

Etude sur le développement des activités logistiques en Alsace

Abrégé

Un diagnostic logistique favorable à l'Alsace

Alsace : un territoire logistique remarquable, mais peu valorisé

L'Alsace est une importante région logistique, même si cette réalité n'est pas toujours 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 importante 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 contribuent donc à en faire un territoire logistique remarquable, mais qui n'est pas suffisamment valorisé comme atout de dynamisation économique du territoire.

Plusieurs **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 d'activités productives 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.

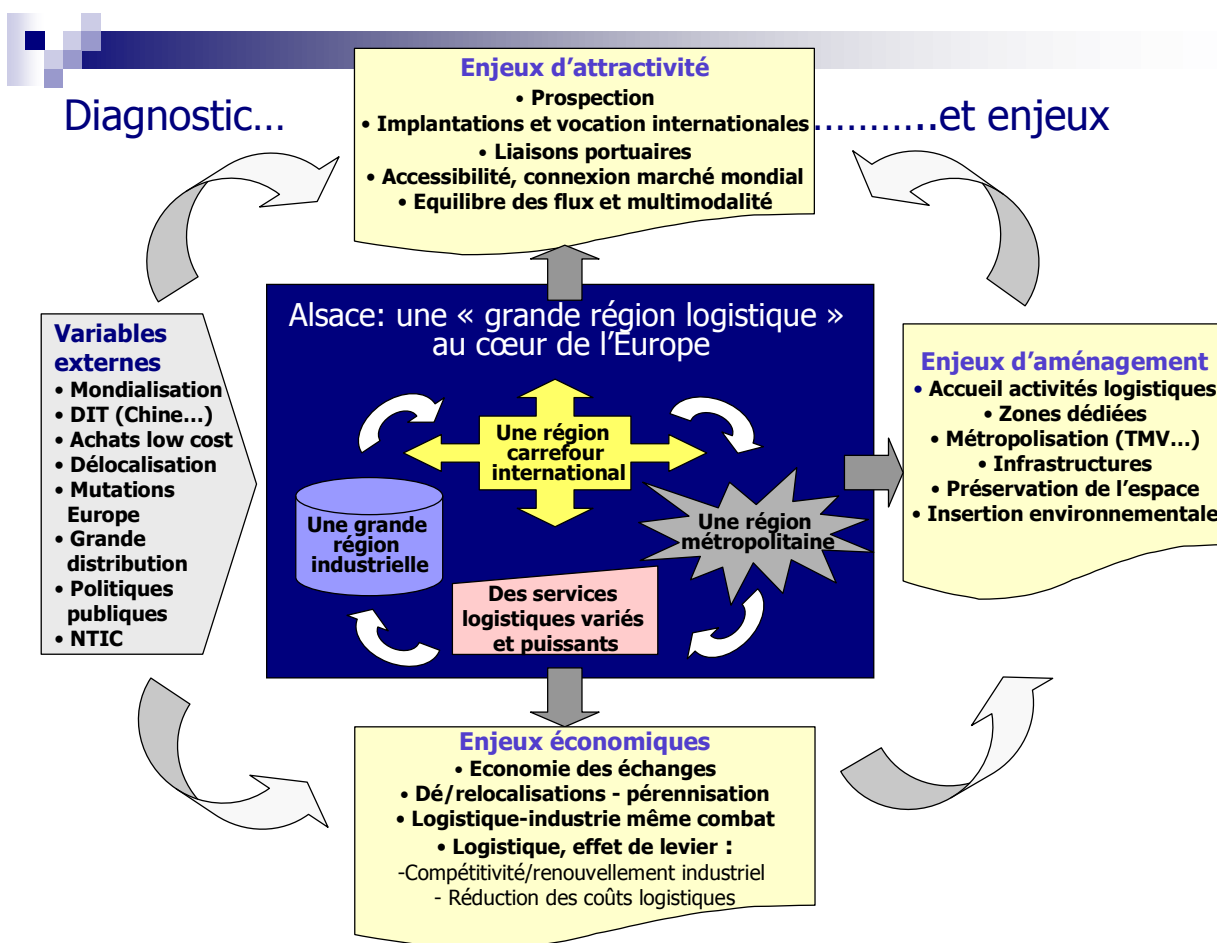
Au delà de la sphère productive, la grande distribution joue un rôle dominant, qui se concentre, s'internationalise et impose de plus en plus ses conditions aux autres acteurs de la chaîne. A cet égard, l'évolution technologique et notamment la généralisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) 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. Les délocalisations/relocalisations et la pérennisation du tissu industriel alsacien sont fortement corrélées à la capacité du système économique régional à s'intégrer dans l'économie des échanges et notamment à proposer une offre logistique de qualité. **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 elle peut 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 du déséquilibre des flux (qui pénalise gravement l'économie régionale) et de la multimodalité jouent un rôle de plus en plus crucial 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.



Des vocations logistiques internationales renforcées

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.

| 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, lui permettent de se positionner très favorablement, 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'Île 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, est donc un facteur naturel de développement de la logistique de distribution régionale.

La logistique industrielle est très puissante 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.

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 européens, irrigués par les trois principaux modes de transport.
- 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, bien que 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...) 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 excentré à l'Est par rapport au marché français, alors que l'Alsace est spécialisée dans des produits à forte diffusion nationale (ex : brasserie).
- Une méfiance locale pour une activité puissante mais peu 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 », qui prive l'Alsace d'un atout en matière d'attractivité.
- Une tradition d'implantation de l'activité économique qui aboutit au mitage spatial de la logistique.
- Une faible offre de zones adaptées pour les établissements à vocation logistique, qui empêche l'implantation de sites importants.
- Une culture patrimoniale forte où les entreprises développent leurs opérations et outils logistiques sur des

terrains et installations propres et réduit le recours aux prestataires, encourageant ainsi le développement de la logistique sur des sites pas nécessairement adaptés et empêchant 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 les autoroutes (contournement de Strasbourg, connexion avec les réseaux allemand et suisse) et le réseau ferroviaire (connexion au réseau allemand, continuité 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 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 encourageant ; 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 sont présents de manière 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 puissants, riches et peuplés, forts inducteurs de logistique est un atout majeur 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 alsacienne restent sur une image de l'économie régionale, encore fondée sur une industrie active et en expansion, alors que les mutations du système économique mondial 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 pour le 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 rendant difficile l'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.

Des scénarios pour une stratégie logistique en Alsace

Quatre scénarios¹ ont été proposés ; ce sont des scénarios de contexte, permettant d'imaginer des futurs possibles et contrastés. L'occurrence de ces scénarios est incertaine, en revanche, plusieurs hypothèses sont possibles, mais dont on ne possède pas les clés en région.

Ces scénarios sont les suivants :

- **Scénario 1 : « La firme mondiale »** qui est celui de la primauté du marché mondialisé, de la domination des organisations transnationales, de la libéralisation accrue et de la priorité à la compétitivité des entreprises et de l'importance des nouvelles technologies. Alors que les importations continuent de croître, notamment en provenance des pays « low costs », la place de l'Alsace est valorisée, au cœur d'un corridor majeur où les flux d'échanges européens et mondiaux convergent, où la métropolisation du territoire s'accroît et où de méga concentration logistique s'implantent. La route domine, même si la massification des trafics impose le recours aux autres modes et notamment le Rhin.
- **Scénario 2 : « Régulation européenne »** donne la priorité au développement et à l'harmonisation européenne, à l'intervention forte de l'UE par le biais de politiques volontaristes en matière d'outils de régulation (taxation des infrastructures et l'émission de CO2...) et la permanence de grands projets infrastructurels notamment des modes alternatifs à la route. L'Alsace, en raison de sa situation, bénéficie d'une accélération de la voie d'eau et du fer sur les grands axes d'échange. Les flux sont massifiés et la croissance de la route contenue, notamment grâce au péage des poids lourds. Des plates-formes multimodales à vocation européenne se développent, notamment à Mulhouse.
- **Scénario 3 : « Petites Europes »** se justifie par l'anticipation de problèmes énergétique et climatiques et de l'augmentation très forte des coûts de transport. La mondialisation se poursuit sur des bases plus équilibrées et surtout le système productif se réorganise sur des principes fondés sur la proximité, à l'échelle euro-régionale. Un complexe rhénan transfrontalier se met en place, valorisant des partenariats productifs importants et favorisant les échanges de proximité. De fortes incitation et interventions publiques à l'échelle euro-régionale favorisent les modes alternatifs sur les moyennes et longues distances. Le développement spatial de la logistique est plus équilibré et partagé entre les principales agglomérations.
- **Scénario 4 : « Vers le Peak Oil »** est justifié par une crise énergétique qui s'annonce brusquement et l'aggravation des problèmes climatiques, nécessitant des mesures draconiennes, en particulier l'instauration de quotas d'émission de CO2. La croissance mondiale est stoppée et les échanges considérablement ralentis. La prégnance des variables environnementales est manifeste. On assiste à un fort recul de la route dans le cadre d'un trafic stagnant et à une augmentation des parts de marchés autres modes. Les trafics à courte distance dominent, même si le fer et la voie d'eau, plus économes en énergie, sont valorisés pour la longue distance. L'influence des grandes villes stagne, seule Strasbourg conservant une forte influence logistique.

L'objectif n'est pas de « choisir » un scénario ; on peut considérer que chacune des hypothèses est soit possible, soit probable, soit souhaitable, soit inacceptable. Le but de cette démarche est d'éclairer des choix de nature politique à faire pour la région en tenant compte des diverses éventualités possibles.

Cependant, ces scénarios révèlent que **dans tous les cas plusieurs variables seront valides** ; ce sont celles-ci dont il faudra tenir compte, car on a une forte probabilité qu'elles se concrétiseront. 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.

¹ Ces scénarios ont été repris des travaux « Prospective Fret 2030 » réalisés dans le cadre du PREDIT (Programme de Recherche et d'innovation dans les Transports) et animé par Samarcande

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, comme vecteur « d'intelligence » et d'optimisation dans les activités de flux.
- 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 seront 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.

Orientations stratégiques 2010-2020

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 d'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 Gaz à Effet de Serre (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.

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.

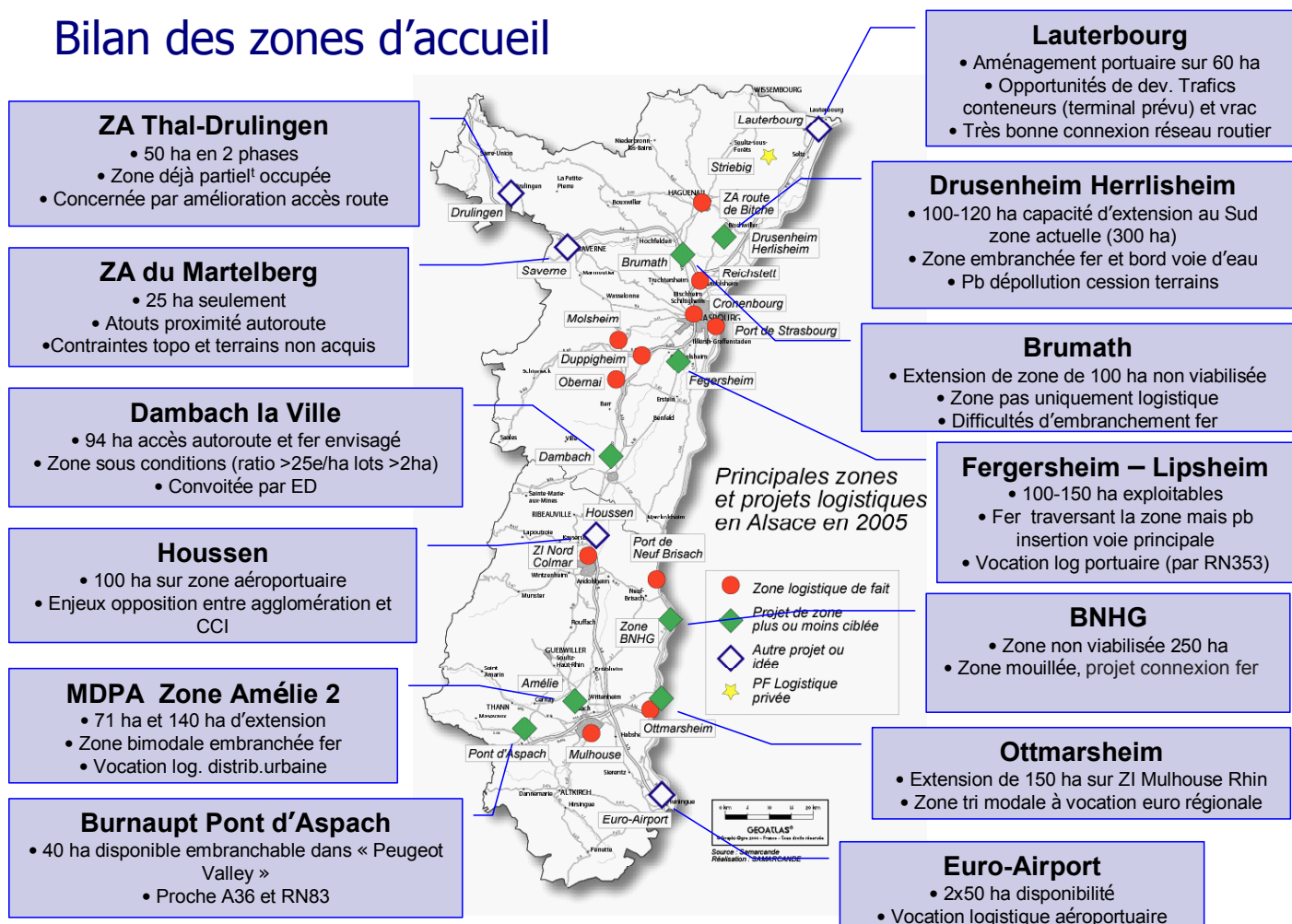
La relocalisation des activités logistiques est une démarche qui semble indispensable au regard de la situation actuelle de l'accueil des activités concernées, souvent insérées de façon incommode et pénalisante dans le tissu urbain et au regard de la demande actuelle qui implique la disponibilité d'espaces 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.

Bilan des zones d'accueil



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 dégrupper 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.

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, qui nécessite un concept original de développement de la logistique. L’économie des échanges est à l’évidence au cœur de la mutation économique actuelle à l’échelle mondiale. En Alsace, il existe 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 : entreprises donneuses d'ordre, prestataires logistiques et transporteurs, collectivités territoriales et l'Etat, CCI, 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 et composants (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 de l'économie régionale.
- Utiliser le bon positionnement et la compétitivité logistiques comme clés de l'attractivité alsacienne, y compris pour 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, services de transport...).
- Renforcer la visibilité logistique et la 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 (Schéma de Cohérence Territorial).
- Calquer l'implantation des zones sur l'organisation générale des grandes infrastructures de transport (routes et autoroutes, fer, Rhin).

