



ETUDE TRANSPORTS DE MARCHANDISES – PLATES-FORMES MULTIMODALES

Rapport de synthèse

Pour le SCOT de la Région Mulhousienne



Septembre 2004

Au cœur du territoire alsacien, lui-même au carrefour de grands corridors d'échanges régionaux, nationaux et européens, le territoire du SCOT est amené à affirmer sa position stratégique alors que son économie connaît une mutation profonde. Cet enjeu devient un véritable dilemme car :

- d'un côté, la redynamisation de l'économie risque d'accroître des contraintes environnementales déjà fortes, du fait du transit important et qui risque de le devenir davantage encore,
- mais, ne pas relever ce défi signifie de courir le risque de ne pas valoriser les atouts indéniables dont jouit ce secteur (bon positionnement géographique, grand carrefour autoroutier et ferroviaire renforcé par une voie rhénane puissante).

D'où l'idée de concilier ces contraintes en développant la **multimodalité et en reconvertissant les espaces du carreau minier, vastes et bien pourvus en installations ferroviaires.**

Nous pensons qu'un tel projet est réalisable à condition de tenir compte de certaines réalités des mondes industriel, de la logistique et du transport, dont la compatibilité avec le SCOT n'est pas forcément évidente.

Avant de proposer des solutions pratiques, le rapport d'étude qui suit présente successivement les trois grands jeux de contraintes et d'opportunités qu'il faut gérer afin d'aboutir à un tel résultat, et qui sont relatifs :

- aux grandes tendances générales observées dans la logistique et le transport (volume 1 du rapport final),
- aux spécificités du territoire d'étude et les stratégies des acteurs par rapport à ces tendances, avec une vision prospective (volume 2 du rapport final),
- aux possibilités pratiques offertes sur le SCOT (foncier, équipements...), afin d'y répondre (volume 3 du rapport final).

1) Les grandes tendances de la logistique et du transport

La gestion des flux et du transport, d'une manière générale

Après une longue période marquée par ce qu'on nomme le « flux tendu » (réduction des stocks et approvisionnements cadencés au fur et à mesure des besoins) favorable au transport routier, on assiste à une application plus discriminée de ce mode de fonctionnement. Certes les contraintes de gestion de stocks et d'approvisionnement demeurent mais se cherchent, au moins dans un certain nombre de secteurs, des solutions plus compatibles avec la complexification du transport routier (réglementations, saturation des axes...) et avec les exigences croissantes du respect de l'environnement.

Ceci est vrai des opérateurs de transport, comme des chargeurs. Les uns et les autres tentent de concilier des impératifs contradictoires par un retour à une certaine massification des flux. Celle-ci suppose soit l'utilisation de modes massifiés pour l'approvisionnement associés à la route en dessertes terminales, soit des sites embranchés au rail ou installés au bord de la voie d'eau. Les raisons en sont multiples : économiques, organisationnelles, commerciales (image par rapport à certains partenaires...). **Une autre conséquence est la multiplication des « sites relais » (qu'ils soient purement techniques pour la**

gestion des véhicules ou logistiques pour la gestion des marchandises), et l'on voit les réseaux de telles plates-formes devenir un des éléments de l'aménagement des territoires.

La réorganisation du fret ferroviaire

Soumise à une crise structurelle grave, la SNCF abandonne les dessertes non rentables, et se réorganise autour de 2 axes :

- les relations grandes distances entre points générateurs de flux importants, réputés plus rentables,
- des dessertes terminales (apparentées à du feeding), assurées par fer et/ou par route depuis les points nodaux majeurs.

Cette évolution est appuyée par la mise en service d'un outil de suivi et de gestion des marchandises et wagons, pour un service plus fiable.

La massification des flux de conteneurs

Part importante de l'activité du port de Ottmarsheim, les conteneurs maritimes sont eux-mêmes l'objet d'une rationalisation drastique due au gigantisme croissant des navires porte-conteneurs maritimes. Leur taille impose qu'ils touchent un nombre limité de ports, alimentés par des hinterlands renforcés où le fer et la voie d'eau deviennent l'indispensable complément de la route.

2) Les spécificités du territoire d'études et les stratégies des acteurs

Face aux évolutions de la demande, le territoire d'étude présente quelques caractéristiques marquantes.

Des atouts

Bien que motivées par des raisons similaires mais différentes, ces diverses tendances de la logistique et du transport sont à mettre en parallèle.

A l'extrémité Ouest de la « banane bleue », les atouts du territoire d'étude consistent indéniablement dans sa situation géographique. Tangent à la banane bleue, il est également situé sur les grands corridors qui relient le Nord de l'Europe au Sud de la France. Il se trouve de fait dans un jeu de plates-formes qui, pour certaines, sont en voie de saturation (Strasbourg, Bâle...) et intéresse de ce fait les opérateurs logistiques à grand rayon d'action.

La tendance à l'externalisation de fonctions logistiques de la part des industriels et des entreprises commerciales renforce ce point et « une place est à prendre ». Les carrefours ferroviaires et autoroutiers déjà mentionnés le permettent, ainsi que l'amélioration possible de certains segments ferroviaires locaux vers le port de Ottmarsheim.

Cette vocation régionale et eurorégionale se heurte cependant à des pratiques parfois complexes.

Des faiblesses

Elles surgissent de différents horizons.

- **L'horizon industriel.** En mutation profonde l'économie locale se tourne beaucoup vers les services et les activités peu productrices de flux (biotechnologies...). Le reste du tissu économique comprend un grand nombre de très petites entreprises (peu compatibles avec les diverses formes de multimodalité) et vers la grande distribution, consommatrice d'espace mais qui, à l'inverse d'autres activités, continue d'internaliser la logistique et le transport, avec la route comme mode dominant.

Reste PSA, essentiel des emplois et des flux du territoire, mais dont les modes de fonctionnement demeurent tendus à l'extrême, seules ses exportations étant compatibles avec le transport combiné.

La question se pose de l'orientation volontaire du profil économique futur.

- **L'horizon des opérateurs logistique et transport..** Il faut savoir que les organisations locales de transporteurs et leurs systèmes d'exploitation dépendent souvent de choix faits à des échelles nationales ou internationales (tant du fait des chargeurs que des transporteurs, voire d'organisations qui leurs sont communes), et qui influent sur :
 - o les itinéraires et les chantiers d'embarquement des marchandises et/ou véhicules,
 - o et, par conséquent, sur le choix des techniques et modes de transport.

Ainsi l'avantage apporté localement par des montages multimodaux efficaces peut se révéler insuffisant par rapport à l'économie des autres maillons de la chaîne. Par exemple Ottmarsheim, qui assure une navette fluviale vers les ports de la Mer du Nord est concurrencé par le site de Germersheim en Allemagne où armateurs, exportateurs étrangers et opérateurs allemands ont conclu des accords dont la rentabilité globale et la qualité de service sont extrêmement concurrentiels.

- **L'horizon concurrentiel.** L'avantage pour Mulhouse d'être inclus de fait dans un réseau logistique transport eurorégional a pour contrepartie qu'aujourd'hui de nombreuses places (Strasbourg, Bâle...) sont solidement implantées sur le marché, même si elles sont en voie de saturation. On observe d'ailleurs, bien que Mulhouse concentre 36% des sites logistiques du Haut Rhin, que Colmar devient un concurrent extrêmement dynamique sur le plan des implantations (alors que le port de Neuf Brisach est peu sollicité) et que de plus en plus d'implantations nouvelles se font à la périphérie du territoire du SCOT.

Ceci est à rapprocher du fait que le départ de la CNC prive, non seulement Mulhouse d'un outil multimodal, mais crée un « tropisme strasbourgeois ».

Enfin l'activité logistique de Mulhouse étant d'abord endogène (c'est à dire davantage générée par les entreprises qui s'y trouvent que par des entreprises extérieures qui y installent des sites ou qui y font effectuer des opérations), **cet horizon concurrentiel interpelle sur la notion de service à apporter : pour qui et pour faire quoi ?**

3) Les possibilités pratiques offertes par le SCOT

Ce contexte extrêmement contrasté offre une grille de lecture de territoire et de son offre, dans la perspective de la multimodalité et de la reconversion du carreau minier.

Des évolutions immobilières à maîtriser

De tradition industrielle et transport ancienne, le territoire comprend de nombreux sites obsolètes ou enserrés dans le tissu urbain. L'occasion pourrait se présenter de les regrouper de manière à massifier les flux, condition indispensable aux modes alternatifs. Mais la prédominance en nombre d'établissements de Très Petites Entreprises présente un risque de mitage, contraire à cette condition.

Les besoins nouveaux, quant à eux, s'analysent selon deux tendances.

- **une évolution des implantations à caractère logistique** qui, selon un scénario « au fil de l'eau » ou « volontaire », s'établirait entre 45 à 60 hectares dans 10 ans et 60 à 120 hectares dans 20 ans.
- **une structure des implantations.** La part de ces surfaces en « zones organisées » serait de 15 à 38 hectares dans 10 ans et de 30 à 76 hectares dans 20 ans.

On voit que le risque de mitage se repère tant au niveau des types d'entreprises qu'à celui de leur mode d'implantation. Celui-ci en effet, en dehors d'actions spécifiques, s'égrènera le long des axes et nœuds autoroutiers, en dehors de toute multimodalité.

Une nécessaire diversification de l'offre technique

D'abord, deux fondamentaux sont à respecter :

- Une bonne accessibilité des sites, ferroviaire et routière. Le ferroviaire peut être localement amélioré, comme déjà dit et comme développé dans le rapport qui suit, le routier également (et notamment le barreau transversal du CD 55 et l'accessibilité Sud du site de Ottmarsheim).
- Equilibrer les flux entre arrivées et départs, en fait ici entre importations et exportations. Si les premières risquent d'être favorisées par les délocalisations, notamment ; les secondes dépendent du type de développement économique de la zone, ainsi que rapidement abordé précédemment.

Ceci précisé, on peut estimer que le futur du territoire du SCOT est sous l'influence de deux facteurs dominants.

- ♦ **Des opportunités qui amènent une diversité des besoins.** L'ensemble des éléments présentés jusqu'ici trouvent leur synthèse dans l'idée que la situation de Mulhouse a « trois cartes principales à jouer » :
 - **au plan général** avec le couplage de chantiers de transport combiné et de plates-formes logistiques, pour lesquels la dimension ferroviaire est importante. Ces mêmes sites multimodaux peuvent être associés à des centres routiers pour l'arrêt des flux, un changement de mode de transport ou un relais chauffeur, donc une certaine valorisation du transit.
 - **quant aux conteneurs maritimes**, car leur acheminement et traitement terrestre sont plus coûteux que le maillon maritime. C'est donc sur terre que la compétition fait rage. Associée à la précédente, cette opportunité peut valoriser

les sites mulhousiens, si la qualité de service est à la hauteur des exigences de ce marché.

- **sur le plan du transport proprement dit**, Mulhouse est considéré par les professionnels comme un « sous Hub » qui prend de l'importance. Un Hub est un site où sont rationalisés les flux de toutes provenances, afin de les massifier au mieux ; « sous Hub » signifie que Mulhouse entre dans un réseau de rationalisations de ce type pour alimenter des Hubs principaux tels que Roissy (fret camionné), Lyon, Rotterdam... entre le Nord, l'Est et le Sud de l'Europe (c'est notamment le cas pour la messagerie).

Ces opportunités se recoupent et peuvent se compléter, et surtout devenir des facteurs déterminants pour l'implantation, non seulement de logisticiens, mais également d'industries.

- ♦ **Mais des erreurs stratégiques à éviter.** Mettre en œuvre une politique seulement multimodale est insuffisant. D'une part cette technique souffre encore d'un fort déficit d'image, d'autre part la conjoncture économique ne s'y prête pas encore parfaitement, enfin, l'enjeu pour le territoire est d'offrir une gamme de solutions à une gamme de besoins (selon la taille des entreprises, selon la nature de leur activité, selon leur orientation géographique...). **La multimodalité ne doit pas être une solution unique (c'est à dire contraignante) mais un outil à disposition des entreprises, et qui peut se développer progressivement.**

Dans la définition de cet outil se pose la question du choix entre « zones d'activités embranchées » et « chantiers multimodaux » avec desserte routière finale » :

- Les premières supposent, comme on l'a dit, des zones organisées (qui pourraient l'être autour de sites logistiques / transport) mais :
 - 1) impliquent une politique volontaire, ainsi que cela a été montré
 - 2) le choix de sites pertinents pour cela, d'où un débat entre Ottmarsheim (seule zone logistique organisée actuellement) et les potentialités foncières du carreau minier où se trouvent des équipements ferroviaires réhabilitables. Elles se heurtent en revanche au problème des sillons ferroviaires qui font que, dans cette zone à fort transit, la desserte des zones embranchées risque de poser un problème technique croissant.
- Les seconds imposent une attention particulière au fait qu'un site logistique et un site transport répondent à des besoins et des logiques différents : une bonne implantation pour l'un ne l'est pas forcément pour l'autre. C'est pourquoi l'opportunité de « couplage » signalée précédemment requiert des choix de sites particulièrement bien étudiés.

4) Diagnostic sommaire et grandes orientations résultantes

Le projet mulhousien sur le territoire du SCOT bénéficie d'un indéniable potentiel. Mais celui-ci est polymorphe et exige une grande prudence quant aux créneaux visés et aux choix techniques et territoriaux qui les accompagnent : **comment gérer ces circonstances ? comment intégrer le multimodal à une politique forcément plus large (développement économique, revalorisation domaniale...) ?**

Car malgré son positionnement stratégique, ses infrastructures de transport performantes et son industrie automobile, Mulhouse reste aujourd'hui un pôle économique secondaire, qui doit s'imposer.

Trois grandes orientations sont à mettre en œuvre, qui seront développées dans le rapport qui suit :

- **Influencer les localisations** par des politiques d'aménagement et de réservation de terrains propres à favoriser la multimodalité, sans évacuer les autres possibilités, et notamment routières.
- **Prévoir des solutions multiples** de manière à satisfaire la demande dans sa diversité : chantier de transport combiné, plate(s)-forme(s) multimodale(s), (en fait trimodales), plate(s)-forme(s) organisées pour le routier. Ainsi qu'il a été vu, ces outils peuvent se combiner sur des sites communs afin de trouver les synergies que suggère la présente synthèse.
- **Programmer**, car toutes ces orientations ne présentent ni le même caractère d'urgence, ni le même degré de faisabilité.