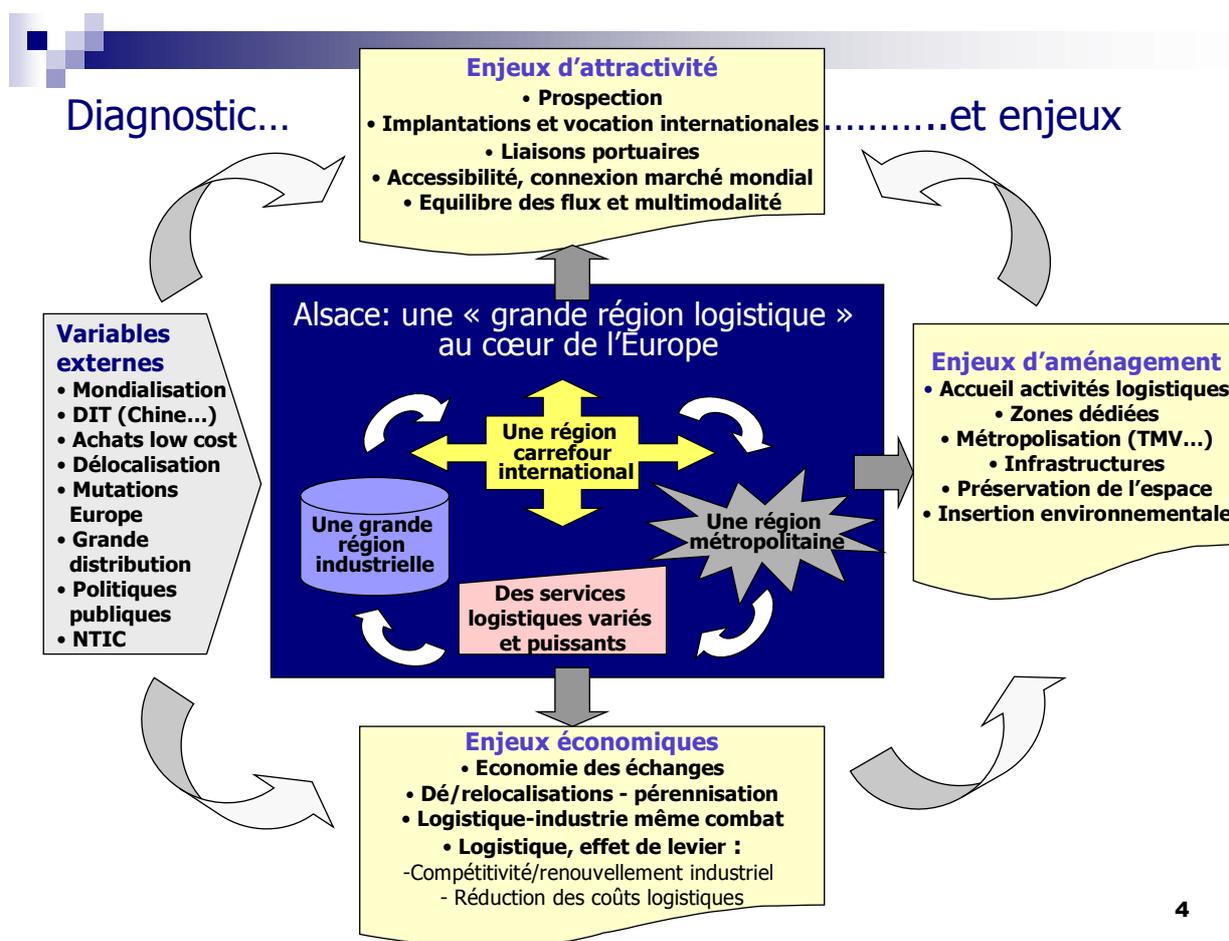
Un certain nombre de **variables externes**, indépendantes de la situation alsacienne et sur lesquelles les acteurs de la région n'ont que peu de prises, influencent fortement le devenir de la logistique alsacienne et plus généralement de son tissu économique. Il s'agit d'abord du processus de mondialisation, qui touche notamment le tissu industriel ; l'accélération de la division internationale du travail, qui amène à délocalisation de nombreux pans de la production en Chine ou en Europe de l'Est, induit la multiplication des « achats low costs » et donc d'un « sourcing » plus lointain. Les mutations à l'échelle de l'Europe qui s'en suivent valorisent dorénavant l'espace oriental qui connaît un fort dynamisme et sur lequel l'Alsace est directement connecté. Au delà de la sphère productive, la grande distribution joue un rôle de plus en plus structurant de l'économie de la production et des échanges, qui se concentre, s'internationalise et impose de plus en plus ses conditions aux autres acteurs de la chaîne, A cet égard, l'évolution technologique et notamment la généralisation des NTIC (ERP, EDI, RFID...) joue un rôle crucial dans l'évolution du système d'échange et en rend la logistique particulièrement dépendante. Enfin, les politiques publiques, notamment en matière d'aménagement et d'infrastructures, subissent une mutation très sensible, induite notamment par un transfert massif de compétences aux collectivités territoriales.

Cette situation est porteuse de trois types d'enjeux sur lesquels doivent se fonder une approche stratégique :

- **Des enjeux économiques**, qui se traduisent par l'émergence et le caractère fondamental de **l'économie des échanges** dans le monde globalisé actuel et la nécessité pour les territoires de s'y intégrer afin de préserver voire développer leur compétitivité. A ce titre, les délocalisations/relocalisations et la pérennisation du tissu industriel alsacien sont fortement corrélées à la capacité du système économique alsacien à s'intégrer dans l'économie des échanges et notamment à proposer une offre logistique de qualité. Dans cet esprit, la logistique et l'industrie relèvent d'un même combat, car la logistique est à même de provoquer un effet de levier en permettant **d'accroître la compétitivité de l'industrie actuelle**, mais aussi de **permettre le renouvellement industriel** en favorisant l'accueil des activités productives nouvelles dont les localisations sont de plus en plus fondées sur l'accessibilité géographique des marchés, notamment à l'échelle mondiale, et sur la réduction des coûts logistiques globaux.
- **Des enjeux d'attractivité** qui relèvent de la capacité du territoire alsacien à attirer de nouveaux acteurs lui permettant d'assurer son développement économique et sa prospérité. Cela concerne bien sûr les implantations de nouvelles activités et la vocation internationale de l'Alsace, dont l'attractivité est la condition indispensable ; ainsi, la prospection de nouvelles activités de l'économie des échanges (production, distribution, logistique...), visant à implanter de nouvelles activités doit s'appuyer de façon incontournable sur l'ouverture extérieure et sur des critères logistiques. Ainsi, la qualité des liaisons portuaires, l'accessibilité de l'Alsace aux autres territoires européens, sa connexion au marché mondial, sont des garanties majeures d'attractivité. Enfin, la question de l'équilibre des flux (dont on a vu les effets très importants

sur la compétitivité et même sur l'implantation) et de la multimodalité joue un rôle de plus en plus important quant à la connexion avec les autres territoires.

- **Des enjeux d'aménagement** qui deviennent de plus en plus prégnants à mesure que les exigences d'un développement durable et de la préservation de l'environnement s'imposent. Ainsi, l'accueil activités logistiques, qui ont des impacts importants sur le territoire, devient un enjeu territorial de premier plan. Il justifie notamment la réalisation de zones dédiées susceptibles d'accueillir les entreprises du secteur dans des conditions optimales, tant pour les acteurs économiques, que pour les résidents. La réalisation d'infrastructures de transport entre également dans cette logique, comme support des flux induits et dont la configuration influence les organisations logistiques et les trafics engendrés. De plus, la dimension métropolitaine de la logistique et sa concentration dans des agglomérations comme Strasbourg ou Mulhouse, rend les enjeux d'aménagement essentiels dans le cadre des politiques d'optimisation de l'utilisation et de préservation de l'espace et d'une meilleure insertion environnementale des activités économiques.



4

11.1.2. Des vocations logistiques internationales renforcées ¹

La logistique alsacienne est caractérisée par une présence et une importance forte des différents segments géo-logistiques, avec des perspectives assez différentes pour chacun d'entre eux.

La logistique intercontinentale est moyennement développée, parce que l'Alsace n'est pas une région maritime, et ne possède pas d'aéroport international majeur. En revanche son poids n'est pas négligeable, d'une part, parce que la présence du Rhin et d'une intense activité portuaire reliant la région aux grands ports maritimes de la Mer du Nord lui donnent une activité et une vocation de pré/post acheminements portuaires, donc intercontinentale et, d'autre part, parce que l'Euro-Airport de Bâle-Mulhouse est un des plus importants aéroports de fret français.

¹ Cette partie est reprise de l'étude sur les plates-formes intermodales réalisée par Samarcande pour la Région Alsace

Segments	Situation actuelle	Perspectives
Logistique intercontinentale	moyenne	favorables
Logistique européenne	favorable	très favorables
Logistique nationale	faible	faible
Logistique interrégionale	favorable	favorables
Logistique régionale	très favorable	très favorables
Logistique industrielle	très favorable	favorables

La logistique de distribution européenne est très fortement présente dans la région, en raison notamment de la forte présence des groupes étrangers, notamment allemands. Cette famille logistique, qui est en plein développement en raison de la restructuration logistiques des groupes multinationaux, est à la recherche de localisations pan-européennes et surtout euro-régionales leur permettant de desservir de façon optimale des territoires transfrontaliers. La situation géographique de l'Alsace et sa bonne connexion avec le reste de l'Europe (malgré les insuffisances infrastructurales), lui permettent de se positionner très favorablement sur ce segment, notamment pour couvrir un territoire pan-européen et rhénan, bien qu'il soit concurrencé par les espaces voisins français (Lorraine) et allemands (lands rhénans).

La logistique de distribution nationale est fortement handicapée par le positionnement excentré de l'Alsace en regard du marché français. Elle ne peut prétendre être le barycentre du marché national, sauf éventuellement pour la moitié Est de la France. Actuellement, l'Ile de France ou Orléans sont les lieux privilégiés pour les implantations logistiques nationales et Lyon ou la Bourgogne, voire Champagne-Ardenne sont mieux positionnés pour une logistique mi-Est.

La logistique de distribution inter-régionale est actuellement assez fortement présente en Alsace essentiellement en raison de la présence d'importantes implantations de plates-formes logistiques de la grande distribution. La bonne accessibilité des régions voisines, et le savoir-faire local, devraient lui permettre de conserver sa vocation logistique inter-régionale, même si la concurrence des régions comme la Lorraine est vive.

La logistique de distribution régionale est fortement présente en Alsace, car elle bénéficie en particulier des fonctions métropolitaines de Strasbourg (notamment le commerce de gros) et de la concurrence modérée des autres villes de la région. La croissance démographique attendue devrait maintenir son niveau élevé, particulièrement dans l'aire strasbourgeoise. Cet accroissement, en raison de la dynamisation de la consommation et du commerce qu'il induit, est donc un facteur naturel de développement de la logistique de distribution régionale.

La logistique industrielle est très fortement développée en Alsace en raison de la richesse de l'activité de production, du poids des grands groupes, notamment étrangers et de la forte internationalisation de l'économie. Mais les perspectives industrielles dans la région sont incertaines, en raison notamment du désengagement d'industriels étrangers et de la fragilisation de certaines branches liée à la mondialisation et aux risques de délocalisation. Il ne faut donc pas attendre une forte dynamique dans ce segment dont on peut même craindre un affaiblissement, même si cette famille logistique devrait rester puissante.

11.1.3. Des potentialités exceptionnelles, des freins internes

La logistique alsacienne est caractérisée par une situation paradoxale, où cohabitent des potentialités exceptionnelles et des freins internes qui brident son développement et empêchent la logistique de jouer un rôle accélérateur pour l'économie régionale

Des atouts nombreux et très forts

La logistique alsacienne est définie par des atouts de premier ordre en regard de la plupart des régions françaises :

- Un positionnement géo-stratégique exceptionnel au cœur de l'Union Européenne et un carrefour de grands corridors d'échanges européens, irrigués par les trois principaux modes de transport terrestres.
- La présence du Rhin, principale artère d'échanges de l'Europe, ouvrant l'Alsace sur les ports de la Mer du Nord et sur les marchés ultra-marins.
- Une multimodalité vivace, fortement appuyée par une infrastructure fluviale majeure et des ports très actifs et par un réseau ferroviaire inséré dans le système européen.
- Une tradition internationale très forte et très ancienne, explicable par son positionnement géographique européen, par sa bonne accessibilité internationale et par son histoire, qui l'ouvre fortement sur l'Europe germanique.
- La force et la diversité de son industrie qui a engendré une logistique puissante, même si elle n'est pas toujours très visible, mais qui induit un système logistico-industriel original qui conjugue la compétence industrielle et l'excellence du positionnement international de l'Alsace.
- La métropolisation urbaine de la région et la concentration de sa population dans un nombre réduit d'agglomérations importantes sont un moteur efficace de la logistique régionale, car il s'agit avant tout une activité métropolitaine.
- Une région qui fait de la bonne logistique (savoir-faire, diversité, compétence technique, moyens opérationnels, prestataires logistiques...) sans le savoir réellement, car la conscience de cette excellence logistique chez les acteurs (notamment politiques) alsaciens est faible ou récente.
- Une activité employeuse avec un taux de 55 emplois / ha bâti, qui fait de la logistique une activité largement aussi employeuse que nombre d'activités industrielles.

Des faiblesses non négligeables, mais jamais rédhibitoires

Les faiblesses de la logistique en Alsace sont généralement moins structurelles que psychologiques ; elles sont rarement rédhibitoires :

- Un positionnement national très excentré à l'Est par rapport à l'essentiel du marché français, alors que l'Alsace est spécialisée dans des produits à forte diffusion nationale (ex : la bière).
- Une méfiance locale pour une activité puissante mais qui n'est pas très visible sur le terrain, la logistique étant largement internalisée et exercée au sein des établissements industriels.
- Une faible image logistique et en matière « d'économie des échanges » de l'Alsace, ce qui la prive d'un atout en matière d'attractivité.
- Une tradition d'implantation de l'activité économique qui aboutit au mitage de la logistique.
- Une offre insuffisante de zones adaptées pour les établissements à vocation logistique, qui empêche l'implantation de sites importants.
- Une culture patrimoniale forte qui fait que les entreprises développent leurs opérations et leurs outils logistiques sur des terrains et installations propres et réduit le recours à l'externalisation et aux prestataires, encourageant ainsi le développement de la logistique

sur place, sur des sites pas nécessairement adaptés à la logistique et dissuadant une mobilité d'implantation qui pourrait avoir des effets bénéfiques pour une meilleure optimisation des localisations.

- Des maillons manquants pour les infrastructures de transport, notamment pour les autoroutes (contournement de Strasbourg, connexion avec les réseaux allemand et suisse) et le réseau ferroviaire (connexion au réseau allemand, continuité de la liaison Mulhouse-Dijon).
- Un déséquilibre des flux tant géographique (plus de sorties que d'entrées), que saisonnier et modal, qui pénalise fortement la région dans ses échanges extérieurs.
- Une situation du fer dégradée qui pénalise la multimodalité et plus généralement les échanges à longue distance de l'Alsace.
- Une absence à ce jour de stratégie régionale en matière de logistique qui n'a pas permis de mettre en œuvre une politique cohérente en la matière.

Des opportunités majeures

Les évolutions de l'économie et des circonstances géo-politiques permettent d'anticiper un certain nombre d'opportunités pour la logistique en Alsace :

- La globalisation logistique qui est le corollaire de la globalisation économique, implique des outils et des organisations nouveaux pour mieux s'adapter aux contraintes de la mondialisation ; en raison de sa tradition d'ouverture internationale, l'Alsace est de ce point de vue plutôt bien armée pour s'adapter à ces nouvelles évolutions.
- L'ouverture internationale de la région et la connectivité aux réseaux mondiaux constituent des enjeux clés pour le développement de la logistique en Alsace.
- L'évolution des pratiques de la grande distribution qui vise à réduire les stocks et à réduire la chaîne logistique, en encourageante ; la collaboration distributeurs-fournisseurs et la mutualisation des opérations logistiques et de transport, contribuera notamment à modifier la nature des organisations et outils logistiques.
- Les enjeux climatiques et énergétiques seront évidemment présents de manière constante et durable et devraient peser lourdement sur les conditions d'exercice des activités logistiques et de transport.
- La proximité de l'Allemagne et de la Suisse, qui resteront durablement des pays économiquement puissants, riches et peuplés, donc forts inducteurs de logistique constitue une opportunité durable pour l'Alsace.

Des menaces surtout internes

Les menaces qui pèsent sur la logistique alsacienne sont moins des menaces exogènes, que des menaces internes liées aux difficultés d'adaptation de l'économie alsacienne aux évolutions inéluctables du système économique mondial. Parmi les menaces les plus évidentes, on peut citer :

- Les effets de la mondialisation, notamment pour les activités de production pouvant se traduire par un processus plus ou moins intense de délocalisations. C'est la principale menace exogène prévisible.
- Le fait que de nombreux acteurs de l'économie restent sur une image de l'économie régionale, encore fondée sur une industrie active et en expansion, alors que les mutations du système économique mondiale ne réservent sans doute plus à la région un rôle privilégié dans l'activité productive, même si l'industrie continue à jouer un rôle essentiel.
- Le développement du syndrome Nimby (« Not in my backyard »), qui incite les citoyens à partager les grands objectifs collectifs (par exemple en matière de développement des modes de transport alternatifs à la route), mais à en refuser les impacts directs s'ils ont un effet sur leurs conditions de vie individuelles.

- La raréfaction de l'offre de transport en Alsace qui risque d'avoir des effets très néfastes sur les conditions logistiques des approvisionnements et de la distribution des entreprises alsaciennes et même d'induire des délocalisations d'activités.
- Les goulots d'étranglement infrastructurels évoqués plus haut (faiblesses), pourraient, s'ils perduraient, affaiblir la région dans ses échanges avec ses partenaires extérieurs.
- La raréfaction foncière et la difficulté d'émergence de projets pour l'accueil des implantations logistiques qui risque de pénaliser durablement la mutation de la logistique des entreprises locales et de détourner durablement les implantations nouvelles.
- Un risque de repli local et le manque de cohérence régionale pourraient être préjudiciables à un développement équilibré de la logistique en Alsace.

11.2. Hypothèses prospectives

11.2.1. Le cadrage de la démarche

La démarche prospective est une étape indispensable à l'inscription du système logistique alsacien dans une perspective de long terme. En effet, avec l'évolution de l'économie européenne et le développement de la mondialisation, l'avenir de l'Alsace et de sa logistique est conditionné par un certain nombre de paramètres extérieurs ; l'Alsace de 2030 ne sera que la résultante de l'évolution d'un système et doit donc s'y préparer en anticipant les évolutions futures.

De nouveaux enjeux apparaissent. L'exacerbation de la mondialisation et la concurrence des pays émergents notamment asiatiques, une nouvelle division géographique du travail, la perte d'avantages concurrentiels des pays d'Europe occidentale, une homogénéisation des systèmes de transport à l'échelle de l'Europe et des conditions de transport relativement harmonisées, les risques de plus en plus évidents de pénurie et de renchérissement des hydrocarbures, etc... vont modifier le paysage de la logistique pour les années qui viennent.

C'est dans ce cadre que nous proposons une analyse prospective du système logistique alsacien en nous inspirant des travaux sur « **la prospective fret à l'horizon 2030** » que Samarcande coordonne pour le Ministère des Transports (PREDIT), et qui a abouti à la réalisation de **quatre scénarios contrastés**. Nous proposons donc d'inscrire la démarche régionale dans ces scénarios, de les reprendre et les adapter à la réalité géographique étudiée.

Comme il s'agit de scénarios contrastés, ils reposent évidemment sur des choix d'hypothèses qui sont par principe subjectifs et même spéculatifs, qui ambitionnent de montrer une réalité future hypothétique, mais qui pourrait se concrétiser selon les conditions.

Il ne s'agit pas de scénarios souhaitables, mais d'une « palette d'offre » contrastée au sein de laquelle on peut identifier des futurs possibles, mais dont on ne peut mesurer l'occurrence.

11.2.2. Les quatre scénarios

Nous proposons ainsi de retenir quatre scénarios élaborés par le groupe de travail « Prospective fret 2030 » :

- **Scénario 1 : « La firme mondiale »**, scénario de la mondialisation réussie des marchés et de la priorité à la compétitivité des entreprises et à la technologie.
- **Scénario 2 « Régulation européenne »**, scénario du développement européen avec une politique communautaire volontariste, notamment en faveur des modes alternatifs.
- **Scénario 3 « Petites Europes »**, scénario d'un recentrage du système productif privilégiant une échelle moins large (euro-régionale) et renforçant les échanges de proximité, notamment dans la perspective anticipée d'une pénurie énergétique et d'une hausse des coûts de transport.
- **Scénario 4 « L'approche du Peak Oil »**, scénario de l'annonce d'une crise énergétique brutale qui se traduit par un effondrement des échanges, notamment internationaux

11.2.3. Scénario 1 : « Firme mondiale » : probable, non durable

Il s'agit du scénario de la mondialisation réussie de l'économie et des marchés et où la priorité est donnée au marché mondialisé, à la concurrence et à la compétitivité des entreprises. Il se met en place dans un contexte de libéralisation économique et de décentralisation, de régulation par le dynamisme entrepreneurial. Il induit une forte domination des organisations transnationales.

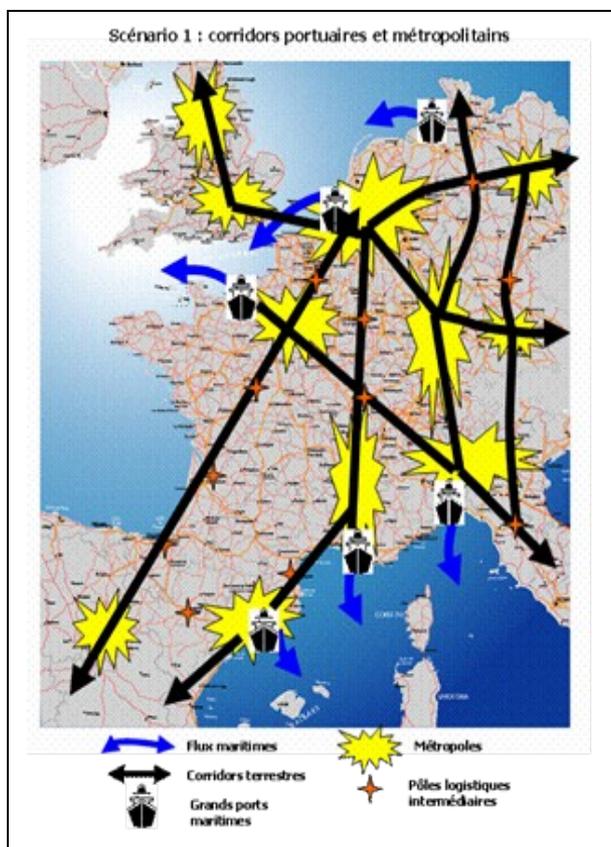
Il repose sur une hypothèse de croissance forte de la demande de transport, poussée par un fort dynamisme des agents économiques et une forte innovation organisationnelle et logistique, un découplage entre la croissance du trafic de fret et celle du PIB et une dérégulation minimale en matière de politique des transports, ce qui accroît le déséquilibre entre les modes.

Ce scénario s'appuie avant tout sur l'innovation dont le dynamisme repose sur le double aiguillon du progrès technologique et de la concurrence. Le système étant fondé sur la liberté des acteurs, la compétition s'effectuera notamment sur la capacité à maîtriser des réseaux technologiques. Les gagnants seront ceux qui auront la capacité de massifier des besoins et flux individuels, donc à gérer l'atomisation des flux à une échelle globale.

Alsace : une métropole rhénane sur un corridor européen

Dans ce scénario, la croissance de l'espace rhénan est centrée sur les services et industrie à valeur ajoutée. La production de produits standardisés est assez généralement délocalisée et les importations low cost en provenance des pays à bas coûts de main d'œuvre se développent. Les échanges de marchandises à l'échelle européenne se développent fortement et les liaisons massifiées avec les ports du Nord de l'Europe (Belgique, Pays-Bas) se renforcent considérablement sur couloir rhénan (route, fer, voie d'eau), notamment dans le cadre du commerce mondialisé. La domination du transport routier de marchandises et de la conteneurisation est absolue.

Une vaste métropole de dimension européenne se développe de Zürich à Mannheim, plaçant l'Alsace dans l'orbite de ses puissants voisins. Cette métropolisation favorise l'engorgement et la hausse des prix fonciers. Dans ce contexte, le développement de la logistique urbaine s'accélère dans les principales agglomérations de la région et notamment Strasbourg. Mulhouse se hisse au rang de carrefour logistique européen, alors que Strasbourg reste le principal pôle logistique métropolitain.



11.2.4. Scénario 2 : « Régulation européenne » : un volontarisme fort

Ce scénario se situe toujours dans un contexte d'économie de marché, où les plans et stratégies des acteurs privés prédominent par rapport à ceux de l'Etat. Sur les marchés, le signal prix guide le comportement des agents.

Mais dans cette optique, des choix volontaristes en matière de tarification et de réglementation sont effectués afin de lutter contre les nuisances environnementales et contre les dangers liés à la montée de l'effet de serre. C'est un libéralisme qui peut faire preuve d'un certain interventionnisme au niveau de l'Etat, comme au niveau des gouvernements locaux pour lutter contre la pollution et les autres atteintes à l'environnement.

Dans ce contexte, des politiques européennes volontaristes sont mises en œuvre, avec priorité au développement et à l'harmonisation européenne et une permanence de grands projets infrastructurels financés en grande partie par crédits publics.

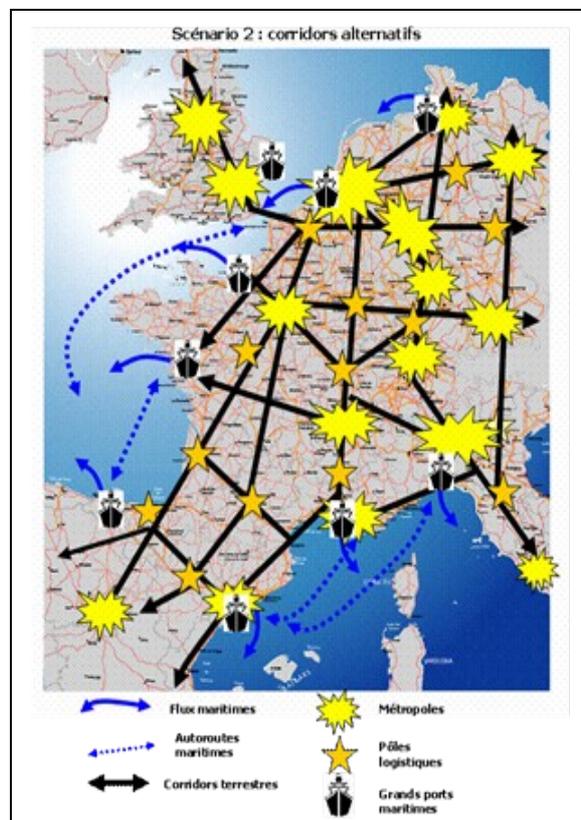
L'Alsace au cœur de couloirs alternatifs

La croissance se manifeste surtout dans les industries à valeur ajoutée, alors que s'accroissent en même temps les importations intercontinentales de produits à faible valeur ajoutée et les exportations de produits plus sophistiqués que l'Alsace continue à produire. La croissance des échanges et l'optimisation logistique se font à l'échelle européenne, l'Alsace étant le trait d'union logistique avec l'Europe Est.

Le phénomène de métropolisation est plus équilibrée, avec un renforcement des grands pôles urbains, mais qui ne se transforment pas en conurbation et contribuent à polariser leur aire d'influence.

Le développement du transport fluvial intra-européen sur le Rhin est favorisé par la politique de développement multimodal, de même que le transport ferroviaire, dont le réseau alsacien est modernisé et interconnecté avec les réseaux voisins, alors que les péages routiers sont généralisés, ce qui aboutit à un désengorgement des routes et rééquilibrage modal.

De nouveaux corridors, notamment Sud-Est (Espagne)-Nord-Est (Allemagne) et Est-Ouest se développent sur des bases multimodales, ce qui induit la recherche d'espaces logistiques connectés au fer et à la voie d'eau. Mulhouse se renforce comme pôle logistique multimodal alors que Strasbourg se renforce comme pôle métropolitain.



11.2.5.. Scénario 3 : « Petites Europes » : une rupture spatiale

Ce troisième scénario est celui de la rupture par rapport à la tendance historique de baisse du coût des transports routiers et dans la géographie et dans l'organisation des systèmes productifs et de consommation à l'échelle européenne et même, à un moindre degré, mondiale.

Sous l'effet de plusieurs facteurs dont une forte hausse des prix du pétrole, ce sont les logiques qui avaient conduit à la concentration et à la spécialisation des unités de production et à l'organisation de logistique (production en flux tendu...) qui sont mises en cause. Les conditions de concurrence entre le transport routier et les autres modes sont profondément modifiées, mais ce sont les besoins de mobilité à longue distance qui sont eux-mêmes affectés. Ces basculements conduisent à ré imaginer l'organisation des flux de marchandises à l'intérieur de grandes régions et un développement largement endogène et tiré par la proximité des grands marchés locaux de consommation.

Ce scénario qui anticipe les problèmes énergétiques, climatiques et les conséquences sur les coûts de transport induit de fortes incitations et interventions publiques, même si on reste dans le cadre de l'économie de marché. Une adaptation est donc nécessaire pour trouver des solutions à plusieurs chocs exogènes ; la contribution des technologies aux défis posés par l'effet de serre ou la pénurie de pétrole reste inférieure aux prévisions, ce qui entraîne des tensions fortes en terme de prix.

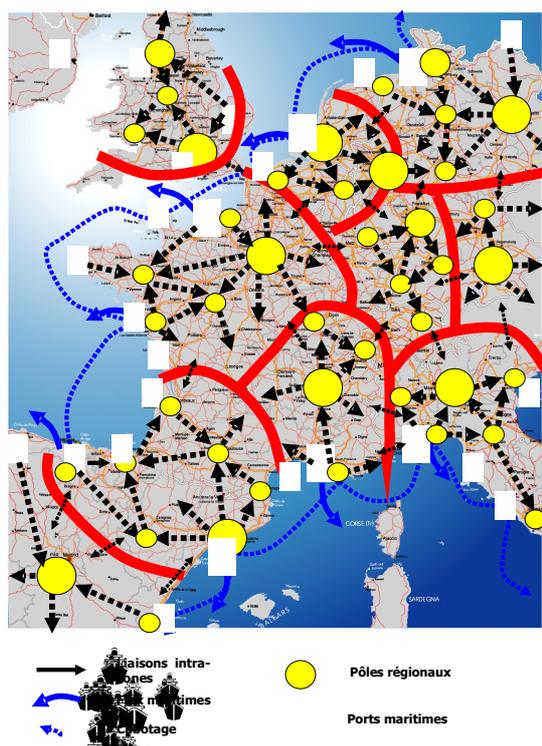
Alsace : un nouveau maillage

De fortes relations se nouent entre l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, dans le cadre d'un espace rhénan renforcé par une solidarité productive de proximité. Les industries sont rediversifiées et redynamisées, dans le cadre de systèmes collaboratifs de type Systèmes Productifs Localisés. Les entreprises locales et notamment les PME sont plus influentes dans le nouveau contexte industriel et la distribution se caractérise par une logique plus endogène et un renforcement de l'approvisionnement local.

Ainsi, on assiste à une stabilisation, voire recul des importations et à une optimisation de la logistique régionale, ce qui induit un développement des trafics à courte et à moyenne distance et une stagnation des trafics à longue distance. En termes d'infrastructures, cela aboutit à une amélioration du maillage routier de desserte locale et régionale et, pour la longue distance, à l'utilisation privilégiée du fer, de la voie d'eau et de la mer.

La métropolisation est équilibrée et les villes fonctionnent en réseau, alors que l'aménagement du territoire, l'économie et la logistique sont pensés en même temps. Les pôles logistiques intermédiaires de Strasbourg, Mulhouse et Colmar jouent un rôle important alors que le Rhin assure sa fonction de trait d'union avec les espaces qui leur sont logistiquement liés.

Scénario 3 : bassins euro-régionaux de vie et de production



11.2.6. Scénario 4 : « L'approche du Peak Oil » : préparer la pénurie

Selon ce scénario, l'environnement mondial est caractérisé par des fortes tensions autour de l'énergie, qui affectent le marché de manière récurrente et qui traduisent aussi la montée des enjeux liés à l'effet de serre. De ce point de vue, les efforts de réduction des émissions sont l'objet d'accords internationaux sur la négociation desquels l'Union Européenne s'est fortement engagée.

Cette dynamique politique européenne, fortement appuyée par l'opinion publique, se concrétise à l'intérieur de l'Union par la mise en place d'un système de régulation intégré des émissions de CO₂, fondé sur un principe de droits d'émission négociables. Outre ses objectifs environnementaux, ce système de régulation vise explicitement à dégager l'Union Européenne d'une trop forte dépendance pétrolière. Il donne aux autorités politiques une maîtrise des consommations énergétiques dans le secteur des transports qui permet une gestion plus efficace des crises conjoncturelles qui affectent le marché pétrolier.

Mais la montée progressive du prix de l'énergie pèse in fine fortement sur les coûts de transport et sur les autres facteurs de production, ce qui se traduit par un fort ralentissement de la croissance mondiale, voire par une récession. Les échanges sont fortement ralentis et le système de transport entre dans une crise importante.

Alsace : l'isolement

La croissance de l'économie alsacienne est ralentie et la stagnation industrielle perdure, alors que la consommation et la distribution sont en recul. Il s'en suit un recul des importations comme des exportations, du transport maritime intercontinental et des échanges européens.

L'application de quotas d'émission de CO₂ se généralise et a notamment pour conséquence une meilleure optimisation de la logistique régionale. Les pôles logistiques échangent surtout avec leur aire d'influence de proximité et les trafics de courte distance dominent. Le transport ferroviaire s'impose sur les moyennes et longues distances, alors que la voie d'eau est largement utilisée, notamment vers ports. De la faiblesse des trafics résulte que peu de nouvelles infrastructures sont réalisées.

Les villes stagnent et se tournent le dos, alors que le recul des grands ports maritimes laisse une place nouvelle aux petits ports dans des liaisons de cabotage. Cela ne favorise pas les échanges rhénans qui stagnent en raison du recul des grands ports de la Mer du Nord. Strasbourg garde une forte influence logistique extérieure, alors que Mulhouse, Colmar n'ont qu'un rôle logistique local secondaire.



11.2.7. L'utilité des scénarios pour une stratégie logistique en Alsace

Les scénarios proposés sont des scénarios de contexte, qui permettant d'imaginer des futurs possibles et contrastés. L'occurrence de ces scénarios est incertaine : soit un des quatre peut se réaliser, soit aucun d'entre eux ne se réalisera, soit un mix d'une partie d'entre eux se fera, soit une combinaison de plusieurs d'entre eux se produira.

Il ne s'agit donc pas d'adopter ou de choisir un scénario, mais de savoir que plusieurs hypothèses sont possibles, mais dont on ne possède pas les clés en région. On peut considérer que chacune des hypothèses est soit possible, soit probable, soit souhaitable, soit inacceptable.

La question est celle d'un choix de nature politique à faire pour la région en tenant compte des diverses éventualités possibles.

Il n'est donc pas réaliste de « choisir un scénario », mais plusieurs **des variables qui seront valides dans tous les scénarios** ; ce sont les invariants dont il faudra tenir compte et autour desquelles on peut fonder des orientations stratégiques. Ces invariants permettent de fonder une stratégie en retenant les variables influentes quoiqu'il arrive. Elles sont de quatre types différents :

Les variables de contexte

- L'énergie et les carburants qui seront marqués par une hausse inéluctable.
- Les NTIC qui auront un caractère décisif dans tous les cas de figure.
- La problématique climatique qui sera prégnante de façon permanente et accélérée.

Les variables flux et transport

- La massification des flux sur la longue distance.
- La mutualisation et la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique.
- Le rôle central de la logistique et des logisticiens dans les processus productifs et commerciaux.
- La remise en cause de la spécificité des chemins de fer, tant au niveau de leurs processus d'exploitation que des conditions sociales qui y prévalent.

Les variables territoriales

- Les ports maritimes sont les lieux pivots du système de transport.
- Les corridors assurent les liaisons entre les différents territoires européens et avec les ports maritimes.

Les variables régionales

- La permanence de l'industrie alsacienne, même si elle ne stabilise pas au même niveau selon les scénarios.
- L'influence permanente et forte de l'Allemagne et de la Suisse.
- Le positionnement européen de l'Alsace.
- La permanence du rôle logistique de Strasbourg comme métropole régionale incontestée.

11.3. .Orientations stratégiques 2010-2020

11.3.1. Pourquoi une logistique performante et maîtrisée en Alsace ?

La logistique induit deux démarches stratégiques parallèles et intégrées pour les collectivités publiques et les acteurs du territoire : une démarche de développement économique territoriale et une démarche d'aménagement du territoire.

- **Une démarche de développement économique**

L'économie alsacienne ne sera plus ce qu'elle était auparavant, c'est à dire tirée par une industrie prospère et en développement et par une forte attraction pour les capitaux étrangers, notamment d'origine industrielle. En raison des profondes mutations actuelles de l'économie et de l'accélération de la mondialisation, il s'agit d'adapter l'économie alsacienne à ces nouveaux enjeux. Pour cela, il est indispensable d'intégrer la logistique dans une démarche nouvelle de développement économique, et notamment :

- **Le renforcement de l'économie des échanges**, qui comprend l'ensemble des fonctions économiques fondées sur les échanges de biens qu'ils soient produits ou commercialisés. Cela comprend les fonctions de transformation (l'industrie), de commercialisation (la distribution), les fonctions de soutien (service après-vente, maintenance) et bien sûr les fonctions logistiques qui accompagnent les précédentes.
- **L'intégration logistique-production** est un enjeu de premier plan car la maîtrise de la logistique constitue une condition de sa compétitivité, tant pour l'efficacité de l'approvisionnement des matières et composants nécessaires à la fabrication, que pour l'efficacité de la mise des produits finis sur le marché.
- **La connexion sur le monde et l'Europe** constitue un enjeu essentiel pour les entreprises alsaciennes car leur capacité à être insérées dans le marché mondial est un gage de compétitivité.
- **L'attractivité de l'Alsace**, qui est largement conditionnée par la qualité de ses connexions, de son accessibilité et de sa capacité à gérer des flux de plus en plus complexes et de plus en plus globaux.
- **La mise en place une politique d'offre pour les implantations** des activités logistiques et plus généralement les activités inductrices de flux (y compris l'industrie et la distribution), qui demandent des fonctionnalités particulières et notamment des surfaces suffisamment vastes, une bonne insertion dans l'environnement et une accessibilité aisée aux modes de transport.
- **Le rééquilibrage de l'offre de transport**, tant en termes de sens (entrées-sorties), qu'en termes d'offre de transport, ce qui implique une révision assez profonde du système relationnel entre acteurs (chargeurs, transporteurs...) et une mutation de la multimodalité.
- **La modernisation des infrastructures « internationales »** est une nécessité pour améliorer les connexions internationales, tant européennes qu'intercontinentales et les échanges globaux de la région ; cela comprend aussi bien les infrastructures routières, que les infrastructures ferroviaire, fluviales ou aériennes.

- **Une démarche d'aménagement**

L'Alsace est une région dense, fortement urbanisée et industrialisée et qui connaît un important trafic de transit ; elle subit ainsi fortement les impacts des différentes activités humaines. Cela renforce la responsabilité des collectivités publiques de réserver l'environnement et le territoire régional, et de promouvoir une démarche développement durable. La logistique, qui est une activité qui a un impact notable sur le territoire et l'environnement, doit donc être totalement intégrée dans les politiques d'aménagement du territoire, notamment dans les dimensions suivantes :

- **La promotion d'un aménagement du territoire équilibré** se justifie d'autant plus que l'espace est fortement occupé, tant dans sa composante urbaine, que de sa composante rurale, qui sont particulièrement fragiles. La forte métropolisation de l'Alsace et le poids particulièrement fort de Strasbourg, la forte concentration des sites opérationnels et des flux qui s'en suivent doivent imposer le respect d'un équilibre dans les implantations des activités logistiques.
- **L'utilisation raisonnable des ressources rares** est devenue une priorité dans le développement durable. Ainsi, la minimisation de l'utilisation des hydrocarbures, pour des raisons de pénurie menaçante, impose une utilisation parcimonieuse des carburants et une utilisation plus intense des modes alternatifs à la route. De même, la rareté de plus en plus grande de l'espace nécessite une meilleure prise en compte de la consommation

foncière, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, pour une activité fortement consommatrice d'espace.

- **La réduction des gaz à effet de serre** est également un objectif majeur, dans la mesure où le transport en est un des principaux émetteurs. La structuration de la logistique sur le territoire et la qualité des interfaces avec le système de transport (multimodalité et intermodalité) conditionnent fortement l'utilisation des modes de transport peu émetteurs de GES.
- **Eviter le mitage territorial** est une priorité d'autant plus forte que le phénomène de péri-urbanisation et de densification des espaces ruraux deviennent inquiétants et réduisent d'autant les disponibilités foncières. L'optimisation des implantations économiques et particulièrement celles qui ont une forte connotation logistique, consommatrice de foncier, revêt une importance particulière.
- **Harmoniser implantations à vocation logistique** sur le territoire en tenant compte des prescriptions des SCOT et des politiques en matière d'infrastructures est une condition indispensable pour rendre cette fonction acceptable pour les populations et leurs élus.
- **Développer le transport ferroviaire, le transport combiné et le transport par voie d'eau** sont des objectifs centraux dans le cadre des objectifs généraux et environnementaux précédemment définis et dans l'intérêt d'un rééquilibrage du système régional de transport.

- **Des objectifs communs**

Au delà des objectifs respectifs du développement économique et de l'aménagement du territoire, la logistique recèle des objectifs communs aux deux domaines :

- **La mise en place de zones d'activités dédiées aux fonctions logistiques**, adaptées aux vocations économiques et fonctionnelles spécifiques des territoires et aux contraintes locales (environnement, urbanisation...).
- **L'encouragement de la mutualisation** des opérations de logistique et de transport, qui s'avère une nécessité pour parvenir à une optimisation des opérations, un meilleur équilibre des flux, une massification des flux, une réduction des coûts, une économie globale des ressources et une réduction des effets externes.
- **La création de sites multimodaux**, permettant en même temps de valoriser les modes alternatifs à la route et l'accueil des activités logistiques, et ce, avant tout sur les ports rhénans.
- **La création d'une image et d'une offre réellement européennes** en matière de logistique, alors que la région ne jouit pas en la matière (et ce, de façon infidèle à la réalité) d'une notoriété particulière.

11.3.2. **Un enjeu clé : coupler la relocalisation logistique et la multimodalité**

Le couplage de l'accueil des activités logistiques avec le développement de la multimodalité des transports est un objectif clé, qui répond à une logique économique et fonctionnelle et qui nécessite une intervention collective volontariste.

La relocalisation des activités logistiques est une démarche qui semble indispensable au regard de la situation actuelle de l'accueil des activités concernées, souvent insérées de façon incommode et pénalisante dans le tissu urbain et au regard de la demande actuelle qui implique la disponibilité d'espaces spécialisés et dédiés à la logistique qui font actuellement largement défaut. Plusieurs dimensions relèvent de cet objectif :

- **Regrouper sur des sites adaptés les activités génératrices de flux**, c'est à dire les sites logistiques des chargeurs et des prestataires, mais aussi les activités amont de la distribution et les activités de production industrielle générant des courants de flux importants.

- **Offrir des capacités et des emprises foncières** suffisamment vastes pour accueillir de nouveaux sites logistiques sur le territoire régional, sachant que les activités de flux, industrielles, commerciales ou logistiques sont de grosses consommatrices de grandes parcelles.
- **Offrir des services et fonctionnalités communes** et coûteuses aux entreprises ayant des activités de flux importantes (grandes parcelles, offre immobilière locative, accès autoroutiers, embranchement ferroviaire, quais fluviaux, gardiennage, services aux entreprises, aux véhicules, à la personne ...).
- **Réduire les effets environnementaux** de ces activités en choisissant des localisations adaptées à leurs contraintes opérationnelles, par exemple, en dédiant des sites évitant des circulations dans le tissu urbain, suffisamment éloignés ou séparés des zones résidentielles.
- **Brancher directement les zones dédiées aux activités de flux** sur les voies routières à grand gabarit pour permettre de minimiser les trafics routiers sur les territoires urbanisés ou sensibles et réduire le trafic des poids lourds en tissu urbain à ce qui est nécessaire au fonctionnement de la ville.

Le développement de la multimodalité est, comme on l'a vu plus haut, une nécessité d'un intérêt économique, environnemental et urbain important, mais qui souffre d'une inadéquation de l'offre des modes alternatifs (en particulier du fer) en regard de la demande actuelle des entreprises, qui se tournent essentiellement vers la route. Plusieurs pistes de réflexion s'imposent :

- **Créer un potentiel de massification** de trafics accessible en concentrant les activités génératrices de flux importants à l'intérieur d'un même périmètre et créer ainsi en amont du transport un processus de massification des flux permettant une utilisation économiquement plus rentable des modes ferroviaires, combinés et fluviaux.
- **Mettre en place des fonctionnalités multimodales** facilement accessibles techniquement pour les entreprises et sur lesquelles les opérateurs modaux peuvent à moindre coût grouper et dégroupier les trafics de et vers les entreprises clientes (embranchements ferroviaires, quais fluviaux, chantier combinés...).
- **Développer des offres transport adaptées**, permises par la mutualisation du transport de différents chargeurs ; ainsi, la mise en place d'offres de transport ferroviaire émanant soit des opérateurs, soit des chargeurs eux-mêmes, pourrait être favorisée grâce à une logique de regroupement géographique des utilisateurs. A ce titre, de potentiels Opérateurs de Fret ferroviaire de Proximité (OFP), pourraient trouver des conditions satisfaisantes de développement de leur offre.
- **Favoriser les implantations d'entreprises utilisant les modes alternatifs**, notamment en réduisant les loyers des entreprises implantées sur des zones logistiques multimodales et utilisant le transport ferroviaire et/ou le transport fluvial.

Les zones d'activité logistique multimodales sont ainsi les lieux où peuvent converger les deux objectifs et où peuvent s'harmoniser une politique d'accueil des fonctions logistiques et une politique d'optimisation du système de transport et de développement de la multimodalité. L'intérêt d'une double fonctionnalité de ces zones (logistique et multimodale) est donc grand, tant pour le développement économique que pour l'aménagement du territoire.

11.3.3. Cinq axes stratégiques

Des axes stratégiques pour maîtriser et développer une logistique à valeur ajoutée acceptable en Alsace

Le diagnostic et l'analyse prospective ont abouti à la conclusion que la logistique est une fonction majeure pour l'Alsace qu'il est nécessaire de maîtriser et de développer pour valoriser l'économie et le territoire alsacien. Cela aboutit à la formulation d'orientations stratégiques à l'échelle régionale. Ces orientations peuvent se résumer selon les cinq axes suivants, un axe fondateur et quatre axes spécifiques :

0. Faire le choix de l'économie des échanges

1. Créer une véritable communauté logistique alsacienne

2. Ouvrir encore plus l'Alsace sur l'Europe et le monde

3. Rénover et « multimodaliser » l'offre de transport

4. Une véritable politique d'accueil et de maîtrise des implantations logistiques

0. Faire le choix fondateur de « l'économie des échanges »

L'Alsace est une région atypique d'un point de vue logistique, nécessitant un concept original de développement de la logistique qui soit autant au service du tissu économique existant que futur. L'économie des échanges est à l'évidence au cœur de la mutation économique actuelle à l'échelle mondiale, mais ne peut être considéré en Alsace comme une activité en soi. Il existe dans cette région un **lien indissoluble entre l'industrie et la logistique, qui implique :**

- D'assurer le renouvellement et le développement de la logistique d'aujourd'hui pour **conforter le tissu industriel actuel** de la région.
- De permettre le développement de la logistique de demain, condition du **développement des activités et filières de l'avenir**.

Cela implique de choisir de façon sélective les segments logistiques à développer et implanter en Alsace ; trois familles correspondent clairement à ce choix :

- La logistique industrielle au service de l'activité productive alsacienne.
- La logistique de distribution européenne et euro-régionale.
- La logistique résidentielle et urbaine.

Il faut enfin fonder les choix logistiques sur la triple caractéristique logistique de la région :

- Comme région industrielle à préserver et à dynamiser.
- Comme région internationale ouverte sur l'Europe et le monde.
- Comme région métropolitaine dont le développement doit être maîtrisé.

1. Créer une véritable communauté logistique alsacienne

La logistique est une fonction globale et transversale, de caractère privé mais aux impacts et déterminants de caractère public.

Rassembler les acteurs publics et les acteurs privés

- Il faut mettre en place une démarche de **coordination, de réflexions et d'actions** impliquant les différents acteurs de la logistique :
 - Les entreprises donneuses d'ordre.
 - Les prestataires logistiques et transporteurs.
 - Les collectivités territoriales et l'Etat.
 - Les CCI.
 - Les grands acteurs de l'aménagement.
- Mettre en place un dispositif de **connaissance et de suivi** de l'économie des échanges, par exemple au travers d'un observatoire de la logistique.

Favoriser la collaboration et la mutualisation entre acteurs privés

- Révéler les besoins communs d'industriels ayant les mêmes besoins en matière de logistique et pouvant regrouper leurs opérations pour réduire les coûts :
 - Pour l'approvisionnement low cost de produits importés (industries d'assemblage).

- Pour la distribution en Juste A Temps de matières, pièces et composants vers les clients (industrie automobile...).
- Pour les industriels des produits de consommation, répondre aux nouvelles contraintes de la grande distribution en matière de livraison des points de vente (gestion partagée des approvisionnements, pratiques collaboratives ...) :
 - En plates-formes et entrepôts (plates-formes mutualisées, cross-docking...).
 - En moyens de transport routiers et ferroviaires (mutualisation des expéditions, mise en place de partenariats, création de liaisons ferroviaires mutualisées...).
- Répondre aux besoins en externalisation des opérations logistiques et en locaux adaptés, des entreprises industrielles.

2. Ouvrir encore plus l'Alsace sur l'Europe et le monde

S'intégrer dans l'économie mondiale est une nécessité pour assurer la pérennité du tissu économique alsacien. Même si la mondialisation n'est pas l'unique horizon de l'économie régionale, sa spécialisation dans des activités à valeur ajoutée et fortement exportatrices impliquent une forte ouverture internationale de l'Alsace.

Mieux utiliser les atouts de l'Alsace

- Valoriser le positionnement et la desserte exceptionnels de l'Alsace à l'échelle de l'Europe (barycentre de l'Europe des 25) et valoriser le caractère international des entreprises et de l'économie régionale.
- Utiliser le bon positionnement et la compétitivité logistiques comme clés de l'attractivité alsacienne, y compris les activités non logistiques comme les activités de production (économie des échanges).

Développer les outils opérationnels

- Corriger les handicaps qui freinent l'implantation des entreprises étrangères (accessibilité, accueil physique, services, main d'œuvre...).
- Compenser l'absence d'offre foncière et immobilière adaptée aux exigences de la logistique.
- Améliorer l'accessibilité internationale de la région (infrastructures, offres de services de transport...).
- Remédier à l'absence de lisibilité logistique et de communication de l'Alsace vis à vis des acteurs extérieurs.
- Prospector les entreprises étrangères ayant besoin de fonctionnalités logistiques efficaces pour rayonner sur le marché international.
- Développer l'offre de fret aérien sur l'Euro Airport de Bâle-Mulhouse.

Développer les projets avec les territoires étrangers

- Améliorer l'imbrication avec le Bade-Wurtemberg (notamment autour des pôles de l'industrie automobile), le Palatinat et Bâle (notamment en liaison avec l'industrie chimique et les besoins spécifiques de la logistique de l'industrie bâloise).
- Coordonner l'implantation des zones logistiques avec les besoins des collectivités étrangères voisines (agglomération bâloise, Kehl, Fribourg, Karlsruhe...).
- Coordonner les politiques française, allemandes et suisses en matière d'infrastructures de transport (autoroutes, lignes ferroviaires, ports).

3. Rénover et « multimodaliser » l'offre de transport

Le transport routier souffre de déséquilibre des flux, d'une excentration, de pénurie et de baisse du pavillon français ; le transport ferroviaire s'est fortement affaibli et ne répond pas aux besoins

logistiques ; le Rhin et les ports rhénans sont des outils uniques en France. Il faut valoriser ou améliorer ces différents outils et les transformer en atouts pour la logistique et l'économie alsacienne.

Transport routier

- Favoriser les partenariats entre transporteurs et faire émerger les besoins de transport par grandes destinations géographiques, afin d'optimiser les chargements et rééquilibrer les flux.
- Promouvoir des partenariats avec les régions avec lesquelles l'Alsace échange (recherche de frets mutualisables, construction de liaisons nouvelles équilibrées...).

Transport ferroviaire

- Renouveler l'offre ferroviaire alsacienne (nouvelles offres axiales, notamment vers le Sud, promotion de la mutualisation des envois par grandes relations).
- Insérer durablement le transport ferroviaire dans une logique de mutualisation des flux et de partenariat entre chargeurs et entre chargeurs et opérateurs.
- Favoriser l'émergence de plates-formes logistiques embranchées comme outil de massification de trafic et de mutualisation des envois ou des réceptions.
- Promouvoir de nouvelles offres, notamment de liaisons géographiquement spécialisées, intégrant une approche plus logistique des besoins des chargeurs.
- Mise en place d'Opérateurs de Fret Ferroviaires de Proximité (OFP), permettant une approche collaborative du fret ferroviaire et une massification locale des trafics, en coopération avec la SNCF.
- Utiliser le foncier ferroviaire comme outil de reconquête du transport ferroviaire en proposant des niveaux de loyers préférentiels pour les entreprises utilisant le fer.
- Moderniser les infrastructures ferroviaires stratégiques, notamment assurant les connexions avec l'extérieur (ligne Mulhouse-Dijon, connexions avec le réseau allemand...).

Transport fluvial

- Valoriser les ports fluviaux (Strasbourg, Colmar et Mulhouse) comme grands sites d'accueil des activités logistiques sur le territoire alsacien parce qu'ils sont les sites les plus ouverts aux échanges internationaux.
- Dynamiser le trafic de conteneurs maritimes de et vers les ports de la Mer du Nord afin de créer un grand service massifié de pré et post acheminements terrestres.
- Favoriser la tri modalité des ports (voie d'eau, fer, route) et leur situation privilégiée pour l'inter modalité (transport combiné).
- Utiliser le foncier fluvial pour l'accueil des entreprises utilisant la voie d'eau en proposant des niveaux de loyers préférentiels pour les entreprises utilisant la voie d'eau.

4. Une véritable politique d'accueil et de maîtrise des implantations logistiques

La « non politique » d'accueil des fonctions logistiques en Alsace a induit des implantations sauvages et inorganisées, un mitage territorial, des effets externes non maîtrisés, ce qui empêche l'implantation de projets attractifs. Il est donc indispensable de mettre en place une stratégie concertée permettant d'optimiser l'accueil des activités logistiques et d'en maîtriser le développement.

Des normes et des principes d'implantation

- Suivre et contrôler les implantations logistiques sur le territoire en fonction des sites d'implantation et du type de logistique concerné.
- Fixer de façon concertée des règles et des critères pour l'accueil des fonctions logistiques en fonction du type de zone ou de territoire et du type de logistique concerné et les appliquer de façon homogène sur le territoire régional.
- Être sélectif dans l'implantation des établissements logistiques et les diriger vers des sites adaptés en fonction de leur nature et de leurs flux (Zones d'Activités Logistiques ou ZAL).

Une politique d'accueil permettant d'atteindre des objectifs plus globaux

- Permettre de développer les activités logistiques et les trafics multimodaux sur un même site afin d'optimiser la gestion globale des flux.
- Favoriser une insertion des activités de flux dans le tissu urbain et l'environnement, en améliorant l'accessibilité aux infrastructures lourdes et leur desserte urbaine et en permettant une implantation des installations opérationnelles respectueuses des espaces résidentiels et de l'environnement.
- Renouveler la qualité de l'immobilier logistique qui n'est actuellement pas, le plus souvent, aux nouvelles normes sécuritaires.

Des zones d'accueil dédiées à la logistique

- Promouvoir des Zones d'Activité Logistiques (ZAL) de taille diverse (de 30 à 300 ha) capables d'accueillir des activités de l'économie des échanges (industrie, distribution, logistique, transport), soit de proximité, soit à vocation européenne.
- Mettre en place une organisation logistique territoriale cohérente au travers d'une politique de zones d'accueil complémentaires et répondant autant aux besoins logistiques locaux, qu'aux nécessités du développement maîtrisé de la logistique régionale, en tenant compte des (dés)équilibres régionaux et des vocations des territoires.
- Adapter la politique d'implantation logistique et de zones d'accueil spécialisées aux objectifs des SCOT.
- Calquer l'implantation des zones sur l'organisation générale des grandes infrastructures de transport (routes et autoroutes, fer, Rhin).

11.3.3. Proposition du bureau d'étude: dix actions à mettre en oeuvre

Ces cinq axes stratégiques peuvent être concrétisées en actions concrètes à mettre en oeuvre à court et à moyen terme. Nous proposons ainsi les dix actions suivantes :

Actions à court terme :

Action N°1 : Mener une campagne d'information et de communication interne et externe à la région sur les enjeux de l'économie des échanges, dans l'objectif de les faire partager par tous les acteurs décideurs (acteurs concernés : Conseil Régional, DRE, ORTAL et CCI).

Action N°2 : Créer un outil d'observation, de réflexion, de concertation et de suivi permanent de la logistique à l'échelle régionale, doté notamment de moyens opérationnels comme un M ou Mme logistique, chargé de coordonner la politique des acteurs alsaciens dans ce domaine ; l'ORTAL pourrait être le cadre de cet outil.

Action N°3 : Créer un Club logistique alsacien favorisant partenariat et mutualisation du transport et de la logistique à l'échelle régionale, susceptible de mettre en commun les problèmes, les ressources et les solutions dans l'intérêt de toutes les familles d'acteurs économiques concernés ; les CCI, l'ADIRA, le CAHR, l'ACUTA, l'URTA et l'ASLOG pourraient être les acteurs clés du Club.

Action N°4 : Favoriser la promotion de l'Alsace en France et à l'étranger comme région logistique attractive et favoriser la prospection internationale pour l'implantation d'acteurs nouveaux dans la région ; Alsace International pourrait être le pivot de cette action, en partenariat notamment avec l'AFII.

Action N°5 : Mettre en place un outil de consolidation des frets ferroviaires dans la région, regroupant opérateurs ferroviaires, combinés et chargeurs et favoriser l'émergence d'Opérateurs de Fret de Proximité (OFF) ; RFF, la SNCF et le Conseil Régional pourraient être à l'initiative de cette action.

Action N°6 : Réserver le foncier ferroviaire et fluvial disponible aux entreprises utilisant réellement ces modes et favoriser leur implantation sur les emprises concernées, notamment au travers d'une réduction des loyers en contrepartie d'une utilisation du fer ou de la voie d'eau ; le Port Autonome de Strasbourg, les Ports de Colmar et Mulhouse, la SNCF et RFF sont concernés.

Action N°7 : Intégrer l'accueil des activités logistiques dans les SCOT en cours d'élaboration et définir une charte d'implantation avec des critères sélectifs d'implantation ; les SCOT et les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin sont avant tout concernés.

Actions à moyen terme :

Action N°8 : Développer une offre immobilière pour l'implantation des sites logistiques de proximité (répondant aux besoins locaux, notamment dans les ZA traditionnelles (ex stockage de débord) ; les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, la CUS, les ports sont les principaux concernés.

Action N°9 : Mettre en place un programme d'aménagement logistique de zones logistiques hiérarchisées :

- Une ZAL à vocation européenne de + 200 ha dans le secteur de Mulhouse, prioritairement dans une zone portuaire.
- Des ZAL multimodales au Nord et au Sud de Strasbourg à vocation métropolitaine (Herrlisheim-Drusenheim, Fegersheim ?).
- Une zone d'accueil dans le secteur « alsaco-badois » au Nord de la région (Lauterbourg ?).
- Une zone d'accueil dans le secteur « alsaco-bâlois » au Sud de la région.

Parmi les principes président à la réalisation de ces zones, on peut mettre en priorité la nécessité de réaliser des zones multimodales en priorité près des ports et la nécessité qu'elles soient embranchées fer. Par ailleurs, dans au moins une de ces zones, il est indispensable d'installer un parc logistique locatif intégrant une approche HQE.

Le Conseil Régional, les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, la CUS, la CAMSA, les ports sont les acteurs concernés en relation avec des investisseurs et promoteurs spécialisés.

Action N°10 : Moderniser les infrastructures ferroviaires reliant la région et les autres territoires, ce qui concerne des infrastructures de la région et hors région : l'ligne Mulhouse-Dijon (mettre au gabarit B+), liaisons frontalières (Strasbourg-Kehl, Mulhouse-Müllheim) ; RFF, SNCF et Conseil Régional sont les principaux concernés.