

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Atelier n° 5 système logistique régional – Mulhouse, le 02 03 2023

L'ORT&L Grand Est a organisé un cycle de 5 ateliers de travail abordant l'immobilier, les infrastructures et les flux de fret, la transition écologique, les ressources humaines et le système logistique régional. L'ensemble des thématiques sont liées. C'est pourquoi, l'approche de l'ORT&L aborde la logistique de façon transversale.

L'atelier du 02 03 2023 à Mulhouse a été consacré au système logistique régional. Le bloc note résume les principaux points qui y ont été abordés.

1. Contexte

La logistique est une **fonction indispensable** à la grande majorité des activités économiques. Avec **7 %** de l'emploi salarié, la logistique est un secteur économique majeur du Grand Est.

Or, c'est un sujet encore trop peu analysé. Les données concernant les flux de personnes, de voyageurs sont finement décrites par des données de trafic, de comptage ou par des enquêtes. Cela n'est pas le cas pour la logistique où les données sont beaucoup plus difficiles à mobiliser et à analyser.

La logistique présente **plusieurs enjeux** :

- **Faire accepter** la logistique auprès des élus et des habitants : activités pourvoyeuses d'emplois, supports à des activités industrielles, décarbonation des flottes de poids lourds => réduction de la pollution et du bruit.
- Avoir **une vision commune** acteurs publics / acteurs privés : pérenniser et développer les échanges entre le public et le privé même si les échéances sont très différentes => 12 à 18 mois pour un logisticien, plusieurs années voir plus de 10 ans pour une collectivité.
- Disposer d'une **bonne connaissance** du système logistique régional.

2. Diagnostic

2.1. Trois axes majeurs logistique

La Région Grand Est est un territoire de **carrefours** et **d'interfaces** avec les 4 pays voisins : Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse. Le territoire est organisé autour de 3 grands axes majeurs :

- **Rocade champenoise** en périphérie de l'Île de France.
- **Sillon Lorrain** : corridor d'échange entre l'Europe du Nord et du Sud et une polarisation du Luxembourg.
- **Plaine d'Alsace** : tissu avec de nombreuses entreprises industrielles de taille intermédiaire et liens avec l'Allemagne, la Suisse et l'Europe centrale.

2.2. Le part important de la route

300 Mt de marchandises par an sont transportées vers et / ou depuis le Grand Est. L'orientation des flux s'inscrit essentiellement selon un **axe nord / sud**. Les flux de transit représentent une part importante de **30 %** des marchandises.

85 % des marchandises sont acheminées par route. Le rail pèse **8%** et le fluvial **7%**. L'usage de la route est donc massif alors que le Grand Est dispose d'infrastructures ferroviaires et fluviales reliées aux grands ports maritimes européens. Il y a donc un **grand potentiel de report modal**.

2.3. Atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour la Région Grand Est

- **Atouts** : positionnement géographique stratégique, réseau de transport dense, maillage de plates-formes multimodales, logistique massifiée à la différence d'autres régions en France, faible taux de vacance du parc immobilier logistique.
- **Faiblesse** : à l'écart de la dorsale majeure Lille-Paris-Lyon-Marseille concentrant la majorité des pôles logistiques français, forte dépendance au transport routier, saturation de certains nœuds routiers et ferroviaires.
- **Opportunité** : proximité avec des territoires dynamiques = Ile de France, Suisse etc., nuisance mais potentielle valeur ajoutée pour les flux de transit s'ils s'arrêtent et créent de la richesse, présence de nombreuses friches = autant d'opportunité pour l'implantation de dépôts et / ou plates-formes logistiques.
- **Menaces** : concurrence des pays frontaliers et des régions voisines, vieillissement de la population, manque de main d'œuvre qualifiée, mauvais état des infrastructures secondaires ferroviaires et fluviales, absence de véritable stratégie logistique régionale.

3. Analyse croisée

Une table ronde a réuni des acteurs ou des partenaires du monde de la logistique : CCI, Ports fluviaux, entreprises de transport et de la logistique. Les échanges ont permis de pointer un certain nombre de sujets clés.

3.1. L'enjeu de la fluidité

La **digitalisation** des marchandises est stratégique : suivi de la localisation des marchandises en temps réel. S'il y a un dysfonctionnement à un endroit ou un autre de la chaîne, c'est l'ensemble de la chaîne qui est désorganisée. Le fonctionnement est donc fragile.

3.2. Le défi du dernier kilomètre dans les agglomérations

La mise en place des **ZFE-m** va impacter l'acheminement des entreprises sur le dernier kilomètre dans les agglomérations concernées. Il faudra envisager un **maillage de stations hydrogène / GNV** pour les poids lourds. Les acteurs économiques sont demandeurs d'harmonisation sur les règles des ZFE. La réduction de la place de la voiture en ville suppose également de repenser la logistique urbaine. Il est donc indispensable de réfléchir à la **réorganisation du dernier kilomètre** dans les territoires.

3.3. Anticiper les besoins potentiels

Le port autonome de Strasbourg dispose de 3 sites : Strasbourg, Lauterbourg et Marckolsheim. Un terminal conteneur a été créé à Lauterbourg. Dans un premier temps, son utilisation était limitée. Sa présence a favorisé l'installation d'un industriel utilisant le terminal à son maximum de capacité. C'est pourquoi, une deuxième tranche va être prochainement aménagée. Dans le domaine de la logistique, les acteurs publics sont bien souvent **soit trop en avance soit trop en retard**.

3.4. Des coûts de transport « flambent » à l'approche des agglomérations

Le port de Strasbourg va créer un terminal trimodal eau, ferroviaire, routier en 2028. Le réseau ferroviaire présente des faiblesses : voies ferrées non électrifiées du Port autonome et de l'axe Lauterbourg / Strasbourg. Il y a donc un enjeu à améliorer les infrastructures ferroviaires à proximité du Port. Par exemple, un train de fret réalisant la liaison Anvers => Strasbourg consomme **20 % de son coût** d'exploitation à l'approche de Strasbourg. En effet, il faut changer plusieurs fois de locomotive pour passer de l'électrique au diesel, attendre pour disposer de sillons disponibles (engorgement des nœuds ferroviaires), couper les convois en plusieurs parties etc.

3.5. Logistique et aménagement du territoire

Les dépôts logistiques se situaient à l'écart des zones urbanisées. Ils ont été rattrapés par l'urbanisation par la suite. La logistique a été un **impensé des politiques publiques d'aménagement du territoire**. Il y a un vrai enjeu de sécurisation de la localisation des activités logistiques.

Le paradigme a changé avec le développement du e-commerce où c'est la marchandise qui vient à la maison. En 2023, ce qui est consommé vient le plus souvent d'ailleurs en Europe ou dans le monde. Les acteurs économiques doivent pouvoir être en capacité de faire venir efficacement les marchandises.

Il est donc indispensable de prendre en compte le transport de marchandises de façon aussi importante que les transports de personnes.

3.6. Des échéances différentes

Les entreprises de la logistique ont une vision à court terme de leur activité : **pas plus de 12-18 mois**. Elles doivent constamment s'adapter aux évolutions du marché. Le temps des politiques d'aménagement du territoire se construisent sur des années voir des décennies. Tout l'enjeu est de **faire converger les deux approches** même si, dans les faits c'est très compliqué.

4. Des évolutions à venir

Les normes environnementales vont contraindre au **verdissement des flottes PL**. Or, il n'y a qu'une seule station GNV pour les poids lourds dans tout le Haut-Rhin à Niederhergheim. La marche à franchir est importante pour le verdissement des flottes.

Il y a également un enjeu à **électrifier toutes les voies ferrées** pour non seulement réduire les émissions de GES, mais aussi éviter les changements de locomotives pour passer d'une traction électrique au diesel et inversement. Cela permettrait de réduire la durée de trajet donc les coûts. Une stratégie logistique est fortement liée aux **réseaux énergétiques**.

La logistique n'existe pas dans le droit de l'urbanisme. Elle est juste appréhendée sous l'angle des entrepôts. Pourtant, les enjeux d'intégration de la logistique dans l'urbain est stratégique, surtout après des décennies de desserrement logistique. Le **zéro artificialisation net** (ZAN) devrait favoriser la requalification de certaines friches pour le développement des activités logistiques.

Les publications récentes Afut Sud Alsace en lien avec le sujet :

Chaînes logistiques : quelles mutations du mondial au local ? – Juin 2021

<https://www.aurm.org/uploads/media/61239e1964d03.pdf>

Chaînes logistiques : quelles mutations du mondial au local ? – Synthèse – Juin 2021

<https://www.aurm.org/uploads/media/61239f1abac71.pdf>

Les enjeux de développement de l'hydrogène : potentialités, stratégies des acteurs et projets dans m2A et le Sud Alsace – Juillet 2021

<https://www.aurm.org/document/les-enjeux-de-developpement-de-l-hydrogene-potentialites-strategies-des-acteurs-et-projets-dans-m2a-et-le-sud-alsace/show>

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :

L'Afut Sud Alsace

33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse

Rédaction : Stéphane DREYER

Date : avril 2023

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte