

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

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

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

Si l'Alsace est la deuxième région industrielle française, Adrien Zeller (Président du Conseil Régional) rappelle qu'elle est aussi particulièrement sensible en matière d'environnement. Comment faire en sorte que le territoire connaisse un haut niveau de développement tout en restant attractif ? Accusée de générer du trafic routier, d'être une grande consommatrice d'espace et de produire peu d'emplois, l'activité logistique ne jouit pas d'une bonne image auprès des élus ou du grand public. Or, comme l'indique Jean Michel Clerc (CCI de Mulhouse Sud Alsace), la logistique fait partie intégrante du process industriel. Dans un contexte de mondialisation de l'économie et de concurrence accrue, elle est un élément de compétitivité des entreprises. Pascal Mangin (Adjoint au maire de Strasbourg, Conseiller régional) souligne qu'un système logistique performant permettra aux entreprises alsaciennes de se maintenir. Il pourrait accompagner la mutation de l'industrie, voire générer un nouveau tissu d'entreprises. Selon André Reichardt (Vice président de la CUS et du Conseil Régional), cela devrait lever les réserves persistantes, pour peu que l'on associe à cette question celles de la qualification et de l'environnement.

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

Pourtant les flux s'accroissent et ,dans ce système, les entrepôts logistiques ont un rôle croissant de cross-docking, de stock de débord ou de sécurité, plutôt que de stockage traditionnel. Selon François Retailleau (Alsabail), les investisseurs sont friands de plates formes logistiques. Si les surfaces proposées localement sont en deçà de celles pratiquées par les grands groupes nationaux, des investisseurs locaux sont prêts à placer des capitaux dans des plates formes régionales.

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

Dans le Bas Rhin, la politique du Conseil Général, exposée par Jean Luc Mantelet (Directeur du pôle développement des territoires du Conseil Général 67), vise depuis 15 ans à limiter le mitage de l'espace par un trop grand nombre de zones d'activité, et concentre ses moyens sur quelques zones, dont 2 plates formes intermodales.

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

Jean-Louis Jérôme (Directeur du port autonome de Strasbourg) nous explique que la future zone d'extension du port à Lauterbourg sera accessible par voie routière, fluviale et ferrée, et remporte

ainsi un vif succès auprès des futurs acquéreurs. Car comme le souligne Hubert Striebig (Transports Striebig), la multimodalité est essentielle dans ce domaine.

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

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

Clémentine Brachet-Sergent,
ORTAL