



# **ETUDE TRANSPORTS DE MARCHANDISES – PLATES-FORMES MULTIMODALES**

**Volume 2 : spécificités du territoire  
d'étude et stratégies des acteurs**

**Pour le SCOT de la Région Mulhousienne**



Septembre 2004



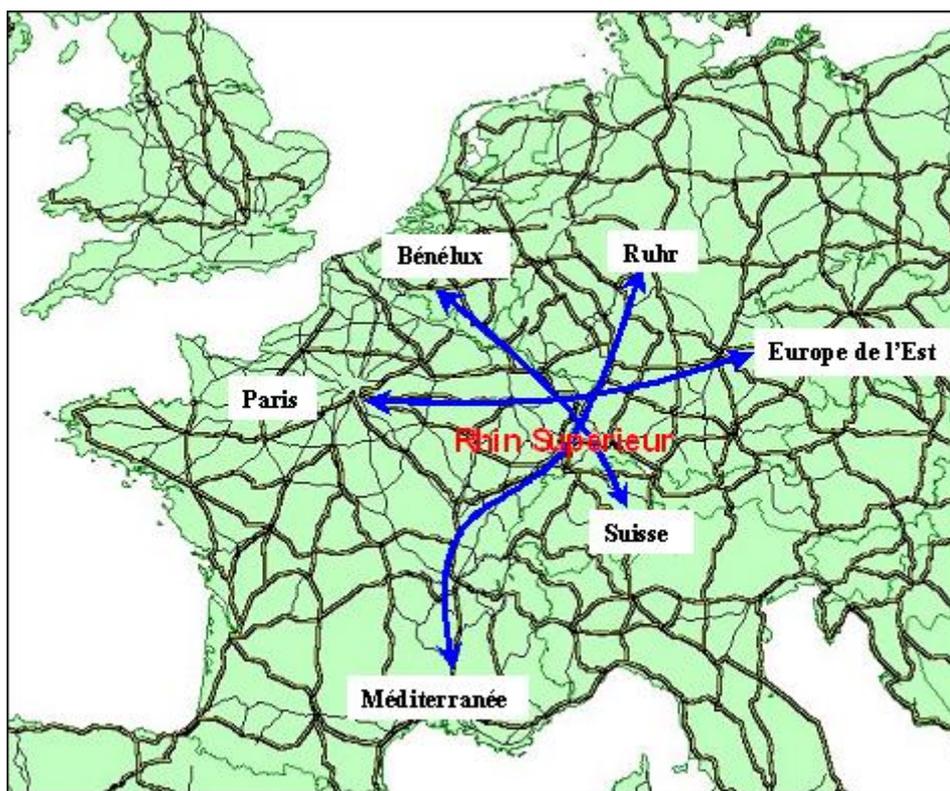
## Sommaire

<b>1. PROFIL DU TERRITOIRE D'ETUDE</b> .....	4
1.1 La structure générale de l'économie MULHOUSIENNE .....	9
1.2 Le positionnement infrastructurel .....	13
1.2.1 La route .....	15
1.2.2 Le fer .....	17
1.2.3 La voie d'eau .....	20
1.3 le transport et les sites multimodaux .....	22
1.3.1 Le transport ferroviaire.....	22
1.3.2 Le transport combiné rail-route.....	24
1.3.3 Le transport fluvial .....	24
<b>2. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE</b> .....	27
2.1 Les tendances spatiales et temporelles des implantations d'entrepôts .....	27
2.2 La grande distribution.....	34
<b>3. LES STRATEGIES DES ACTEURS PRIVES</b> .....	41
3.1 Des implantations historiques.....	41
3.2 Une dynamique « automobile » .....	43
3.3 Une dynamique « grande distribution » .....	44
3.4 Des logistiques endogènes mais des vocations internationales.....	46
3.5 Une tradition transport.....	46
3.6 Un potentiel multimodal insuffisamment valorisé .....	48
3.7 La stratégie des acteurs de l'immobilier.....	48

## 1. PROFIL DU TERRITOIRE D'ETUDE

Ville moyenne du Rhin Supérieur<sup>1</sup>, Mulhouse s'inscrit dans un espace tri - national structuré par le Rhin et totalisant 4,7 millions d'habitants (de Karlsruhe jusqu'à Bâle). Cet espace dynamique voit se rejoindre plusieurs axes majeurs de communication à l'échelle européenne : Allemagne du Sud – France, Bassin Parisien – Allemagne, Nord de la Suisse – France et Suisse Benelux.

### Territoire du Rhin Supérieur : une position de carrefour



Source : Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur

### Population et nombre d'emplois

#### dans les principales agglomérations du Rhin Supérieur

Agglomérations	Population	Emplois	Emplois/hab
Bâle <sup>2</sup>	320 063	181 662	0,57
Colmar	84 120	37 647	0,45
Freiburg	221 066	96 938	0,44
Karlsruhe	368 576	174 620	0,47
Mulhouse	199 939	67 046	0,34
Strasbourg	409 169	253 257	0,62

Source : Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur

<sup>1</sup> repris de l'étude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur, préparé par MVA Limited en association avec RAPP, Kessel+Partner, IWW pour le compte de la DRE Alsace

<sup>2</sup> Partie suisse

Strasbourg, Bâle et Karlsruhe qui forment l'armature de ce territoire concentrent chacune plus de 150 000 emplois.

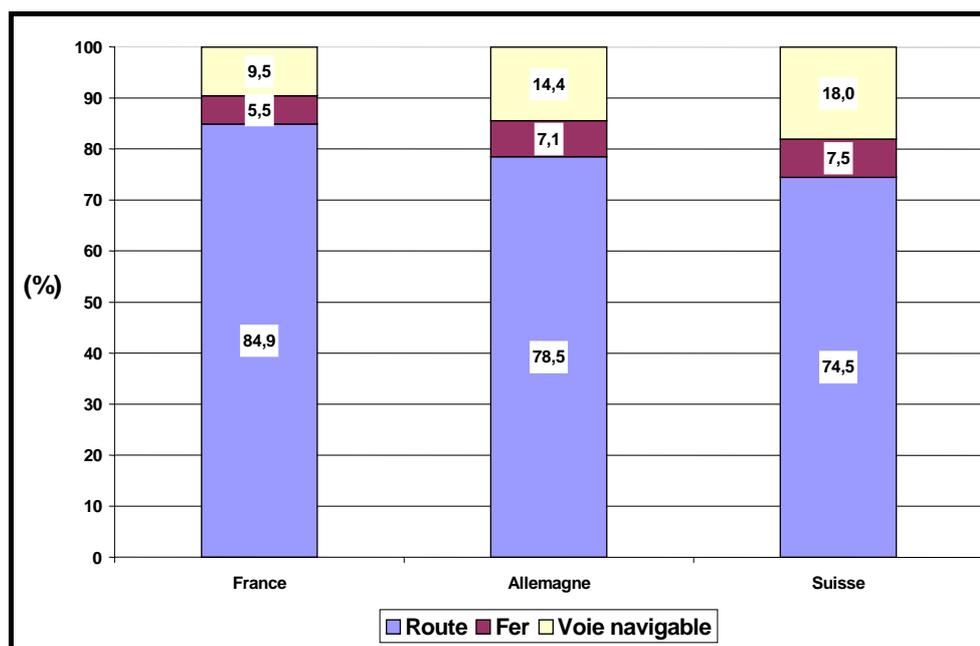
L'importance du Rhin Supérieur se retrouve dans les flux de transport<sup>3</sup> qu'il génère et voit transiter. Ainsi avec un total de 358 millions de tonnes (en 1998), ce territoire apparaît comme un des plus importants corridors européens. La part modale de la route, particulièrement importante en France dépasse 70 % quel que soit le pays considéré.

### Tonnes transportées et tonnes.kilomètres réalisées par mode et type de flux (en millions de tonnes et milliards de tkm) sur le Rhin Supérieur

	Route		Fer		Fluvial		Tous modes	
	t	t.km	t	tkm	t	t.km	t	t.km
Interne	123	3,7	2	0,1	5	1,2	130	5,0
Echange	112	29,7	18	9,1	32	20,3	162	59,1
Transit	51	35,5	15	16,0	-	-	66	51,5
<b>Total</b>	<b>287</b>	<b>68,9</b>	<b>35</b>	<b>25,2</b>	<b>37</b>	<b>21,5</b>	<b>358</b>	<b>115,6</b>

Source : Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur

### Répartition modale des tonnes transportées par pays dans le Rhin Supérieur



Source : Etude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur

En matière de logistique, le Rhin Supérieur est directement concerné par la banane bleue. Cette situation de l'Alsace lui confère un atout notable au sein de la principale concentration industrielle et logistique européenne. **Excentrée par rapport au territoire français et, en ce sens, peu propice à l'implantation de sites logistiques à vocation nationale,**

<sup>3</sup> repris de l'étude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur, préparé par MVA Limited en association avec RAPP, Kessel+Partner, IWW pour le compte de la DRE Alsace

**l'Alsace est, en revanche, un positionnement pertinent pour des sites à vocation régionale et surtout euro-régionale.**

L'inscription dans un ensemble trinational dynamique n'est pas exempt de risques. Mulhouse est, en effet, susceptible d'être concurrencé, en matière de choix de localisation menés par les entreprises industrielles et commerciales et par les prestataires, par :

- Strasbourg qui s'impose comme un territoire industriel et logistique dynamique et comme porte d'entrée Est sur la France et l'Europe du Sud.
- Bâle porté par son industrie chimique, son aéroport et son positionnement (mais qui semble être de plus en plus saturé),
- Colmar,
- La bande rhénane allemande.

La démographie, le profil industriel et l'économie de ce territoire, en général, et de ces agglomérations, en particulier, génèrent :

- des flux de transport dont les origines et/ou destinations sont situées sur ce territoire,
- des besoins en équipements logistiques dont la vocation peut être, en termes d'aire desservie, réduite (plates-formes à vocation locale ou régionale permettant de réduire les délais par une situation au cœur du marché) ou élargie (plates-formes euro-régionales ou desservant le Grand Est visant une concentration - diminution des stocks et une optimisation des acheminements).

Quelle que soit la vocation de ces sites, leur localisation est avant tout le produit du marché local (marché de consommation et/ou pôle industriel). Le caractère trinational et, plus globalement, le positionnement géographique comme porte d'entrée sur la France et l'Europe du Sud constituent un atout supplémentaire (mais non suffisant) pour l'implantation de sites dont la vocation n'est pas exclusivement locale.

## Synthèse

- ☞ Mulhouse présente à ce jour une logistique à vocation majoritairement régionale et endogène c'est-à-dire au service des industries implantées localement.
- ☞ Son positionnement spatial au cœur du Rhin Supérieur lui confère des atouts pour le développement de logistiques plus exogènes et euro-régionale.
- ☞ Ces logistiques endogènes ou exogènes sont créatrices de valeur et constituent un enjeu pour les entreprises industrielles et commerciales (maîtrise des coûts, accroissement du niveau de service, positionnement concurrentiel...). De manière corollaire, la logistique s'impose progressivement comme critère d'implantation des firmes.
- ☞ Le positionnement porteur de Mulhouse inclut également des risques de concurrence inter territoire. Mulhouse est, en effet, situé entre deux zones dynamiques - Bâle au sud et Strasbourg au Nord - tant du point de vue industriel qu'en matière de logistique.
- ☞ Enfin, le positionnement spatial induit des flux de transit peu générateurs de valeur (puisque par définition le transit ne s'arrête pas) mais, en revanche, générateurs de nuisances.

A ce jour, ces flux suscitent des besoins d'équipements en relation directe avec les acheminements et les réglementations sociales relatives au temps de conduite et de repos. Il s'agit des centres routiers.

Une réflexion pourrait s'engager sur les actions et équipements à mettre en œuvre pour valoriser la position de zone de transit.

A long terme, un des moyens pourrait être la création d'une offre de type autoroute ferroviaire (avec la technique Modalohr ou une autre). Cette offre pourrait permettre de capter une partie de ces flux de transit. La réduction des nuisances qui pourrait en résulter pour le territoire d'étude dépendra largement de la localisation d'un tel équipement (puisque les nuisances ne sont réduites qu'en aval de ce point). L'horizon pour une autoroute ferroviaire ne peut être que le long terme voire très long terme et les freins techniques et commerciaux sont notables :

- Limite commerciale : l'offre Modalohr n'est à ce jour testée que dans les Alpes c'est-à-dire dans un contexte très particulier de franchissement alpin. Sa pertinence économique dans le long terme n'est pas encore garantie.
- Limite technique : le système Modalohr fonctionnant sur la base de wagons surbaissés réduit les contraintes infrastructurelles (par rapport à des autoroutes ferroviaires requérant de nouvelles infrastructures : Tunnel Lyon – Turin par exemple). Un gabarit B+ est néanmoins nécessaire. Or l'infrastructure ferroviaire Mulhousienne n'est qu'au gabarit B.

Les premiers schémas de développement d'un réseau d'autoroute ferroviaire indiquent une branche Metz – couloir rhodanien (Mulhouse et Strasbourg ne figurent pas dans ces schémas).

Une seconde démarche peut consister en la réalisation d'une plate-forme multimodale associant des dessertes routière, ferroviaire et fluviale et jouant un rôle de hub. La

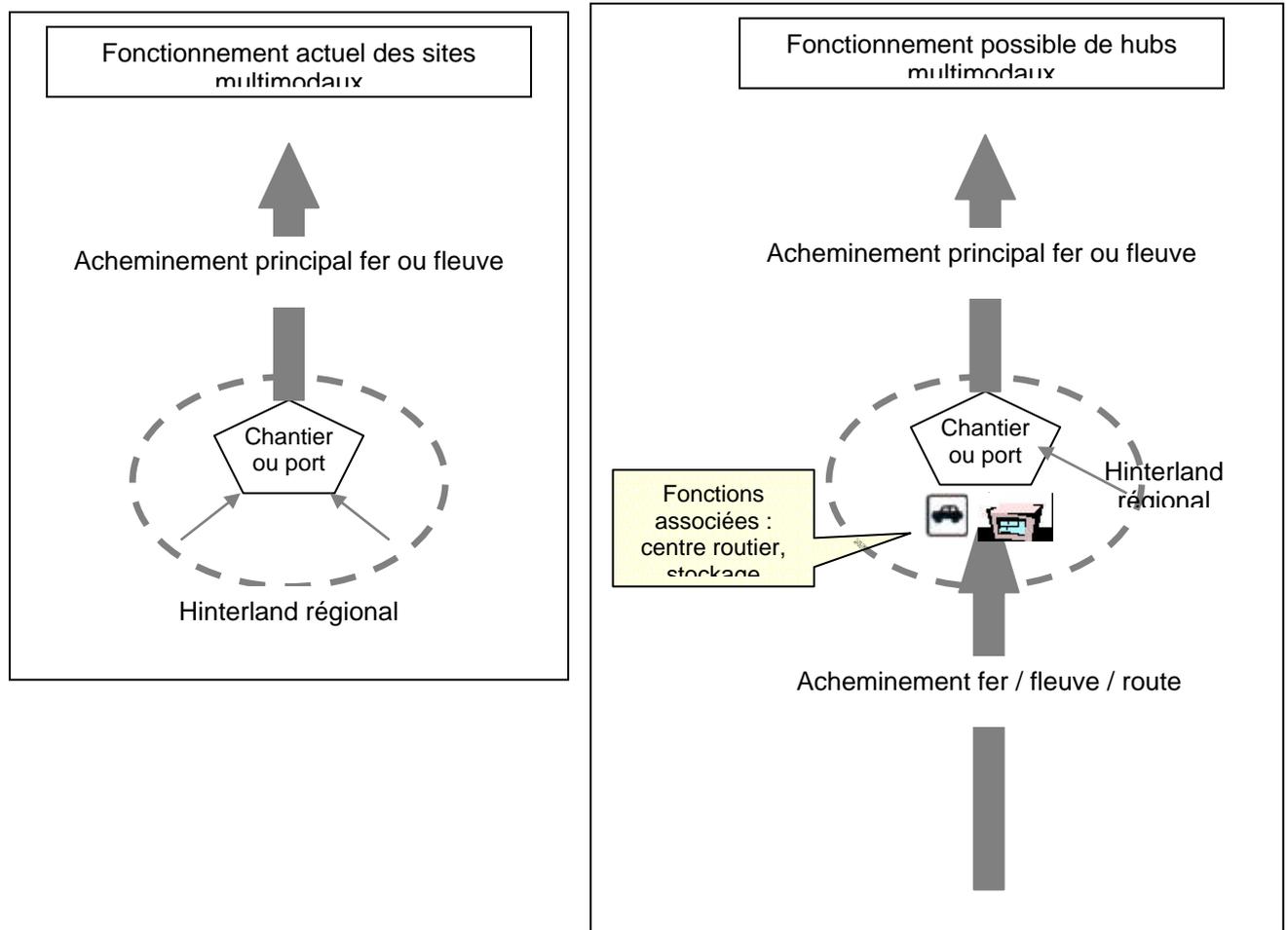
captation de trafics de transit par ce type de plate-forme ou hub suppose qu'elle procure un avantage à ces utilisateurs pour lesquels le changement de mode peut, a priori, être complexe et modifier substantiellement les organisations et pratiques actuelles. Sa pertinence est donc en grande partie liée à la qualité des dessertes ferroviaires ou fluviales proposées en substitution d'un parcours routier et à la compétitivité prix de ces alternatives.

A notre sens, un tel hub (décrit dans le graphique qui suit) ne s'envisage en dehors d'effets volumes et d'une massification suffisante valorisant la compétitivité des modes alternatifs à la route.

En d'autres termes, il doit pouvoir s'appuyer :

- sur une industrialisation de l'offre (fréquences importantes, cadencement,...),
- sur des flux massifiés
- sur une dynamique logistique enclenchée par des acteurs locaux utilisateurs de modes alternatifs et formant le cœur du marché.

### Fonctionnement actuel et fonctionnement des hubs multimodaux susceptibles de captés des flux de transit



Source : Samarcande – Cerpi

## 1.1 La structure générale de l'économie MULHOUSIENNE

L'agglomération de Mulhouse constitue le premier pôle économique du département<sup>4</sup>. Elle est liée à un ensemble de pôles urbains secondaires fortement imbriqués : plusieurs de ces villes sont d'ailleurs regroupées au sein de l'un des réseaux de villes soutenu par la DATAR (le réseau de villes Rhin Sud). Ce territoire est situé au carrefour des villes de l'axe Rhénan (Strasbourg, Freiburg, Mulhouse, Bâle) et celles de l'axe Saône-Rhin (Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon et Dijon).

La région mulhousienne est comprise dans un bassin industriel en reconversion, caractérisé par la forte présence de l'industrie automobile. L'activité de Peugeot, avec ses fournisseurs et sous-traitants, est le moteur d'un tissu économique constitué de services aux entreprises, de logistique et de commerce de gros.

L'économie de la région mulhousienne se transforme rapidement sous l'effet de deux évolutions simultanées : la tertiarisation de l'emploi et les politiques de reconversion industrielles. Le développement économique du territoire se fonde sur 4 pôles d'excellence :

- **les technologies de l'information et de la communication (TIC)** : ce pôle s'appuie sur quelques acteurs reconnus tels que Steleus (100 salariés) et sur un ensemble d'entreprises encore en phase de lancement qui travaillent en étroite collaboration. "La Fabrique", friche industrielle en cours de réaménagement, hébergera, à partir de 2004 des entreprises spécialisées dans les TIC.
- **l'automobile** ; le pôle automobile Alsace/Franche Comté représente le 2ème territoire français en termes d'emplois liés à l'industrie automobile (près de 90.000 salariés), avec 400 entreprises de sous-traitance.
- **la chimie** ; l'industrie chimique est une industrie traditionnelle de la région mulhousienne. Son tissu économique est constitué de 44 entreprises, dont un site de l'usine Rhodia. Les points forts de cette industrie sont la chimie automobile, la chimie liée à l'environnement et celle liée au textile. Cette filière est consolidée par la présence de l'Ecole Nationale Supérieure de Chimie de Mulhouse (ENSCM).
- **le textile** ; l'industrie textile est à la source du développement de l'agglomération : c'est à partir d'elle que s'est constitué au XIXe siècle le dynamisme économique de la région mulhousienne. Ce secteur a connu d'importantes restructurations, mais reste un pôle important à travers notamment la présence de DMC, leader mondial du fil à coudre, qui continuent de développer son activité.
- **l'environnement** ; l'agglomération mulhousienne possède un tissu d'entreprises ayant un savoir-faire reconnu dans les domaines de la dépollution de l'eau, des sols, des boues, de l'air et dans les traitements acoustiques. Ce pôle s'appuie sur le laboratoire du GRE (Gestion des Risques et Environnement), laboratoire de recherches universitaire collaborant avec les industriels. Les activités liées à l'environnement tendent à se développer dans le secteur des procédés et matériaux de construction respectueux de l'environnement et les énergies renouvelables.

---

<sup>4</sup> La Communauté de l'Agglomération Mulhouse Sud Alsace (172 561 habitants) réunit les communes de Berrwiller, Bollwiller, Didenheim, Feldkirch, Kingersheim, Lutterbarch, Morschwiller-le-Bas, Mulhouse, Pulversheim, Reiningue, Richwiller, Ruelisheim, Staffelfelden, Ungersheim, Wittenheim et Zillisheim.

- **les Biotechnologies** ; l'agglomération de Mulhouse concentre un certain nombre d'entreprises de pointe dans le domaine des sciences de la vie. Ce secteur tend à profiter de la proximité de la Suisse (avec ses implantations de sièges de grandes entreprises pharmaceutiques et agrobiologiques) et du FORENAP (Institut de recherche en hématologie et transfusion sanguine qui travaille sur les thérapies cellulaires).

### Répartition des entreprises et de l'emploi

Le tableau suivant donne la répartition du nombre d'établissements par secteur d'activité :

Services	51 %
Commerce et réparations	30 %
Industrie	9.7 %
Construction	9.3 %

Source : Insee, données 2002, mise à jour novembre 2003.

Les services, le commerce et la réparation regroupent près de 80 % des emplois. Le poids des services tend actuellement à se renforcer, tandis que l'industrie est fortement polarisée autour de l'automobile. Les anciennes activités structurées autour des mines (MDPA) sont arrêtées ; les friches industrielles cherchent de nouvelles vocations et fournissent des implantations de qualité (espace, infrastructures...) à des entreprises intéressées par le positionnement géographique de la région mulhousienne (cf. l'implantation de Décathlon).

En 2002, le nombre total d'établissements sur l'unité urbaine de Mulhouse était de 9.306 : son tissu économique était constitué à 88 % de Très Petites Entreprises (TPE). Les Grandes Entreprises (GE) ne comptaient que 0.1 % du nombre des établissements et les Petites et Moyennes Entreprises (PME) 12 %. Une aussi forte polarisation autour des TPE est habituellement signe d'une certaine faiblesse du tissu économique. En effet, ce sont les structures plus importantes (PME et GE) qui a priori disposent des ressources suffisantes pour s'adapter au mieux aux évolutions de la conjoncture. Le modèle du tissu économique des entreprises italiennes fournit, pourtant, un exemple de flexibilité et d'adaptabilité aux variations de l'économie : constitué de PME fonctionnant en réseau, l'organisation des entreprises permet de dégager des synergies efficaces du point de vue opérationnel et de l'innovation.

Le tableau suivant reprend le nombre de salariés des Moyennes et Grandes Entreprises (ME et GE) implantées sur la région de Mulhouse ;

### Principales entreprises implantées sur la région de Mulhouse

Entreprises	Secteur d'activité	Salariés
PEUGEOT CITROEN	Construction automobile	13 000
SNCF	Transport ferroviaire	1 188
RHODIA POLYAMIDE	Chimie	1 115
CORA	Hypermarché	882
CLEMESSY	Equipements électriques	816
SYSTEME U	Centrale d'achats	633
EDF GDF	Distribution de gaz et d'électricité	600
BUBENDORFF VOLET ROULANT	Fabrication de fermetures en bâtiment	596
DOLLFUS MIEG ET CIE	Fils à coudre	573
WARTSILA FRANCE SAS	Fabrication de moteurs	500
TRAM	Transport urbain de voyageurs	490
GROUPE SUPERBA	Biens d'équipement ménagers	489
CLARIANT HUNINGUE	Chimie	487
JOURNAL L'ALSACE	Presse	475
DSM	Produits pharmaceutiques	460
GUSTAVE TEMPE ET FILS	Préparation de produits à base de viande	456
NOVARTIS PHARMA SA	Produits pharmaceutiques	442
SOLINEST SA	Commerce de produits de confiserie	405

Source : Information économique Sud Alsace Mulhouse (au 01.02.2004)

Ce tableau montre l'importance et le poids de l'industrie automobile sur l'agglomération de Mulhouse. **PSA compte en effet plus de salariés que toutes les autres entreprises répertoriées** ; en termes de salariés, l'automobile, les chemins de fer et la chimie se placent en tête (entreprises de 1.000 salariés et plus). Le second groupe d'entreprises est globalement constitué par la grande distribution, le commerce de gros et les biens intermédiaires (entreprises de 500 à 999 salariés). La pharmacie, l'agroalimentaire et les biens d'équipement ferment la marche (de 400 à 499 salariés). Fait remarquable, le service public figure en bonne place dans les entreprises locales : la SNCF, EDF-GDF et le TRAM se répartissent dans chacune des classes que nous avons définies.

## Synthèse

- ☞ L'industrie mulhousienne est fortement marquée par la présence de PSA qui a joué un rôle majeur dans la structuration du marché de la prestation logistique sur Mulhouse :
- développement de l'offre des transporteurs régionaux et d'entreprises à l'origine positionnées sur l'emballage,
  - implantation de prestataires nationaux.

Avec PSA, Mulhouse est, en ce sens, au cœur des évolutions qui traversent ce secteur. En matière de logistique, ces évolutions conduisent à un fort fractionnement des flux et à l'accélération des fréquences se substituant à la présence des stocks. Fractionnement et délais courts modèlent l'implantations des fournisseurs et de leurs prestataires. Ils supposent, en effet, une proximité quasi immédiate par rapport aux sites de montage. Cette situation est peu favorable aux recours aux modes alternatifs pour des flux inter-usines en flux tendus.

Les effets volumes (massification) fournissent, en revanche, des opportunités pour les approvisionnements et les trafics de produits finis (véhicules et/ou kits). Ces opportunités sont renforcées, dans l'automobile mais, plus globalement, pour la plupart des industries mulhousiennes, par des flux importants à l'export empruntant les ports français à conteneurs mais aussi les ports du Benelux. Cette situation est, a priori, favorable au fer et à la voie d'eau. On pourra ainsi citer la liaison combinée rail-route mise en œuvre, pour Gefco – PSA entre les usines de Vesoul et de Mulhouse et le port de Mulhouse Rhin (la relation rail-route trouvant un prolongement dans une ligne fluviale puis un acheminement maritime de et vers l'Iran principalement)

- ☞ La massification requise par les modes alternatifs confère des atouts aux territoires présentant une industrie concentrée spatialement et sur quelques grandes entités. Parallèlement, les risques d'une « mono-industrie » sont forts dans un contexte :
- de mondialisation et de globalisation des firmes,
  - de dé-intégration et de délocalisation,
  - de volatilité des marchés,
  - de variabilité forte des architectures logistiques.

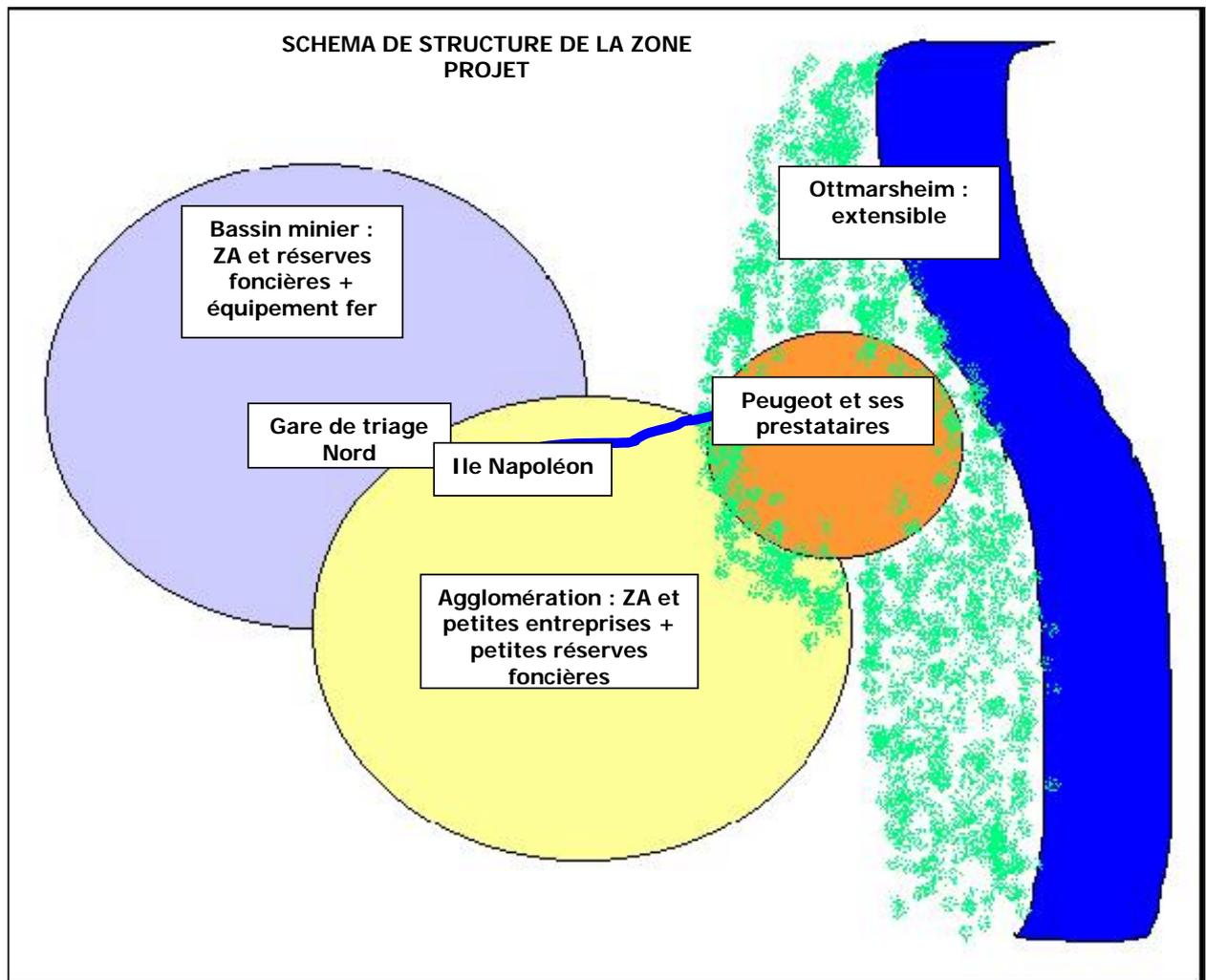
**En ce sens, l'aménagement de zones susceptibles d'accueillir des activités industrielles et logistiques et l'amélioration des offres inter et multimodales peuvent constituer un outil de diversification industrielle et d'ancrage des industries existantes.**

## 1.2 Le positionnement infrastructurel

Mulhouse dispose d'un excellent positionnement :

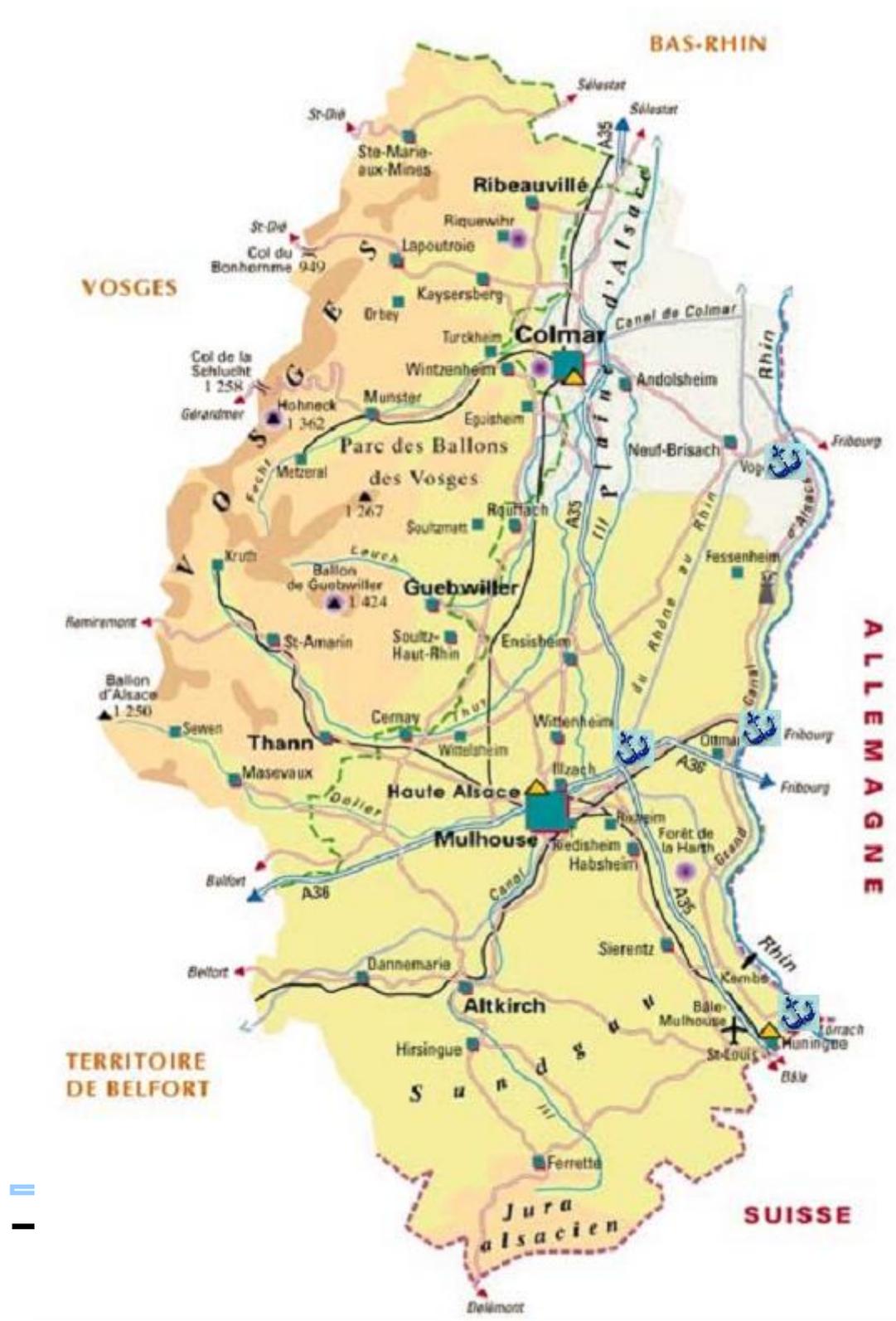
- routier à l'intersection des autoroutes A35 et A36,
- ferroviaire à l'intersection des lignes Bâle – Strasbourg et Mulhouse – Dijon,
- les ports de Huningue – Ottmarsheim et Ile Napoléon renforcent ce dispositif et confèrent à Mulhouse un potentiel multimodal.

### Schéma de structure de la zone projet



Source : Samarcande - cerpi

## Positionnement infrastructurel global

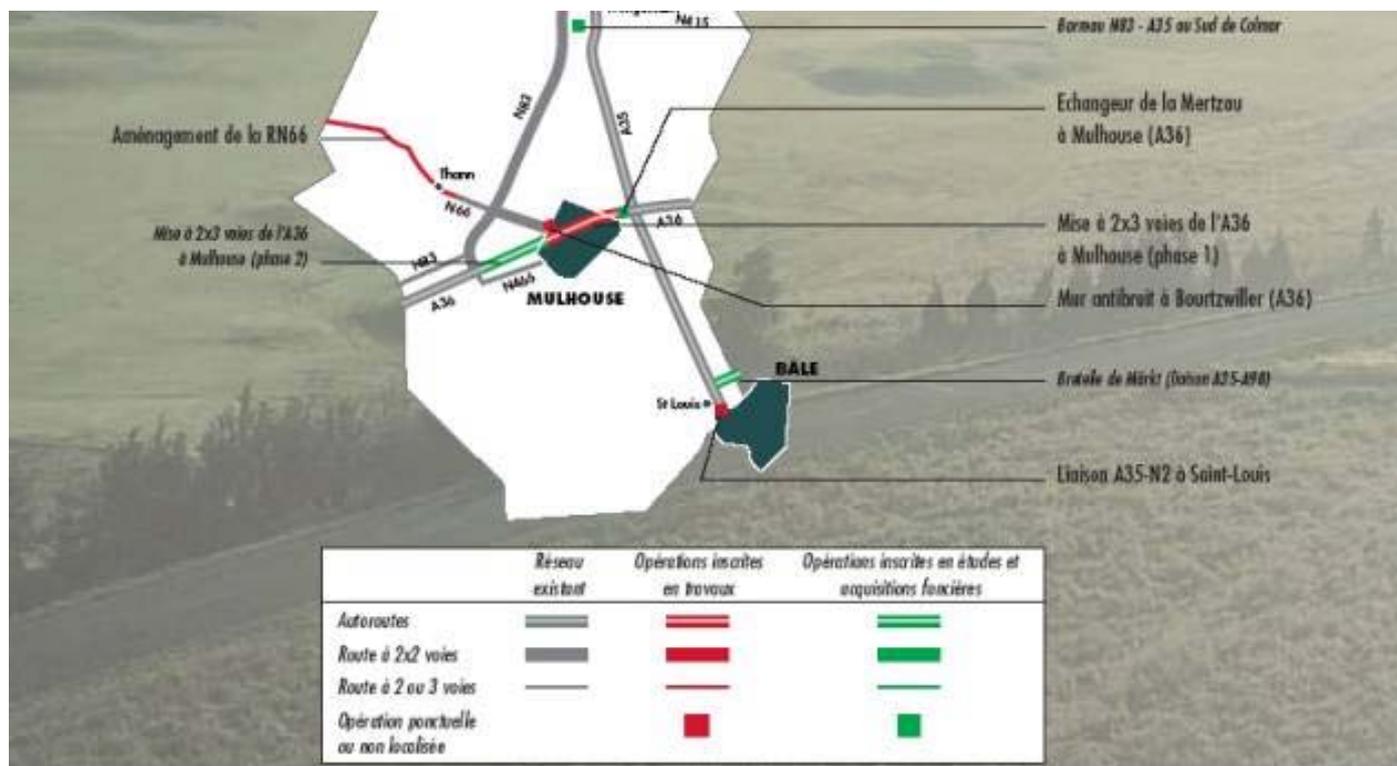


Source : département du Haut Rhin

## 1.2.1 La route

### Les grands axes<sup>5</sup>

Les autoroutes A35 et A36 assurent les liaisons nord-sud et est-ouest. Des points d'amélioration sont à mettre en œuvre pour mieux raccorder les réseaux français, allemands et suisse et l'adapter aux besoins du trafic (mise à 2x3 voies entre Rixheim et Bâle et traversée de Mulhouse).



Source : CPER

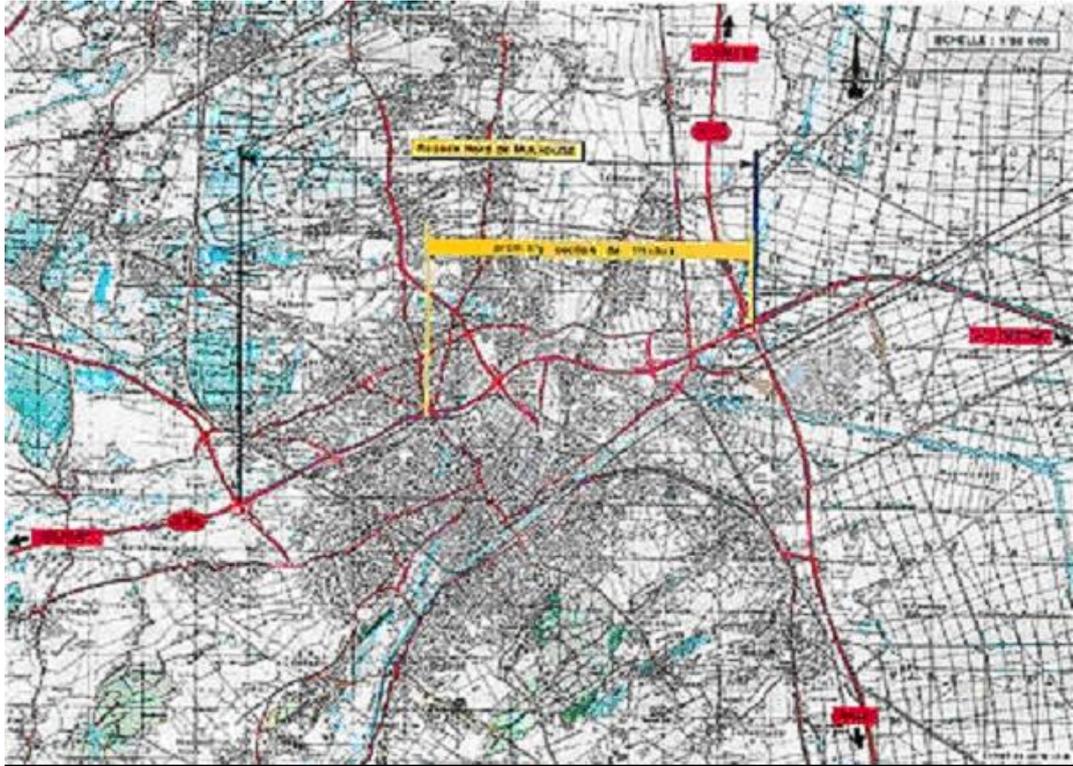
### La desserte locale

Visant une fluidification du trafic, la rocade Nord de Mulhouse est prévue au CPER par une mise à 2 x 3 voies de l'A36 entre l'échangeur A35 et l'échangeur de la N66. Une boucle depuis la RD238 à l'échangeur d'Île Napoléon est également prévue.

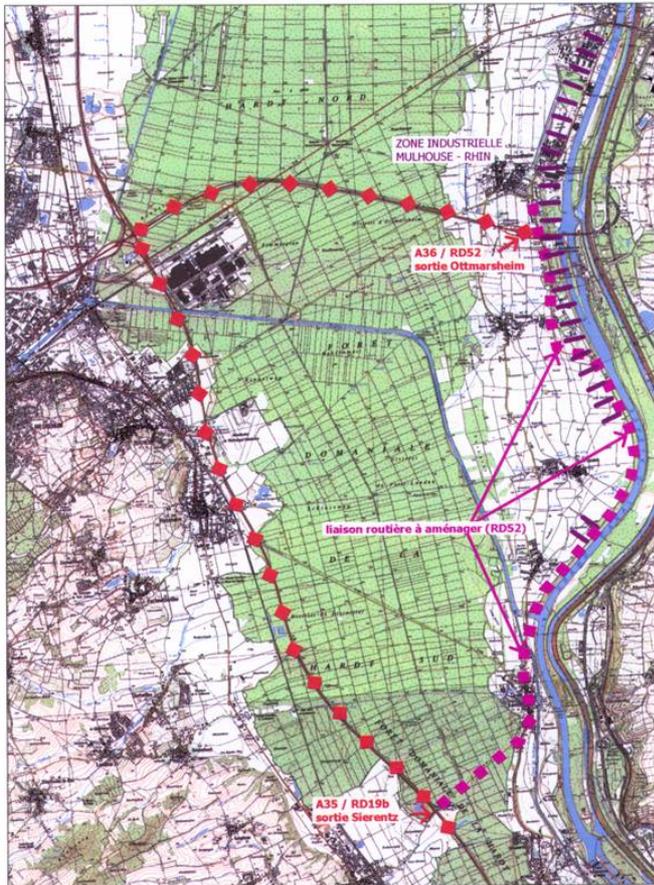
Par ailleurs, la desserte interne et l'accès aux zones logistiques posent à la fois des problèmes de saturation et, pour certaines (RD55) d'interdiction aux poids lourds. Deux projets sont inscrits dans le document :

- amélioration de la liaison RN83 – RD430,
- création d'une liaison RD430 – RD201.

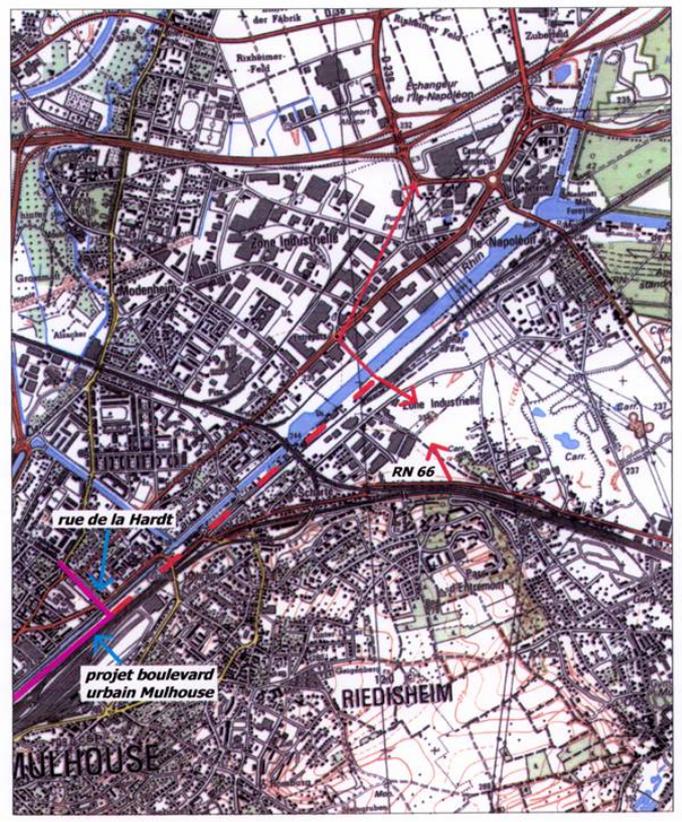
<sup>5</sup> Schéma de cohérence territoriale de la région mulhousienne



Une desserte routière de la bande rhénane à optimiser



Des accès routiers à créer

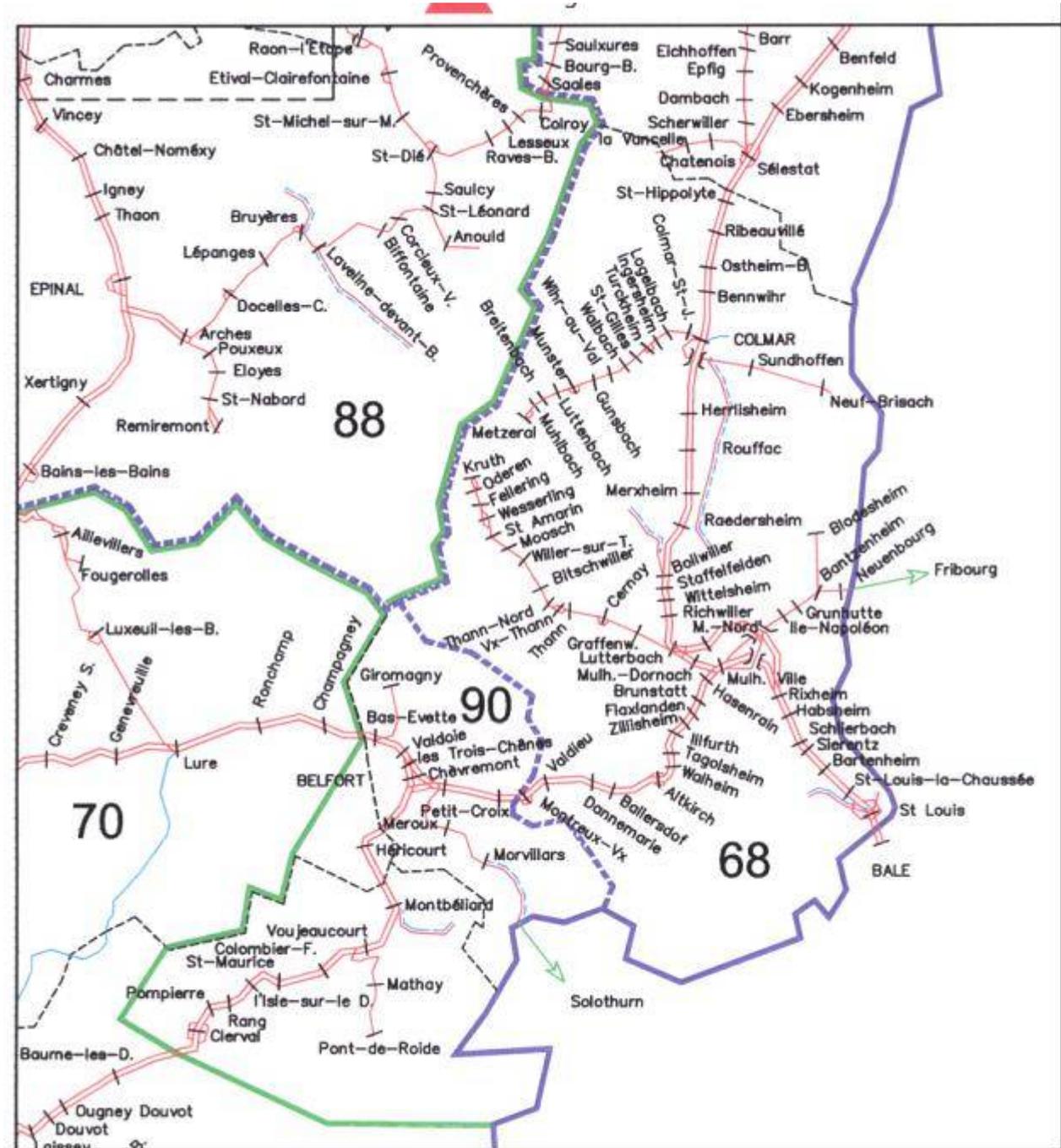


### 1.2.2 Le fer

Mulhouse dispose d'un positionnement ferroviaire exemplaire à l'intersection des lignes :

- Bâle - – Mulhouse Strasbourg – (Paris),
- Mulhouse – Dijon : électrifiée,
- sur le corridor Bruxelles – Mulhouse – Milan
- sur le futur « Rhin-Rhône d'Acier » reposant sur un tronçon transfrontalier Mulhouse - Müllheim

**Infrastructures ferroviaires** (source : Atlas RFF)



Deux lignes à voie unique complètent le réseau ferroviaire et rejoignent les lignes Bâle Mulhouse et Mulhouse – Dijon (électrifiées double voie) qui en forment l'armature principale :

- **la ligne électrifiée Mulhouse – Fribourg qui dessert l'Île Napoléon et le port d'Ottmarsheim** (gare de Bantzenheim).

Cette ligne, ouverte au fret, traite annuellement 1 à 1,5 millions de tonnes par an. Elle est fermée au trafic voyageurs depuis 1986 mais sa réouverture progressive est prévue et devrait être finalisée à horizon 2011 ; date prévue pour l'ouverture du TGV Rhin-Rhône. Dans ce cadre, la ligne Mulhouse-Fribourg devrait permettre l'interconnexion du TGV français et de l'ICE allemand.

Alors que la ligne souffre, aujourd'hui, de problèmes de qualité de service (la vitesse y est limitée à 40 km/h en raison d'un manque d'entretien des voies), le projet de réouverture de la ligne aux trafics voyageurs pose des questions pour l'avenir si elle ne s'accompagne pas d'investissements permettant **la mixité sans dégradation pour le fret**. Parallèlement au projet « voyageurs », le développement du fret sur cette ligne est, en effet, également prévue dans le contrat Saône – Rhin.

Indiquons, en outre, que **la qualité de la desserte ferroviaire du port d'Ottmarsheim est une composante majeure de son caractère tri-modal et pourrait être un élément de son attractivité.**



Source : RFF

- **la ligne non électrifiée Mulhouse – Kruth** (l'électrification de la ligne est inscrite au Contrat de Plan Etat – Région)

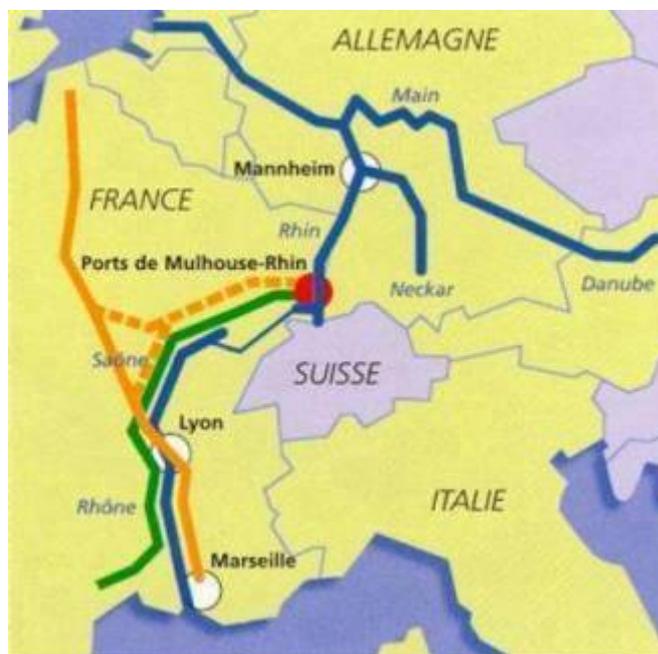
**D'un point de vue infrastructurel**, l'excellente position de Mulhouse doit être modulée par :

- l'existence de problèmes de niveau de service sur la ligne Mulhouse – Fribourg,
- une disparité des gabarits. Ainsi :
  - seule la section Strasbourg – Mulhouse est au gabarit B+ (gabarit nécessaire par exemple pour les grands conteneurs ou le ferroutage de type Modalohr),
  - La section Mulhouse – Bâle présente un gabarit B,
  - Enfin les lignes Mulhouse – Thann et surtout la ligne Mulhouse – Dijon à partir de Belfort ne sont qu'au gabarit A (gabarit qui limite l'utilisation pour les conteneurs).

L'aménagement de cette ligne et la mise au gabarit B constitueraient une étape indispensable à la mise en œuvre d'une ligne à priorité fret « **Rhin – Rhône d'Acier** » (permise par la libération de sillons résultant de l'ouverture du TGV) et, globalement, à l'amélioration de l'offre pour le transport combiné. Le projet renvoie également à l'amélioration des circulations et la gestion de la mixité des trafics sur la ligne Mulhouse – Fribourg qui constituerait un élément essentiel de ce nouveau « corridor européen ».

Au terme de ce projet, le port d'Ottmarsheim pourrait voir valoriser réellement son caractère tri-modal et une réflexion mériterait d'être engagée sur son rôle de hub ou d'étoile (sur le modèle de celle prévalant sur le port fluvial de Pagny).

### Projet de Rhin – Rhône d'Acier



Source : CCI Mulhouse

**Les projets dépendront largement des sillons libérés et donc de la résolution des problèmes actuels de capacité des lignes.** Le TGV Rhin – Rhône participera à cette résolution mais :

- des investissements infrastructurels seront nécessaires,
- il pourrait en être de même d'une modification de l'organisation de la production ferroviaire.

**D'un point de vue « organisation du réseau ».** La position de Mulhouse au sein de l'ensemble tri national du Rhin Supérieur est confirmée par son rôle de triage à vocation internationale et de relais pour les trains internationaux (changement de conducteurs et/ou de machine). Cette position sera, selon la SNCF, accrue dans la nouvelle organisation.



Source : CCI

### 1.2.3 La voie d'eau

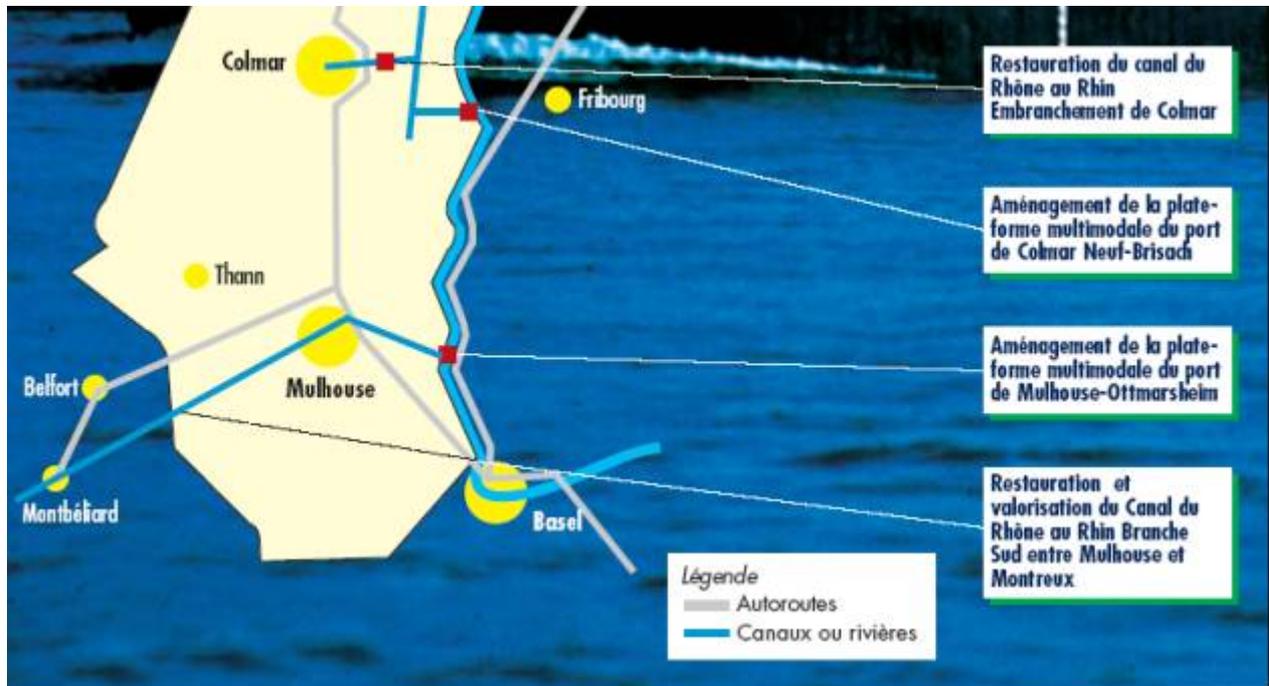
Le Mulhouse est via Ottmarsheim situé sur le Rhin à grand gabarit. La modernisation et l'accroissement de la capacité du port d'Ottmarsheim est inscrite au CPER.

Comme indiqué précédemment le caractère tri-modal du port est conditionné par l'amélioration de sa desserte ferroviaire qui en constitue un vecteur d'attractivité pour un port fluvial.

**Au-delà de la trimodalité elle-même, la configuration du réseau fluvial français (discontinuité) ainsi que le type d'activités installées bord voie d'eau suppose, en effet, qu'un port propose plusieurs solutions modales pour des frets massifiés. La**

complémentarité est évidente puisque certaines destinations ne peuvent être desservies par la voie d'eau.

### Opérations relatives à la voie d'eau inscrites au CPER



Source : CPER

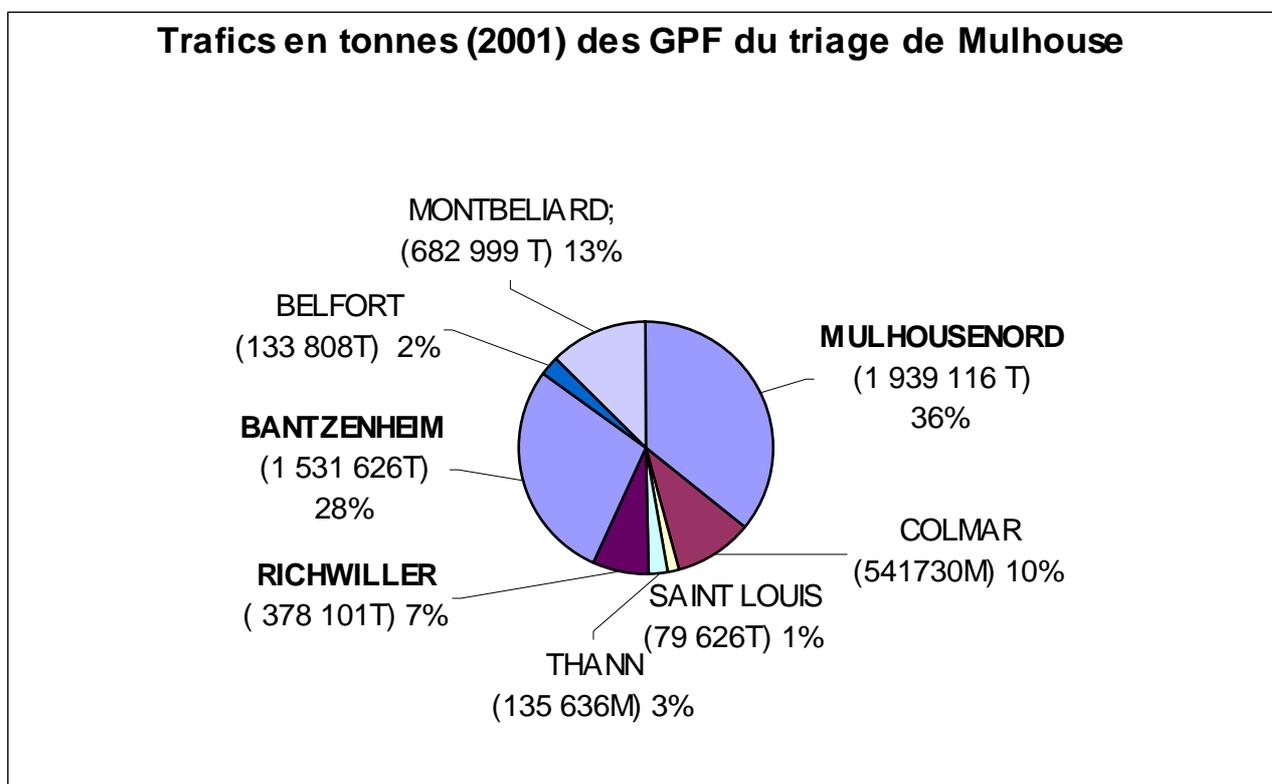
## 1.3 le transport et les sites multimodaux

### 1.3.1 Le transport ferroviaire

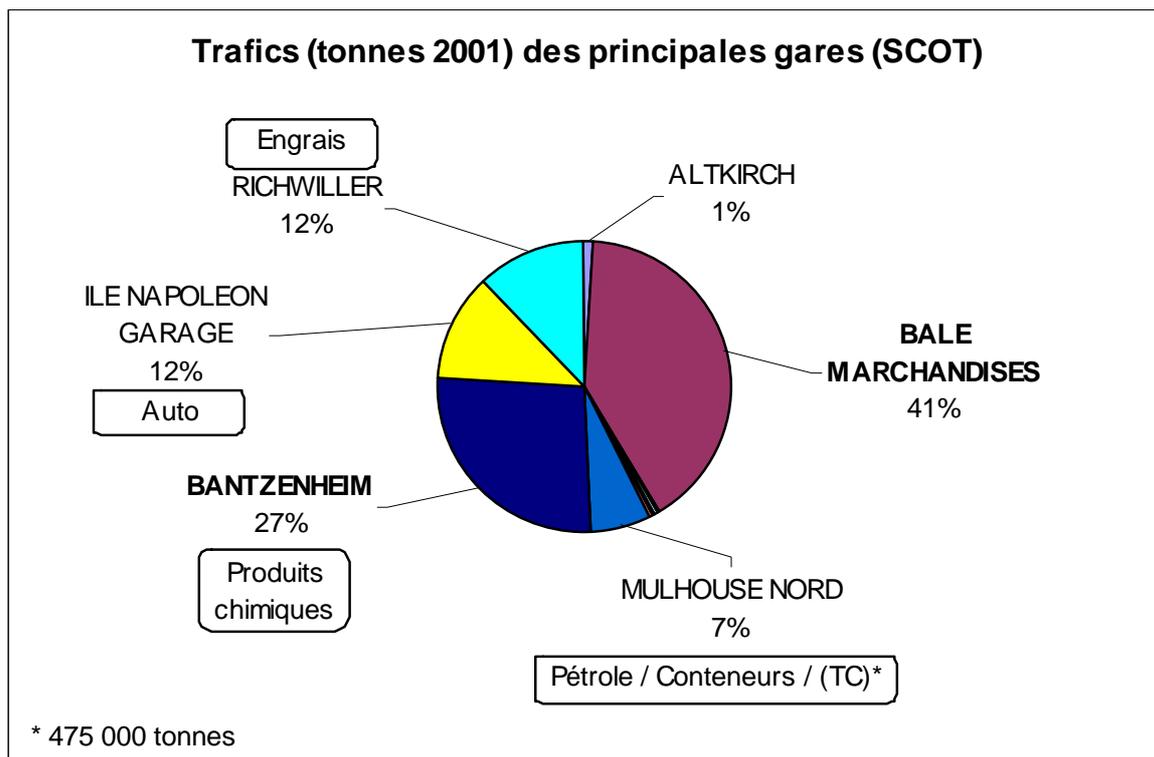
En 2001, le triage de Mulhouse (intégrant la gare de Bâle) a enregistré un trafic ferroviaire de 5,4 millions de tonnes.

Il fédère huit gares principales fret (regroupement administratif et opérationnel de gares marchandises). Au sein de celles-ci Bantzenheim (Ottmarsheim) et Mulhouse Nord réalisent chacune plus d'un quart du trafic total.

Les trois GPF relevant du périmètre de la région mulhousienne – Bantzenheim, Richwiller et Mulhouse Nord - réalisaient, en 2001, 71 % des trafics totaux.

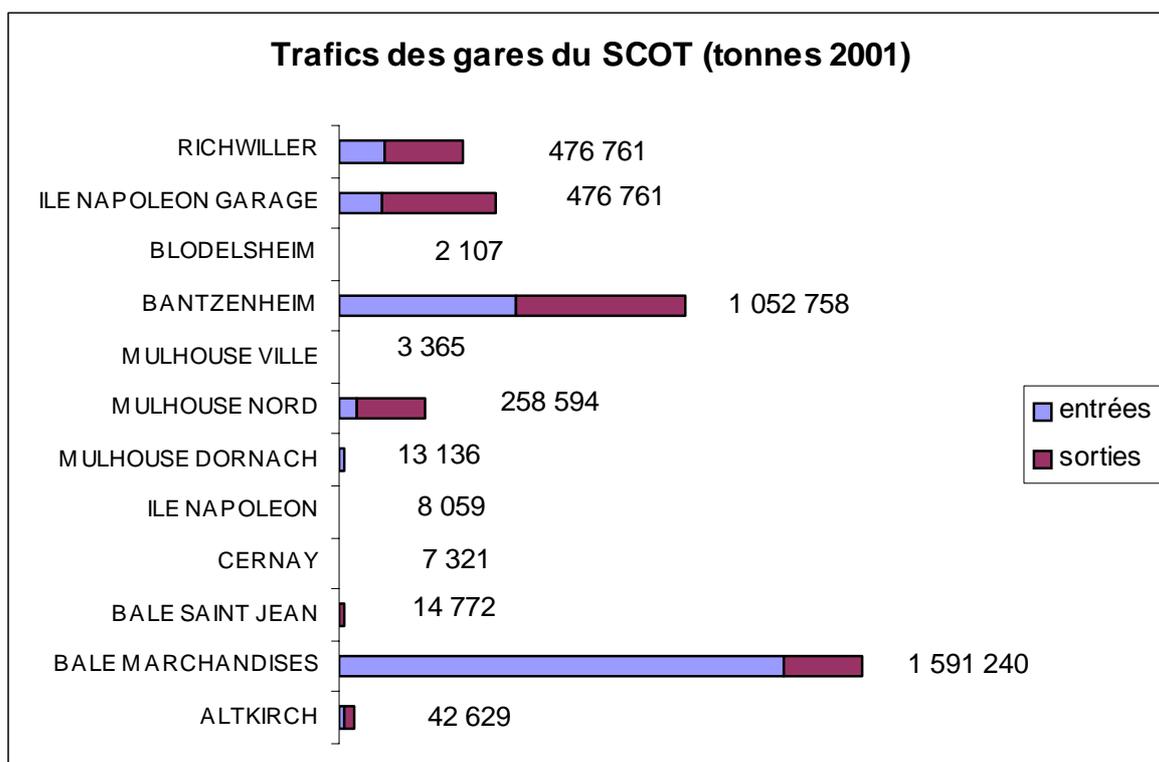


Source : SNCF



Source : SNCF

Une analyse plus fine à l'échelle des gares confirme l'importance de la gare de Bantzenheim présentant un trafic « chimie » important et de la gare de Bâle.



Source : SNCF

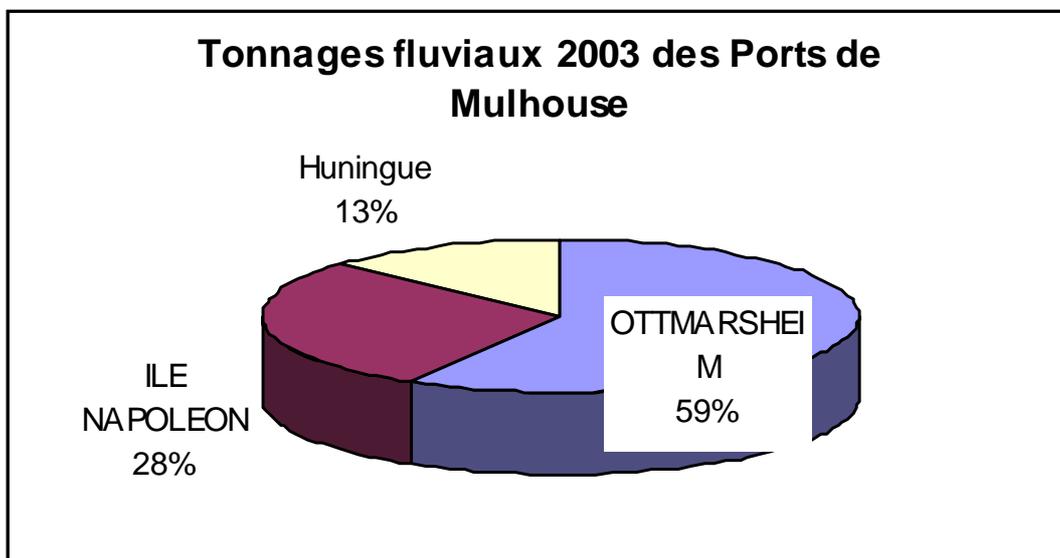
### 1.3.2 Le transport combiné rail-route

Le chantier de transport combiné a été fermé en 2004. Les trafics ont été partiellement repris par le chantier de Strasbourg. D'autres ont été perdus ou abandonnés (politique d'écrémage de la clientèle menée par l'opérateur).

La fermeture du chantier s'inscrit dans la politique nationale de CNC de fermeture de sites chantiers dont les trafics sont considérés comme insuffisants pour rentabiliser l'équipement, son fonctionnement et l'achat de capacités trains à l'opérateur ferroviaire.

### 1.3.3 Le transport fluvial

Les ports de Mulhouse ont enregistré, en 2003, un trafic de 5,5 millions de tonnes. Ottmarsheim et Ile Napoléon qui sont les deux sites concernés par le territoire du SCOT de la région mulhousienne ont généré 87 % de ce tonnage.



Source : Ports

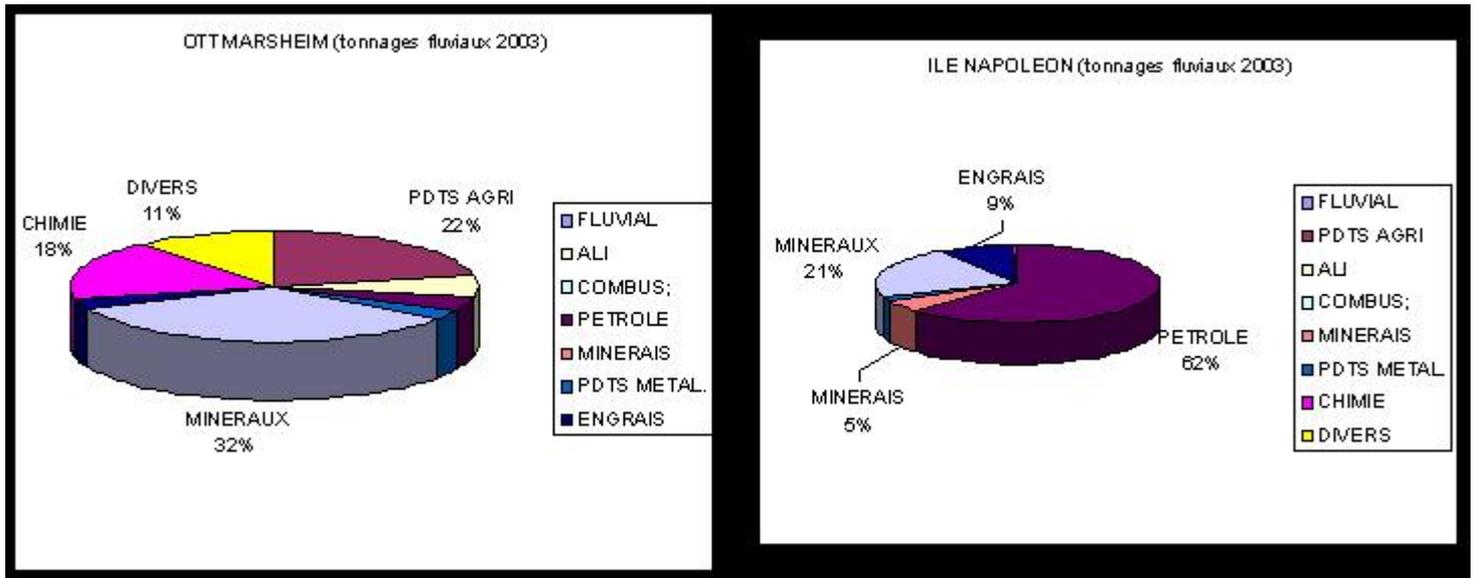
Avec un trafic total de 3,2 millions de tonnes, Ottmarsheim présente (hors activité conteneurs) un trafic concentré sur trois produits : minéraux, produits agricoles et chimie.

L'Ile Napoléon (1,5 million de tonnes) présente, parallèlement, des trafics spécialisés : produits pétroliers

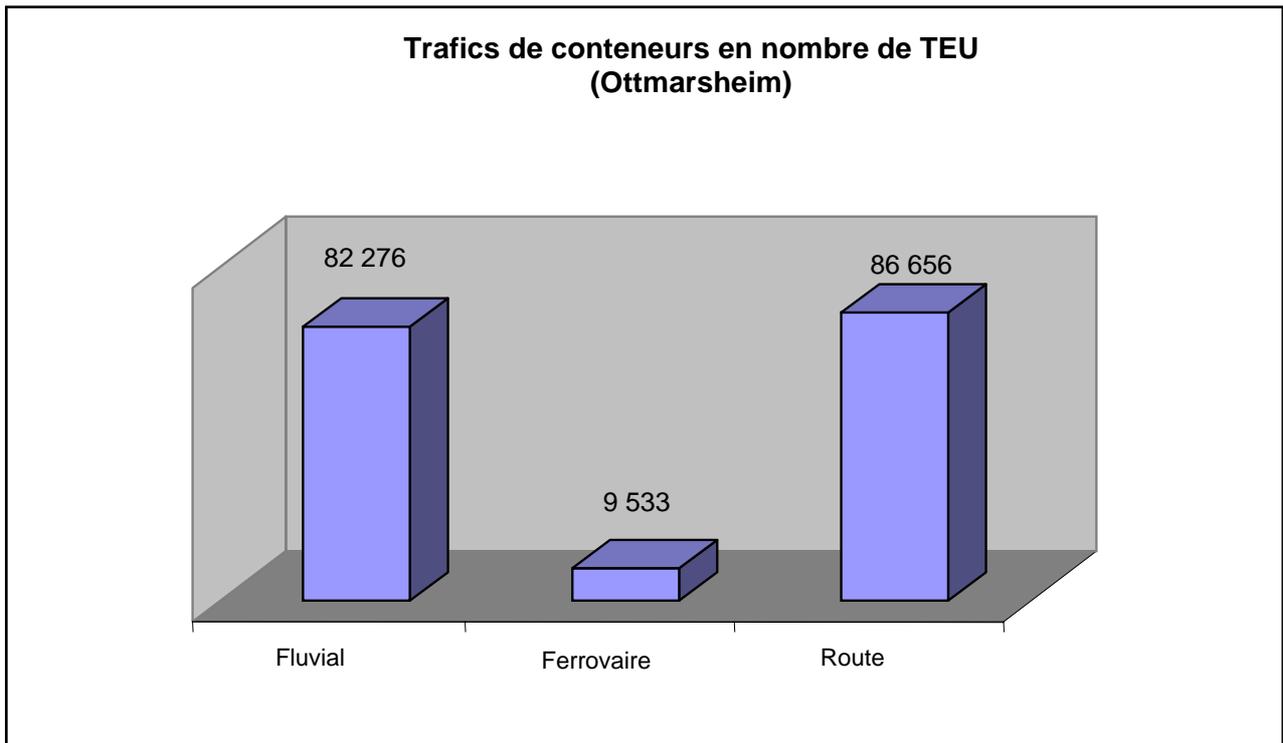
Tous les trafics conteneurs sont concentrés sur le port d'Ottmarsheim qui bénéficie également d'un embranchement ferroviaire et donc d'un potentiel trimodal :

- 82 000 TEU ont ainsi été acheminés par voie fluviale,
- près de 87 000 par la route (pouvant être un mode de pré ou post acheminement),
- 9 500 TEU par le fer (pouvant être un mode de pré ou post acheminement).

### Trafics hors conteneurs des ports d'Ottmarsheim et Ile Napoléon



Source : Ports



Source : Ports

## Synthèse

- ☞ Mulhouse est un territoire à vocation tri modale même si les échanges de modes à modes sont, de fait, peu nombreux et ne concernent que des couple bimodaux.
- ☞ La dynamique ferroviaire se cristallise sur Mulhouse Nord (hors fonction de triage) et Bantzenheim siège également d'une dynamique fluviale et en particulier d'une offre « conteneurs ».
- ☞ Cette dynamique est le reflet de la structure industrielle. PSA représente ainsi plus de 70 % des trafics conteneurs du port d'Ottmarsheim.
- ☞ Depuis 2004, CNC s'est retiré de Mulhouse dans le cadre de sa politique de retour à l'équilibre de recentrage sur ces trafics rentables (grands corridors au départ des grands chantiers). Pour des raisons de rentabilité et d'infrastructures, le chantier de Mulhouse était, avant 2004, un chantier satellite de Strasbourg. Les trafics convergeaient vers ce terminal et étaient intégrés aux trains de Strasbourg.
- ☞ Le redéploiement à court terme d'une offre « classique » apparaît difficile compte tenu des difficultés du transport combiné, de CNC et de la SNCF. Des opportunités existent toutefois et CNC a mis en place une offre dédiée à PSA entre Vesoul et le port d'Ottmarsheim (pour des kits de voitures à destination de l'Iran). La rentabilité alors que la distance est bien inférieure au seuil généralement admis (800 km) est compensée par une forte massification et des remises régulières.
- ☞ **Malgré les difficultés des solutions ferroviaires, il est nécessaire de s'extraire du contexte actuel pour préserver les possibilités de redéploiement.** Le plan SNCF pour le transport combiné n'a pas été présenté mais deux hypothèses peuvent être avancées :
  - sans participation des régions, le transport combiné se recentrera sur les grands corridors et sur les gros trafics portuaires et maritimes qui ont enregistré des taux de croissances supérieures aux trafics continentaux,
  - avec une participation des régions, des chantiers d'envergure régionale pourraient être maintenus voire redéployés. La dynamique devra s'appuyer à notre sens sur des gros utilisateurs locaux et, pour Mulhouse, sur des connexions avec les ports maritimes français ou étrangers. Hors trafics dédiés spécifiques (comme ceux réalisés sur très courte distance pour PSA), il sera nécessaire de trouver de nouvelles voies de massification des trafics diffus. Le contexte actuel pousse, en effet, au fractionnement géographique et dans le temps et les massifications de fait seront de plus en plus rares. La démarche doit s'inspirer du fonctionnement de la messagerie routière reposant sur l'intégration des différents maillons (flux inter agences – tri – distribution), leur optimisation et un dynamisme commercial fort reposant sur une bonne connaissance du terrain. Une démarche commerciale et logistique doit donc se substituer à une démarche technique dans laquelle chaque maillon est maîtrisé par des acteurs différents ou peu coordonnés.

## 2. LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE

### 2.1 Les tendances spatiales et temporelles des implantations d'entrepôts

#### **Point méthodologique :**

*Ce point 3.3.1. a été réalisé à partir des informations fournies par la DRE et sa base de données Sitadel regroupant :*

- *les autorisations de permis de construire,*
- *les surfaces autorisées,*
- *les surfaces commencées*
- *et les surfaces terminées*

*Ces surfaces de stockage non agricole correspondent à des sites d'entreprises industrielles ou commerciales ou de prestataires (les permis peuvent ainsi concerner l'entrepôt d'un industriel / d'un grand distributeur ou d'un prestataire logistique ou encore un entrepôt non encore commercialisé).*

*Ces informations permettent d'évaluer la **dynamique de la construction de locaux de stockage**. Elle comporte, de ce point de vue, une première limite puisque les surfaces autorisées, qui servent de base à notre analyse, peuvent ne pas avoir été commencées.*

*Ces données ne permettent parallèlement pas d'évaluer le stock de locaux logistiques. Sitadel ne recense en effet pas :*

- *les locaux existants donc ne donnant pas lieu à un permis de construire*
- *les locaux industriels ou commerciaux transformés en locaux logistiques*
- *ne tient, par ailleurs, pas compte de la disparition de locaux de stockage (fermeture – démolition ou transformation en locaux industriels ou commerciaux).*

***L'absence de prise en compte du changement d'activité constitue un biais notable sur la région de Mulhouse où les politiques d'externalisation menées par les industriels sont importantes et souvent assujetties d'une demande de reprise de locaux industriels par le prestataire.***

*L'analyse sur 20 ans, telle que réalisée ci-dessous, permet d'approcher la notion de stock de locaux mais surtout d'identifier des pôles de concentration de surfaces à vocation logistique.*

- Sur 20 ans (1982-2002), ce sont 362 000 m<sup>2</sup> qui ont été autorisés sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne. Ces surfaces représentent environ 37 % des surfaces totales autorisées sur le Haut Rhin (996 418 m<sup>2</sup>).

Le développement de la logistique s'est effectué selon deux axes :

- de Mulhouse vers la bande rhénane (A36),
- dans un triangle formé par la N83, la A36 et la A35 avec quelques extensions au Sud (Habsheim).

Les 11 communes sur lesquelles plus de 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces de stockage ont été autorisés sur 20 ans représentent à elles seules 86 % des m<sup>2</sup> totaux de stockage autorisés sur la région mulhousienne.

Avec 48 709 m<sup>2</sup> Mulhouse constitue le premier pôle logistique de la région mulhousienne. Mulhouse, Wittenheim, Illzach, Kingersheim et Sausheim concentrent, par ailleurs, 55 % des surfaces du territoire du SCOT de la région mulhousienne.

**Surfaces de stockage non agricole constructions autorisées (en m<sup>2</sup>)**  
**Communes du SCOT présentant des surfaces autorisées**  
**consolidées sur 20 ans > 10 000 m<sup>2</sup>**

commune	82-2002	Part dans le SCOT	Part cumulée
MULHOUSE	48709	13%	13%
WITTENHEIM	40083	11%	25%
ILLZACH	37422	10%	35%
KINGERSHEIM	36370	10%	45%
SAUSHEIM	35269	10%	55%
HOMBOURG	33110	9%	64%
UNGERSHEIM	20338	6%	69%
OTTMARSHEIM	17485	5%	74%
RIXHEIM	16915	5%	79%
HABSHEIM	16713	5%	84%
RICHWILLER	10027	3%	86%
Sous -Total SCOT	312441	86%	
Part dans le SCOT	86%		

Source Samarcande à partir de Sitadel, DRE Alsace

- Au niveau départemental, Colmar apparaît avec près de 234 000 m<sup>2</sup> comme le premier pôle logistique du Haut Rhin, le développement de la logistique s'y est effectué de manière plus concentrée que sur Mulhouse.

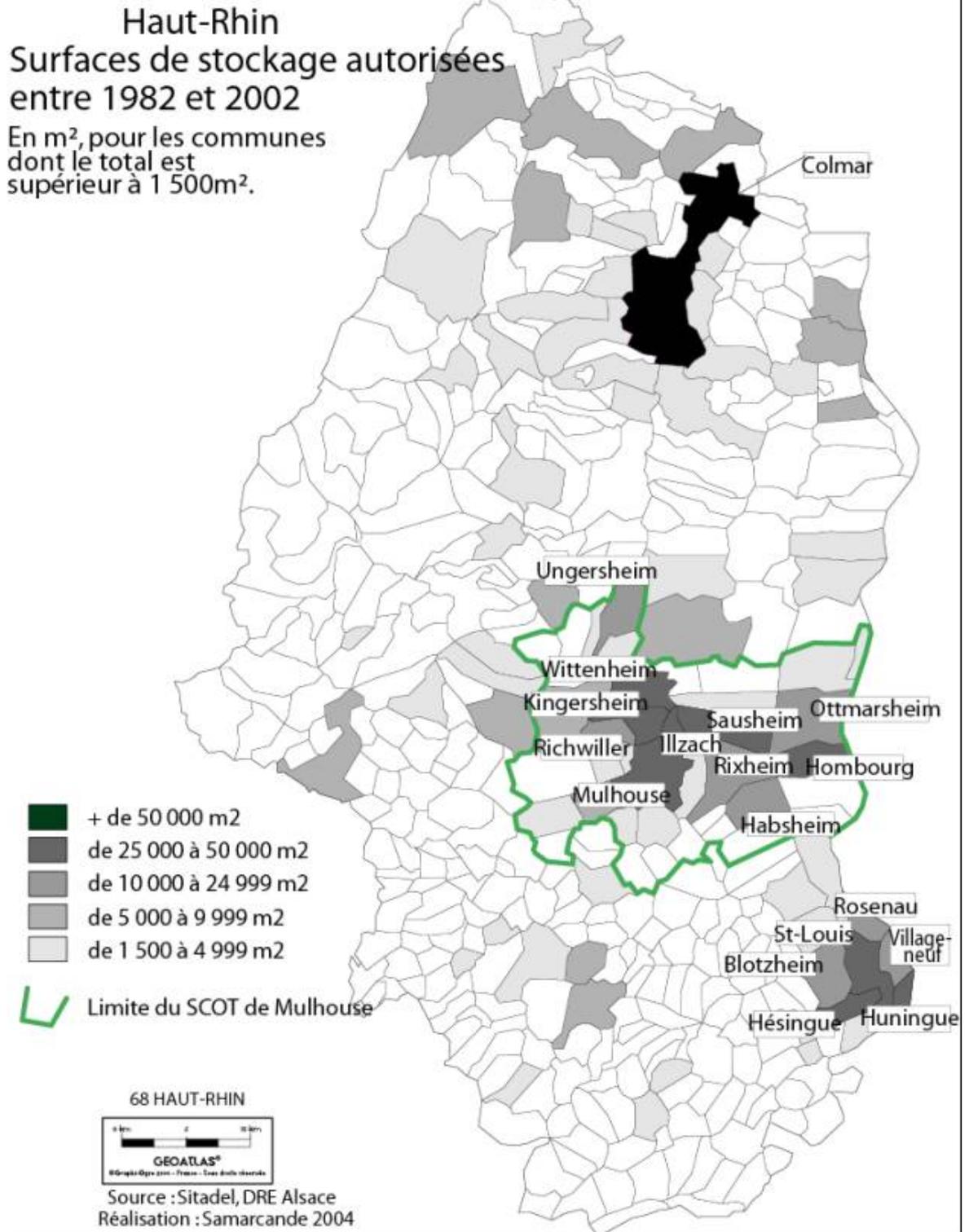
Saint Louis – Huningue – Héringue forme le troisième pôle du Haut Rhin dans la zone d'attractivité de Bâle.

**Surfaces de stockage non agricole sur 20 ans, constructions autorisées sur le Haut Rhin** (communes présentant des surfaces consolidées sur 20 ans > 10 000 m<sup>2</sup>)

**En m<sup>2</sup>**

	82/02	Part dans le total Haut Rhin	Part cumulée
Colmar	233708	23%	23%
MULHOUSE	48709	5%	28%
WITTENHEIM	40083	4%	32%
ILLZACH	37422	4%	36%
KINGERSHEIM	36370	4%	40%
Saint-Louis	36295	4%	43%
SAUSHEIM	35269	4%	47%
HOMBOURG	33110	3%	50%
Huningue	32265	3%	54%
Hésingue	29069	3%	56%
UNGERSHEIM	20338	2%	58%
OTTMARSHEIM	17485	2%	60%
RIXHEIM	16915	2%	62%
HABSHEIM	16713	2%	64%
Village-Neuf	14640	1%	65%
Blotzheim	13350	1%	66%
Rosenau	10678	1%	67%
RICHWILLER	10027	1%	68%

source : Samarcande à partir de Sitadel, DRE Alsace



☑ L'analyse selon trois périodes (de durée différente) fait émerger des différences temporelles :

- Le développement de surfaces de stockage sur Colmar et sur l'axe A36 entre Mulhouse et la bande rhénane est relativement ancien et typique des années 80,

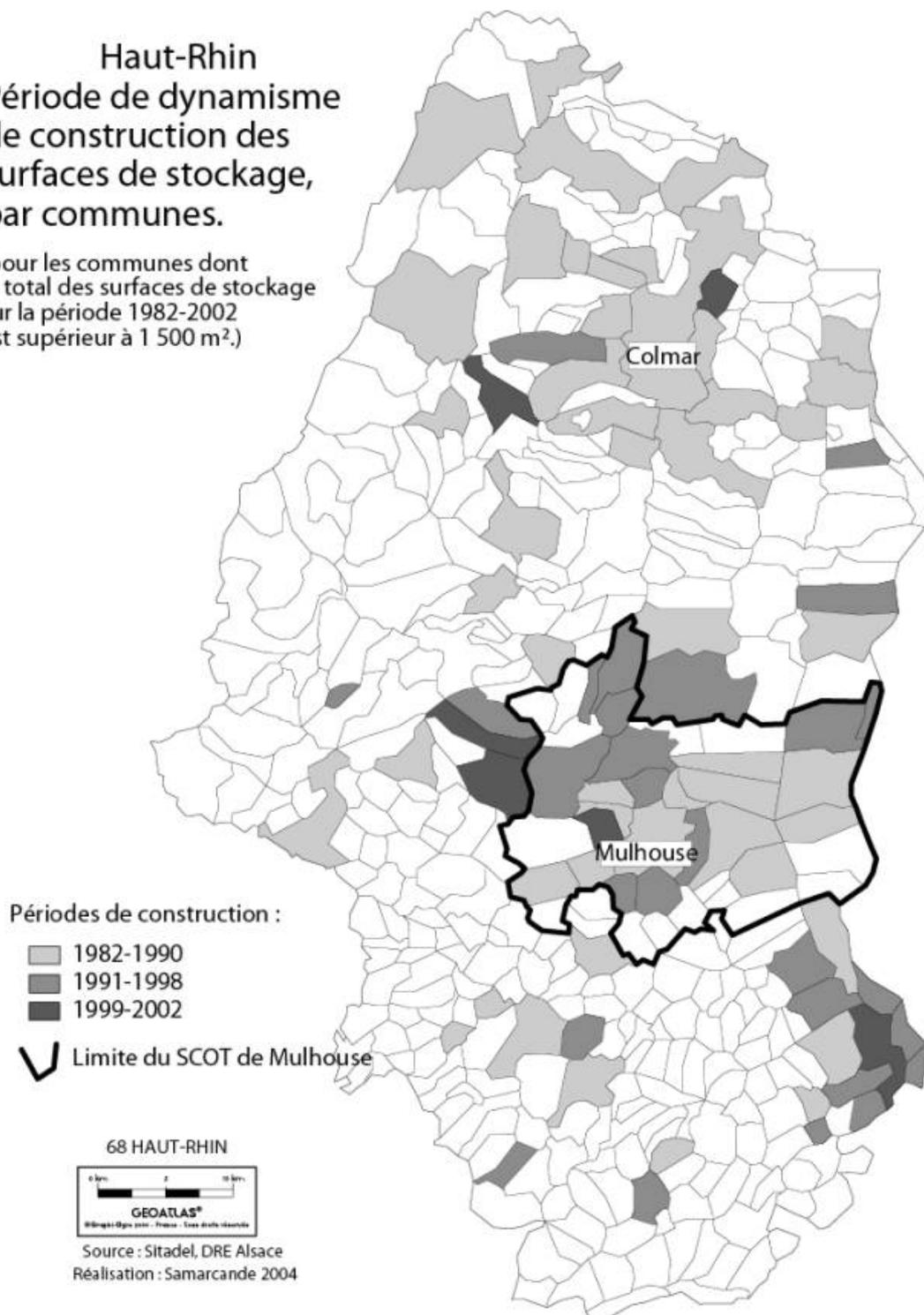
- Il est renforcé sur Mulhouse dans les années 90 par un développement sur un axe Nord Sud de Brunstatt à Ungersheim.

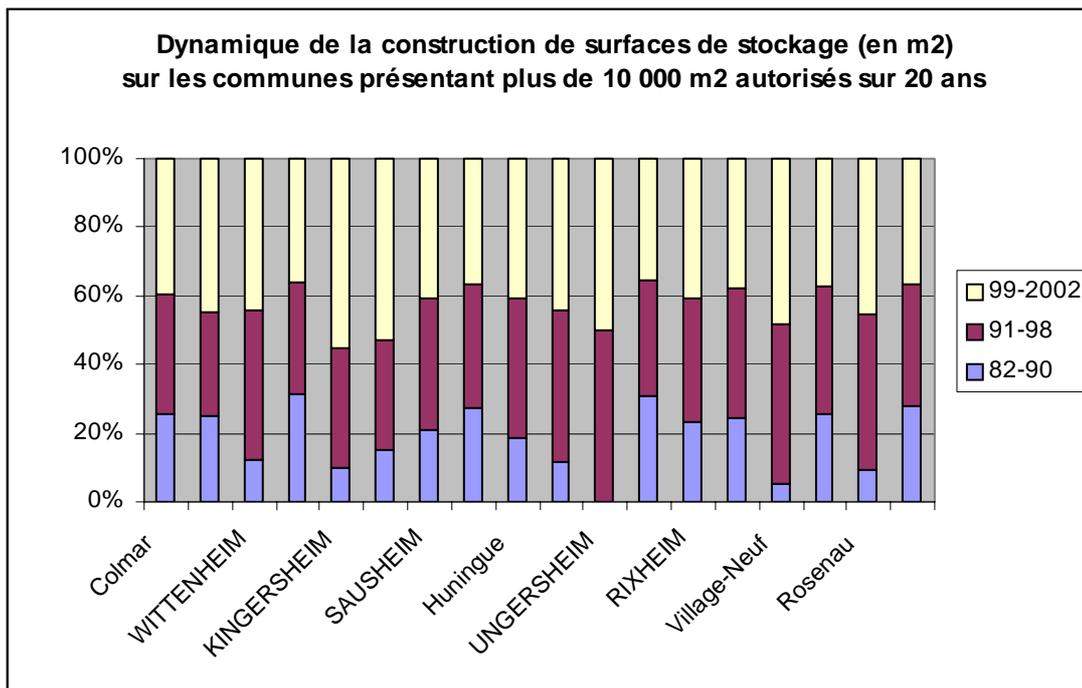
Les années 90 marquent également le développement du pôle de Saint Louis.

- Les développements plus récents s'effectuent à la limite du SCOT sur Cernay et Uffholtz, il demeurent néanmoins encore timides puisque sur 20 ans ce sont seulement 6 781 m<sup>2</sup> qui ont été autorisés sur Cernay (dont 2 800 m<sup>2</sup> depuis 1999) et 2 226 m<sup>2</sup> sur Uffholtz (dont 1 406 m<sup>2</sup> après 1999).

## Haut-Rhin Période de dynamisme de construction des surfaces de stockage, par communes.

(pour les communes dont  
le total des surfaces de stockage  
sur la période 1982-2002  
est supérieur à 1 500 m<sup>2</sup>.)

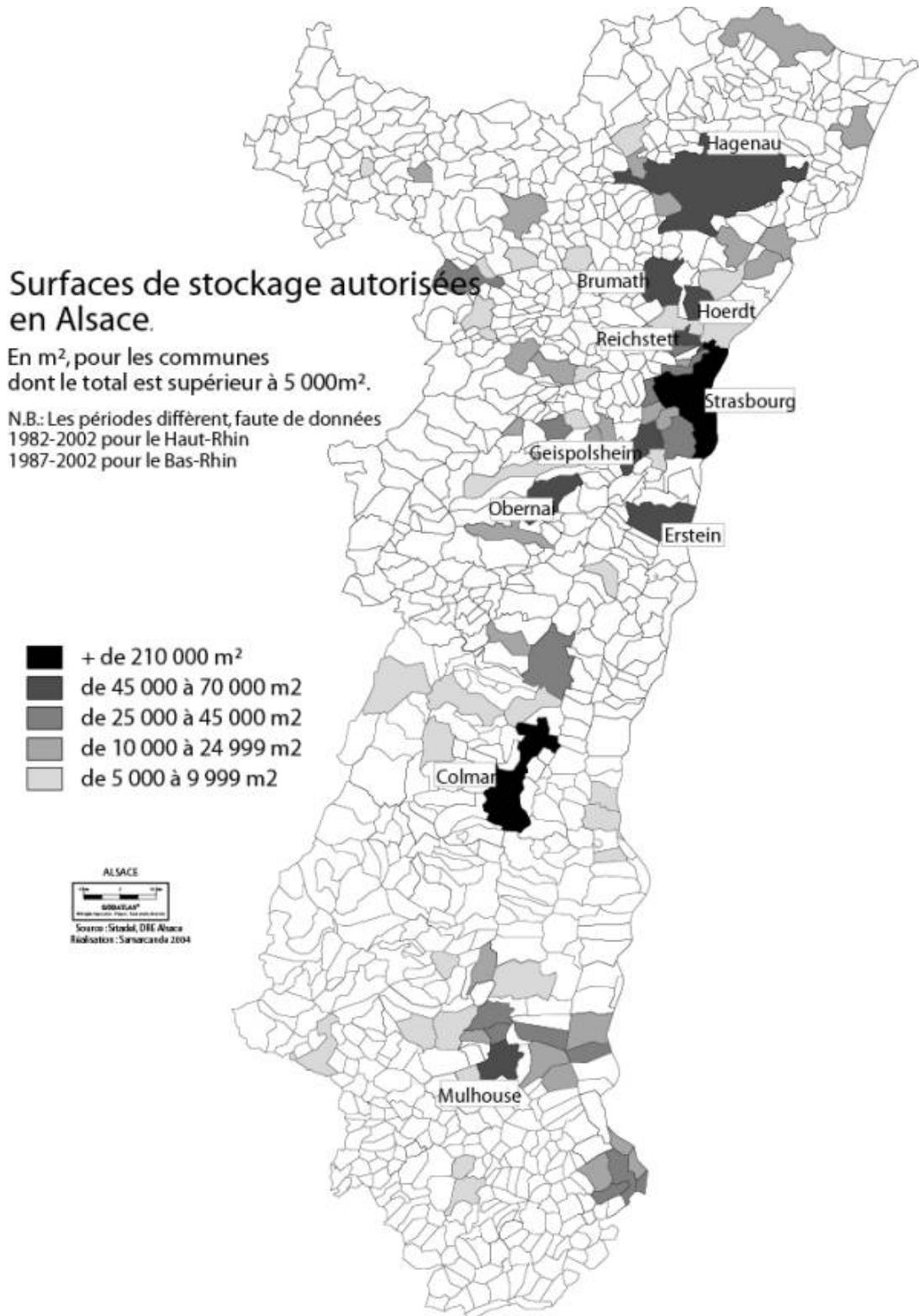




Source : Samarcande à partir de Sitadel, DRE Alsace

- ☑ La carte qui suit ne peut être qu'indicative dans la mesure où les périodes servant la comparaison ne sont pas identiques. Elle permet néanmoins une analyse sur l'ensemble de la région Alsace.

Mulhouse, Colmar et Saint Louis apparaissent comme trois concentrations « secondaires » relativement au pôle de Strasbourg (et ses extensions vers Haguenau). Relativement à d'autres indicateurs (population, emplois) Colmar apparaît comme un pôle logistique d'importance.



## 2.2 La grande distribution

La localisation des grands distributeurs apporte un éclairage supplémentaire. Acteurs logistiques importants relativement aux surfaces qu'ils maîtrisent directement ou indirectement (externalisation auprès de prestataires), les grands distributeurs disposent d'entrepôts à vocation régionale et d'entrepôts à vocation nationale s'inscrivant dans leur politique de spécialisation des sites de stockage (par famille de produits, source d'approvisionnement, format de vente ou encore taux de rotation). Leurs choix d'implantation renseignent en ce sens souvent sur les vocations d'un territoire.

### La structure de la grande distribution

Note méthodologique : la structure est présentée en distinguant les hypermarchés – les supermarchés et supérettes – le hard discount qui relèvent, le plus souvent, de systèmes logistiques distincts au sein des groupes.

Les données émanent de l'Atlas LSA, Edition 2004

Le Bas Rhin et le Haut Rhin présentent des structures de la grande distribution sensiblement différentes :

- le parc de supermarchés et supérettes est, en effet, très largement dominé par les Coop d'Alsace sur le Bas Rhin
- avec 23 % « seulement » sur le Haut Rhin le groupe de distribution régional partage la position de leader sur ce département avec Système U (27 %) puis Match et ITM qui représentent chacun un peu plus de 10 % des points de vente du département.

Structure du Bas Rhin (en nombre de magasins)

	Supermarchés	% supermarchés	Supérettes	% supérettes	Total supermarchés - supérettes
<b>Coop, Maxi Coop, Point et</b> (groupe et d'Alsace)	46	35%	53	93%	<b>52%</b>
Atac (groupe Auchan)	28	21%			<b>15%</b>
<b>Super U, Marché U, supérette Utile</b> (groupe Système U)	22	17%			<b>12%</b>
Match	21	16%			<b>11%</b>
ITM	10	8%			<b>5%</b>
autres	2	2%	4	7%	<b>3%</b>
Ecomarché (ITM)	3	2%			<b>2%</b>
Casino, Coccinelle		0%			<b>0%</b>
Shopi, Marché Plus, 8 à huit (groupe carrefour)		0%			<b>0%</b>
Leclerc		0%			<b>0%</b>
<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>100%</b>	<b>57</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## Structure du Haut Rhin (en nombre de magasins)

	Supermarchés	% supermarchés	Supérettes	% supérettes	Total supermarchés - supérettes
<b>Super U, Marché U, supérette Utile (groupe Système U)</b>	24	32%	4	14%	<b>27%</b>
<b>et, Maxi et, Point et (groupe et d'Alsace)</b>	8	11%	16	55%	<b>23%</b>
Match	13	17%		0%	12%
ITM	11	14%		0%	10%
Atac (groupe Auchan)	9	12%		0%	9%
Casino, Coccinelle	3	4%	4	14%	7%
Ecomarché (ITM)	3	4%	2	7%	5%
Shopi, Marché Plus, 8 à huit (groupe carrefour)	1	1%	3	10%	4%
autres	3	4%		0%	3%
Leclerc	1	1%		0%	1%
<b>Total</b>	<b>76</b>		<b>29</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

En nombre de points de vente, le Haut Rhin et le Bas Rhin présentent un parc d'hypermarchés identique. Contrairement à ce qui est observé sur le format supermarché – supérette, le marché est plus concentré sur le Haut Rhin dominé par le groupe Leclerc que sur le Bas Rhin dominé par Cora et les et d'Alsace.

## Structure du Bas Rhin(en nombre de magasins)

	Hypermarchés	%
Cora	4	21%
Rond Point (et d'Alsace)	4	21%
<b>Leclerc</b>	<b>3</b>	<b>16%</b>
Super U (Système U)	3	16%
Auchan	3	16%
ITM	2	11%
Carrefour		0%
Géant (Casino)		0%
<b>Total (nombre de points de vente)</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>

## Structure du Haut Rhin(en nombre de magasins)

	Hypermarchés	%
<b>Leclerc</b>	<b>6</b>	<b>35%</b>
Cora	3	18%
Super U (Système U)	2	12%
Rond Point (et d'Alsace)	2	12%
Carrefour	1	6%
Auchan	1	6%
Géant (Casino)	1	6%
ITM	1	6%
<b>Total (nombre de points de vente)</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>

Le parc relatif au discount est, enfin, dominé par Lidl dans le Bas Rhin tandis que la répartition intergroupe est plus équilibrée dans le Haut Rhin

Structure du Bas Rhin(en nombre de magasins)

	Hard Discount	%
Lidl	26	42%
Norma	11	18%
Aldi	9	15%
Treff Marché	8	13%
Le Mutant	8	13%
Total	62	100%

Structure du Haut Rhin(en nombre de magasins)

	Hard Discount	%
Lidl	12	30%
Treff Marché	11	28%
Norma	9	23%
Aldi	6	15%
Leader Price	2	5%
Total	40	100%

Parc logistique du Bas Rhin et du Haut Rhin(m2 d'entrepôt et vocation(s))

### Bas Rhin

	Entrepôts (en m2)	
Cora	22 000	entrepôt sous-traité / produits frais et surgelés
Système U	3 100	entrepôt sous-traité / surgelés
	nc	entrepôt PGC & surgelés
	nc	entrepôt sous-traité /frais
Auchan	nc	entrepôt sous-traité /frais
Match	32 000	entrepôt PGC & bazar léger
Coopérateurs d'Alsace	36 000	entrepôt PGC & frais
Norma	15 000	nc
Total	108 100	

### Haut Rhin

	Entrepôts (en m2)	
Leclerc	47 000	entrepôt PGC & surgelés & habillement & bazar
	13 200	entrepôt frais
Système U	40 000	entrepôt PGC
Aldi	18 000	Nc
Total	100 200	

Source : LSA

En matière d'entreposage, le Haut Rhin est dominé par deux groupes Leclerc (Colmar) et Système U (Mulhouse) qui y ont implanté **des entrepôts à vocation Grand Est** (les régions des distributeurs étant susceptibles, par ailleurs, de dépasser les régions administratives) :

- SCAPALSACE et son entrepôt de Colmar desservent ainsi l'Alsace et la Franche Comté,
- Système U EST dont dépendent les entrepôts de Mulhouse dessert, quant à lui une zone géographique large regroupant l'Auvergne, l'Alsace, les Ardennes, la Bourgogne, la Champagne, La Franche Comté, le Jura et la Lorraine.

**Dispositif logistique des enseignes présentes en région**

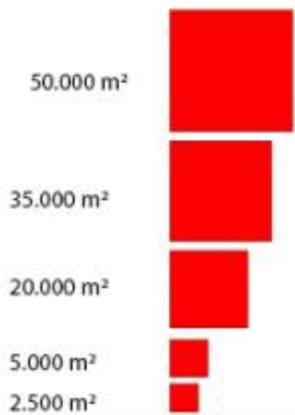
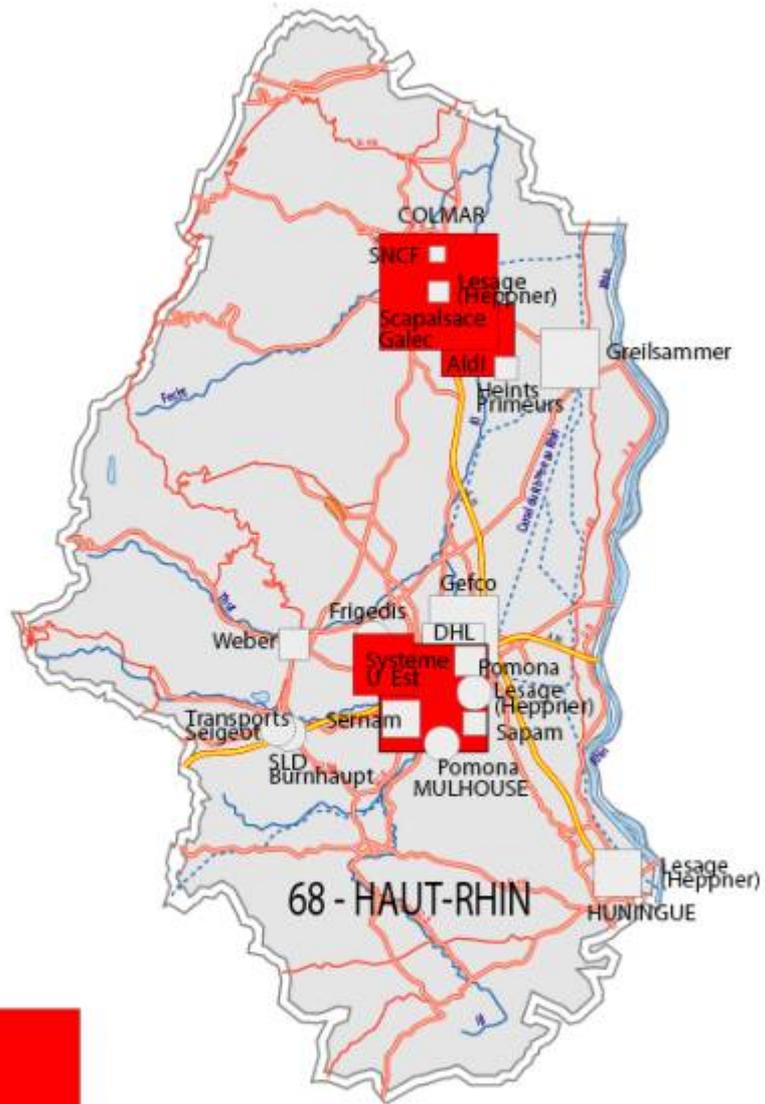
	Entrepôt(s) dans le Haut Rhin	Entrepôt(s) dans le Bas Rhin	Ailleurs (départements ou régions limitrophes)
Leclerc	<input checked="" type="checkbox"/>		
Cora		<input checked="" type="checkbox"/>	Moselle, Meurthe et Moselle
Match		<input checked="" type="checkbox"/>	
Super U (Système U)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Moselle, Doubs
Rond Point (et d'Alsace)		<input checked="" type="checkbox"/>	
Carrefour			Meurthe et Moselle
Shopi, Marché Plus, 8 à huit			<input checked="" type="checkbox"/>
Atac			<input checked="" type="checkbox"/>
Auchan		<input checked="" type="checkbox"/>	Moselle
Géant (Casino)			Doubs
Petit Casino Coccinelle			<input checked="" type="checkbox"/>
ITM - Ecomarché			Vosges, Meuse
Lidl			<input checked="" type="checkbox"/>
Norma		<input checked="" type="checkbox"/>	
Aldi			Moselle
Treff Marché			<input checked="" type="checkbox"/>
Le Mutant			<input checked="" type="checkbox"/>
Leader Price			<input checked="" type="checkbox"/>

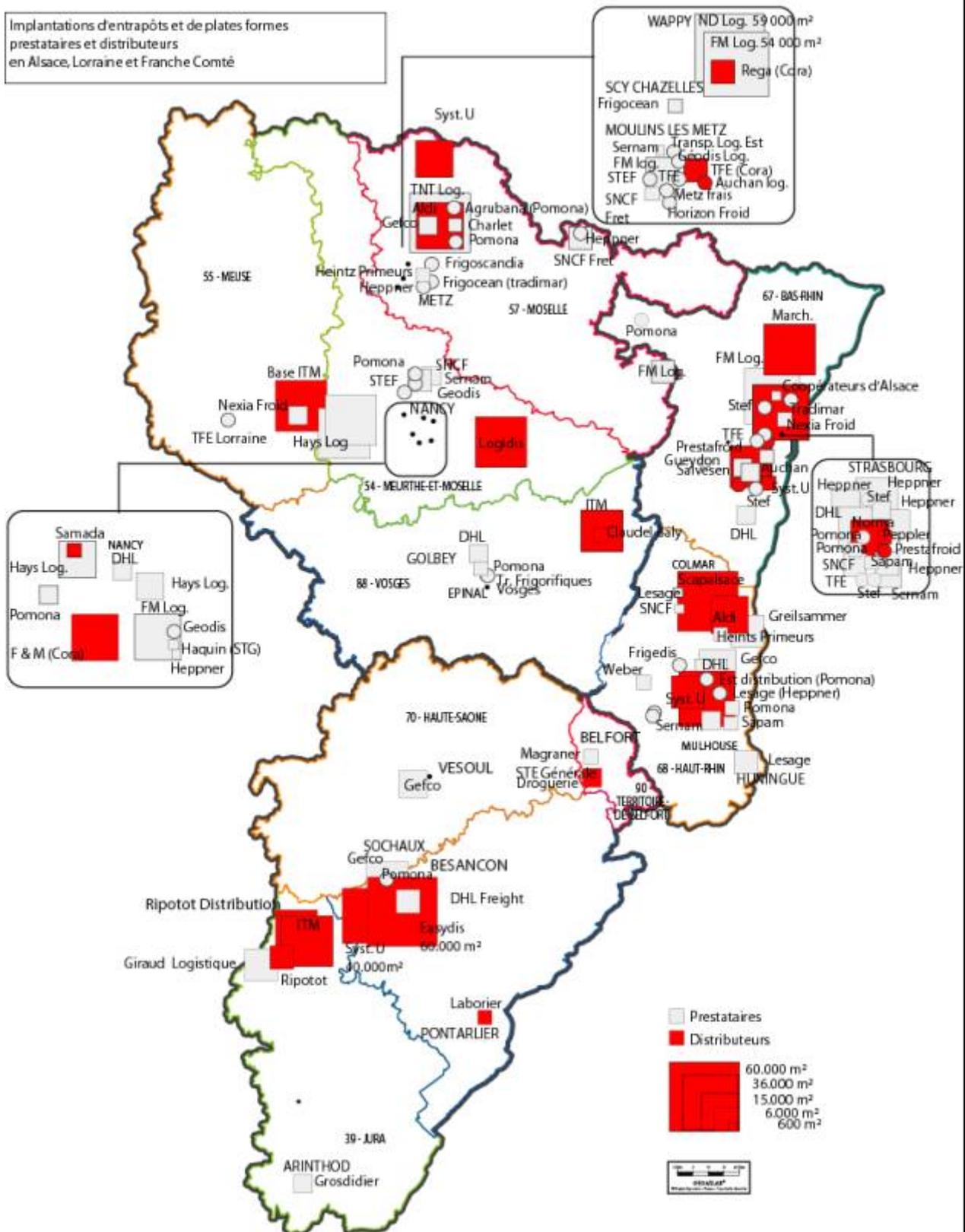
Source : LSA

Implantations d'entrepôts distributeurs et prestataires dans le Haut Rhin

- Prestataires
- Distributeurs

- Surface indéterminée distributeur
- Surface indéterminée prestataire





## Synthèse

☞ La logistique sur le Haut Rhin s'est développée sur 3 pôles :

- Colmar avec un développement des surfaces de stockage concentré sur Colmar (et plutôt typique des années 80),
- La zone Saint Louis – Hésingue – Huningue dans l'attractivité de Bâle (avec un développement plutôt typique des années 90),
- Mulhouse avec un développement réalisé sur l'axe Mulhouse – bande Rhénane (plutôt dans les années 80), et dans le triangle formé par la N83 – l'A36 et l'A35 (plutôt dans les années 90).

Le territoire du SCOT de l'agglomération mulhousienne représente 37 % des surfaces autorisées dans le département sur 20 ans.

☞ Au niveau régional, Mulhouse, Colmar et Saint Louis apparaissent, néanmoins, comme des pôles logistiques secondaires relativement à Strasbourg – Haguenau.

☞ La logistique de la grande distribution à dominante alimentaire est marquée par la présence d'un seul grand distributeur (Système U) mais qui a implanté sur Mulhouse des entrepôts à vocation interrégionale (Alsace, Auvergne, Champagne – Ardenne, France Comté, Jura, Lorraine).

☞ Mulhouse a également été choisi par Décathlon qui y dispose d'un entrepôt à vocation euro régionale (7 magasins allemands desservis). L'exemple de Décathlon confirme les atouts de Mulhouse encore insuffisamment valorisés notamment dans le secteur de la grande distribution (Leclerc, par exemple, est implanté à Colmar et les autres distributeurs à Strasbourg). La disponibilité de surfaces, le positionnement géographique et infrastructurel ont été des critères majeurs dans le choix adopté par Décathlon.

### 3. LES STRATEGIES DES ACTEURS PRIVES

Ce point a été réalisé à partir d'entretiens menés auprès d'acteurs régionaux. La liste des entreprises rencontrées est présentée dans le tableau qui suit.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande distribution :           <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Système U</li> <li>☞ Decathlon</li> </ul> </li> <li>• Industrie :           <table style="width: 100%; border: none;"> <tbody> <tr> <td>☞ Rhodia,</td> <td>☞ Wrigley</td> </tr> <tr> <td>☞ CCW,</td> <td>☞ Ricoh</td> </tr> <tr> <td>☞ Armbruster</td> <td>☞ Behr</td> </tr> <tr> <td>☞ Superba</td> <td>☞ Sharp</td> </tr> <tr> <td></td> <td>☞ Cuisines Schmidt</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul>	☞ Rhodia,	☞ Wrigley	☞ CCW,	☞ Ricoh	☞ Armbruster	☞ Behr	☞ Superba	☞ Sharp		☞ Cuisines Schmidt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prestataires, transporteurs :           <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Heppner</li> <li>☞ Geodis (overseas, DM)</li> <li>☞ Portmann</li> <li>☞ Danzas</li> <li>☞ Panalpina</li> <li>☞ Unikai</li> <li>☞ Sogei</li> </ul> </li> </ul>
☞ Rhodia,	☞ Wrigley										
☞ CCW,	☞ Ricoh										
☞ Armbruster	☞ Behr										
☞ Superba	☞ Sharp										
	☞ Cuisines Schmidt										

#### 3.1 Des implantations historiques

La logistique mulhousienne apparaît comme spécifique car très fortement marquée par l'industrie, en général, et par l'industrie de biens d'équipement, en particulier<sup>6</sup>.

Tel est également le cas d'une part de l'immobilier logistique constituée par d'anciens bâtiments industriels devenus des équipements logistiques. La localisation de ces derniers est généralement ancienne et relève de critères de choix impliquant peu la logistique (qui n'était pas alors la vocation du site). Le caractère historique de certaines localisations explique également leur caractère urbain actuel (la ville s'étant étendue depuis).

Cette situation fait que certains locaux :

- sont peu adaptés où l'étaient peu lorsqu'ils sont devenus sites logistiques
- posent des problèmes d'accessibilité routière (liées soit à l'infrastructure elle-même soit à une congestion des voies d'accès).

Des investissements importants ont été consentis sur ces sites pour améliorer leur configuration interne. Ces investissements ont notamment été réalisés par les prestataires.

#### Une tendance forte à l'externalisation ; des industriels qui jouent un rôle structurant sur le marché de la prestation

Les industriels régionaux ont, depuis plusieurs années, adopté une politique d'externalisation de leur logistique. **Ils ont joué en ce sens un rôle majeur dans la structuration du marché de la prestation** en suscitant :

<sup>6</sup> Ce n'est pas le cas d'autres territoires français plus fortement marqués par les industries de biens de grande consommation relevant d'une logistique particulière très marquée par les exigences des grands distributeurs

- un élargissement sensible des prestations offertes par les prestataires régionaux (Sogéi, Heppner),
- l'arrivée de prestataires nationaux sur le territoire Mulhousien (Gefco, Géodis,...).

Le caractère très industriel des prestations qui dépassent largement le cadre du stockage – préparation de commandes pour investir celui de l'emballage, de la mise sur chaîne ou du co-manufacturing<sup>7</sup> a également joué un rôle majeur sur la structuration du marché formé :

- de manière assez traditionnelle, par des **transporteurs** soucieux d'élargir leur offre, voire de s'émanciper du marché des transports traversé par une crise structurelle grave. Il convient d'indiquer que, spécifiquement sur Mulhouse et les régions frontalières, le développement de la logistique a également été un moyen de compenser des pertes d'activités liées à l'abolition des frontières européennes et des opérations de douanes.
- de manière plus spécifique, par des **spécialistes de l'emballage industriel** (Tailleur – Sogéi) qui ont trouvé dans la logistique un prolongement naturel de leur offre pouvant être proposée à des clients traditionnels (industries régionales déjà clientes pour leurs prestations « emballage de produits destinés à l'export », par exemple).

**La structuration du marché de la logistique par les industries locales est, enfin, renforcée par des contrats d'externalisation assortis d'une reprise de locaux par les prestataires.** En ce sens, nombre d'entre eux sont présents sur d'anciens sites industriels (tels que décrits dans le point précédent). On pourra citer Tailleur – Sogéi présent sur un ancien site Wartsila ou Géodis Overseas sur un site Clemmesy.

**L'externalisation, qui fournit des opportunités aux prestataires nationaux et régionaux, constitue un vecteur de dynamisation pour un territoire** (attractivité pour de nouveaux prestataires, développement des prestations et des compétences, élévation des prestations vers des opérations à plus forte valeur ajoutée n'impliquant pas uniquement des transports...). **En revanche la présence d'un grand nombre de prestataires nationaux travaillant pour un seul client peut être porteuse de risques si ce donneur d'ordres se délocalise ou s'il modifie sa politique d'impartition.**

Avec la mondialisation, les entreprises industrielles et commerciales exigent de leurs partenaires logistiques non seulement une qualité des services rendus mais une homogénéisation de celle-ci à une échelle géographique large.

Il ne suffit donc plus pour les grands prestataires logistiques et les grands transporteurs d'être présents partout. Il leur faut désormais développer des solutions mondiales, intégrées sur le principe de pratiques uniques acceptées et mises en œuvre par l'ensemble de leurs filiales nationales et étrangères, transport et logistique, routières et aériennes..... La gageure est importante quand on sait que ces groupes se sont développés en grande partie par croissance externe et qu'il leur faut désormais homogénéiser les modes de travail et la culture, abolir les baronnies issues des rachats... Le secteur a en effet été traversé ces dernières années par d'importantes opérations de concentration dont les postes notamment allemandes ont d'ailleurs été les initiateurs. Certains transporteurs (Norbert Dentressangle notamment avec le rachat d'UTL) ont choisi cette voie pour créer leur structure logistique commercialisée de manière autonome du transport.

---

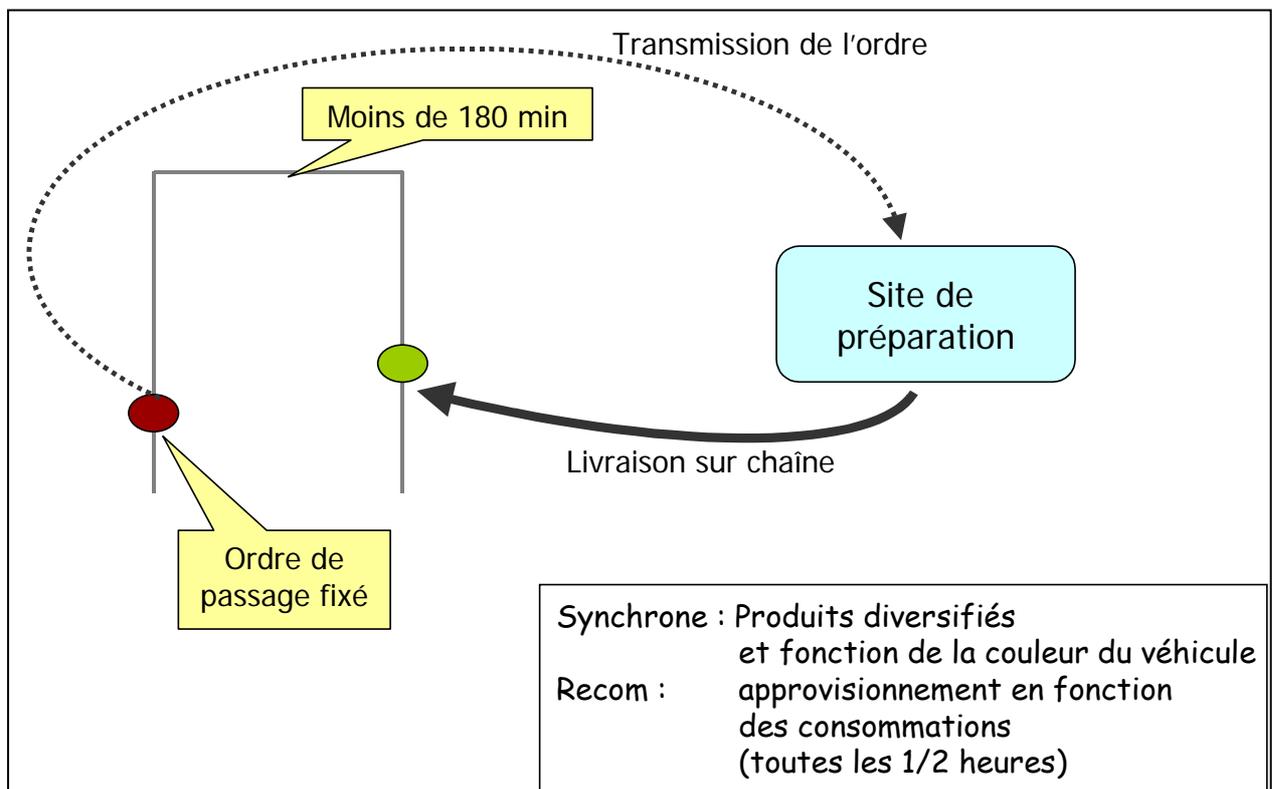
<sup>7</sup> Dans ce cadre le prestataire réalise des petites finitions ou des petits montages.

### 3.2 Une dynamique « automobile »

La logistique mulhousienne est, au même titre que son industrie, fortement marquée par la présence de PSA et par la logistique automobile dans son sens large (incluant les équipementiers). Les implantations, notamment des équipementiers sont, dans ce cadre, étroitement corrélées aux pratiques logistiques qui supposent :

- une accélération des fréquences et un fractionnement des approvisionnements (les usines de montage peuvent être livrées toutes les ½ heures pour des produits tels que les faisceaux lumineux) ;
- des délais extrêmement courts donc une proximité.

Le schéma qui suit reprend le principe des flux synchrones dans lesquels les produits sont livrés sur la chaîne dans l'ordre exact de passage des véhicules (selon leur couleur) et toutes les 180 minutes.



La grande majorité des prestataires interrogés sont installés à Mulhouse en raison de la présence de PSA (Gefco, Géodis, Panalpina...) et tous (quelles que soient les raisons expliquant leur implantation à Mulhouse) travaillent dans des proportions variables de leur activité, directement ou indirectement, pour l'automobile.

<b>Géodis</b>	
<b>Caractéristiques de l'entreprise</b>	<p>L'entreprise travaille uniquement pour l'industrie automobile : stocks avancés pour les fournisseurs (5 à 6 clients sur le site d'Ottmarsheim).</p> <p>Elle dispose de 6 sites dans le Haut-Rhin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Voujeaucourt : 5 000 m<sup>2</sup> <span style="float: right;">-Etupes : 28 000 m<sup>2</sup> (depuis 4 ans)</span></li> <li>-Danjoutin (banlieue Belfort) : 10 000 m<sup>2</sup> (depuis 20 ans) <span style="float: right;">-Fontaine : 12 000 m<sup>2</sup> (depuis 3 mois)</span></li> <li>-Ottmarsheim : 16 000 m<sup>2</sup> (depuis moins de 3 mois) <span style="float: right;">-Illzach : 7 000 m<sup>2</sup></span></li> </ul>
<b>Caractéristiques du site d'Ottmarsheim</b>	<p>180 à 90 salariés.</p> <p>Critères de localisation : proximité de PSA, coût des terrains, disponibilité.</p> <p>Flux traités : notamment pare-chocs et portes en flux synchrones</p>
<b>Vocation logistique Organisations logistiques et métiers</b>	<p>3 types de flux en direction de PSA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flux synchrones. Géodis la marchandise des fournisseurs, la stocke et livre l'usine PSA suivant les ordres du constructeur (transmis automatiquement lorsque la voiture entre sur la chaîne de montage. Sur certains produits, les références primaires reçues des équipementiers sont déclinées par Géodis. Le cycle temporel dépend de la position de la pièce à monter dans la chaîne de montage (graphe de montage). Plus la pièce tôt dans le graphe de montage sur la voiture plus la fréquence est élevée. A titre d'exemple, les faisceaux lumineux sont livrés toutes les ½ h depuis Etupes vers Sochaux. Selon la charte PSA, le prestataire doit se situer au plus à 20 min de l'usine.</li> <li>- magasin avancé fournisseur (3jours de stock)</li> <li>- flux recom (remplacement de consommation)</li> </ul> <p>Les contraintes de l'industrie automobile rendent l'utilisation du multimodal quasi-impossible.</p>

### 3.3 Une dynamique « grande distribution »

Deux grands distributeurs ont choisi de s'implanter à Mulhouse :

- Système U qui y dispose d'entrepôts « produits secs » et « liquides ». Présent depuis 50 ans, l'entrepôt dessert 100 points de vente répartis sur 13 départements du Grand Est (de Dijon à Besançon). Les critères de localisation sont éminemment logistiques ; la localisation devant garantir une desserte rapide et fréquente des points de vente. Elle doit donc être barycentrique par rapport au parc commercial. La disponibilité de terrain, le positionnement infrastructurel, la fiscalité, le bassin de main d'œuvre déterminent ensuite le choix définitif. Le contexte réglementaire, concurrentiel et économique confère un rôle majeur à la logistique qui constitue un axe important de la stratégie et du développement des distributeurs. Les projets d'extension du site mulhousien de Système U s'inscrivent dans ce cadre.

Système U	
Caractéristiques du site	Site administratif et logistique, implanté depuis 50 ans entrepôts pour l'épicerie et les liquides embranchement fer (pour l'épicerie et surtout les liquides ; 3 à 4 wagons par jour).
Vocation logistique et métiers	Logistique de distribution. <u>Vocation géographique</u> : 13 départements (nord de la région Est, avec Dijon/Besançon pour limite sud), 200 magasins sur la région Est dont 100 desservis par Mulhouse L'entrepôt spécialisé de Besançon livre les produits « bazar ». Système U dispose également d'un entrepôt (équivalent à Mulhouse en Moselle à Besse Ham). Le groupe n'a pas d'entrepôts en Bourgogne.
Flux	Transports utilisés : route et fer (notamment pour les liquides).
Evolution sur Mulhouse	Localisation historique au barycentre des points de livraison (le barycentre s'est depuis un peu déplacé vers l'Ouest). Besoin de surfaces supplémentaires pour absorber le développement de l'activité
	Une extension est en cours (8 000 m <sup>2</sup> ) et Système U souhaiterait, en outre, disposer d'un troisième entrepôt sur Mulhouse. Système U pourrait également développer son parc logistique dans le grand Est mais ailleurs qu'en Alsace (volonté de rééquilibrer les implantations et réduire les coûts de transport). L'horizon de ce projet pourrait être corrélé à la création (ou non, si pas de terrain) d'un troisième entrepôt à Mulhouse.

- Décathlon présent à Mulhouse depuis 1998. Associé à un point de vente, un centre sportif et la direction du groupe, l'entrepôt dessert 20 points de vente du Grand Est français (Forbach, Verdun) et 7 points de vente Allemand. La vocation euro- régionale de la plate-forme est une spécificité forte des GSS par rapport à leurs homologues de la grande distribution à dominante alimentaire dont les logistiques sont aujourd'hui uniquement nationales (pas d'entrepôt desservant 2 pays).

Décathlon	
Caractéristiques de l'entreprise	« Parc La Forme », ZAC Carreau Anna - Wittenheim 4 activités : <ul style="list-style-type: none"> <li>- administrative</li> <li>- commerciale</li> <li>- logistique (30 000 m<sup>2</sup>)</li> <li>- animation du parc sportif</li> </ul> Implanté en 1998 sur l'un des anciens sites d'exploitation des mines de potasse (carreau Fernand Anna).
Vocation logistique Organisations logistiques et métiers	Vocation géographique : Mulhouse distribue 27 magasins du grand Est et de l'Allemagne (20 en France, 7 en Allemagne). Rayon d'action de 450 km Mulhouse est légèrement excentré par rapport à la zone de distribution (le plus au Sud Dijon ; le plus au Nord Forbach ; le plus à l'Ouest Verdun ; distribution jusqu'en Allemagne à Dortmund, Bade Wurtemberg...). Mulhouse est un entrepôt grossiste régional.
Flux	Mulhouse n'utilise ni le fer ni le fluvial. Par contre, certains entrepôts utilisent le fer, notamment Nantes (arrivée de conteneurs par fer en provenance d'Anvers, puis transfert sur la route pour l'acheminement jusqu'à l'entrepôt). L'entrepôt de Saint-Quentin-Falavier reçoit aussi de la marchandise par fer.
Evolutions attendues	Le site est bien situé et possède une bonne marge d'absorption de la croissance Décathlon n'utilise que la route sur Mulhouse mais d'autres entrepôts utilisent le fer.

Le choix de Mulhouse par Système U et Décathlon renseigne sur les potentialités de ce territoire susceptible d'intéresser des acteurs de la distribution pour des plates-formes euro-régionales (Grand Est de la France - Rhin Supérieur).

### **3.4 Des logistiques endogènes mais des vocations internationales**

Les analyses ci-dessus montrent que le territoire mulhousien n'abrite, malgré un positionnement éminemment « européen », que des logistiques endogènes c'est-à-dire associées à une présence industrielle ou de points de vente<sup>8</sup>.

Pour autant les logistiques et flux induits par les industries traditionnelles sont mondiales. On citera, à ce titre, Superba dont les flux sont orientés à 95 % à l'export dont 70 % hors Europe. La vocation mondiale des produits fabriqués valorise le positionnement infrastructurel de Mulhouse et ses connexions, notamment fluviales, avec les grands ports du Benelux.

L'automobile présente une situation différente. Les flux aval sont marqués par un impératif de proximité immédiate (moins de 20 min de l'usine de montage). Les flux amont sont susceptibles de s'établir sur des distances plus longues mais demeurent, pour beaucoup, des flux grand Est. Cette situation valorise le positionnement infrastructurel et géographique de Mulhouse par rapport au Grand Est (A35 – A36). Il suppose également une qualité des infrastructures plus capillaires d'accès immédiat des sites logistiques.

Ce positionnement Grand Est et Rhin Supérieur est également valorisé par la grande distribution.

### **3.5 Une tradition transport**

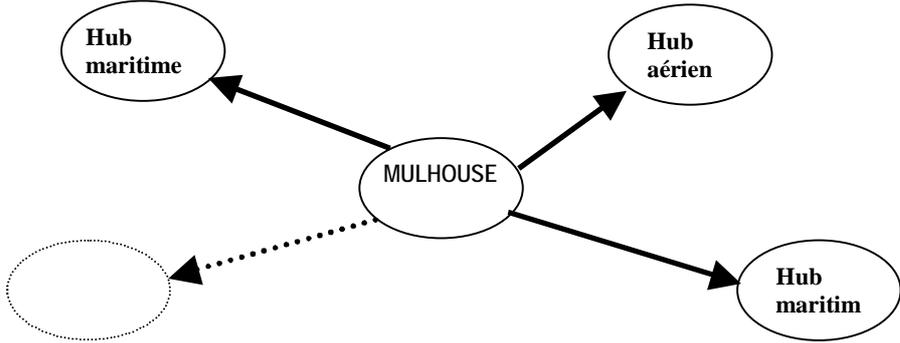
Parallèlement à la logistique, le positionnement de Mulhouse et sa desserte fluviale ont généré une tradition transport et commission transport (plus active encore avant 1993). Cette activité est, en outre, portée par une industrie exportatrice.

Dans le cadre de la messagerie, Mulhouse pourrait jouer de plus en plus le rôle de sous-hub Est de l'Europe / Sud de l'Europe.

---

<sup>8</sup> Contrairement à la région lyonnaise ou Orléanaise qui sont susceptibles d'abriter des sites logistiques européens de groupes qui ne sont pas présents industriellement sur ces territoires.

<b>Danzas</b>	
<b>Caractéristiques du site</b>	Localisation à Illzach depuis 1976, en raison de la proximité de l'embranchement autoroutier et des frontières suisses et allemandes (clients chimie à Bâle) Embranchement ferroviaire opérationnel mais non utilisé. 10 000 m <sup>2</sup> d'entrepôt, Tous les bâtiments sont en propriété. Un bâtiment a été construit en 2001 (de 3 500 m <sup>2</sup> ). L'ancien dépôt devrait également être réaménagé pour avoir un ensemble homogène, aux mêmes couleurs. Activité : messagerie et logistique
<b>Localisation sur Mulhouse (SCOT)</b>	Actuellement, Mulhouse a, pour l'activité messagerie, une vocation régionale, mais elle pourrait devenir un centre plus important en liaison avec l'Est de L'Europe. Mulhouse est déjà le centre étoile de DHL pour ce qui vient et qui part vers la Suisse et le sud de l'Allemagne.

<b>Panalpina</b>	
<b>Localisation sur Mulhouse (SCOT)</b>	<p>Panalpina développe trois activités sur Mulhouse :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- magasin avancé fournisseur (MAF) de Bosch pour Peugeot</li> <li>- stockage pour d'autres clients (PME locales, régionales, ou nationales)</li> <li>- overseas</li> </ul> <p>Dans cette organisation, Mulhouse est un « <b>sous Hub local</b> ».</p> <div style="text-align: center;">  <pre> graph TD     MULHOUSE((MULHOUSE)) --&gt; Hub_maritime((Hub maritime))     MULHOUSE --&gt; Hub_aerien((Hub aérien))     MULHOUSE --&gt; Hub_maritim((Hub maritim))     MULHOUSE -.-&gt; Hub_virtuel(( ))           </pre> </div> <p>Le site de Mulhouse va être agrandi. Panalpina qui occupe aujourd'hui 1 700 m<sup>2</sup> recherche 4 000 m<sup>2</sup> proche de l'autoroute. Ses attentes se portent surtout sur un développement de l'offre fluviale en relation avec les ports du Benelux.</p>

<b>Heppner</b>	
<b>Caractéristiques de l'entreprise</b>	.Heppner dispose de 4 implantations dans le Haut-Rhin : -Colmar et Huningue : centre logistique -Mulhouse: distribution, enlèvement, messagerie pour les départements 68 et 90 -aéroport St-Louis (Mulhouse-Bâle) : services administratifs, overseas
<b>Caractéristiques du site</b>	L'agence est une ancienne agence Lessage (présent depuis 1 siècle)
<b>Vocation logistique Organisations logistiques et métiers</b>	Pour les pays de l'Est et l'Allemagne : Strasbourg est une étoile. Heppner souhaite mettre en place, à Mulhouse, une étoile de massification pour les agences de l'Est français (Forbach, Metz, Strasbourg...) en direction de l'Europe du sud.

### 3.6 Un potentiel multimodal insuffisamment valorisé

Très tournée vers l'international, l'industrie Mulhousienne (hors PSA) valorise encore insuffisamment les connections ferroviaires et fluviales de Mulhouse et des grands ports du Havre, de Marseille et d'Anvers. De manière générale, les entretiens montrent que les alternatives modales :

- sont peu utilisées ou sur des segments très particuliers (approvisionnement ferroviaire des entrepôts liquides de la grande distribution, trafics de vrac pour le fluvial...),
- souffrent d'un déficit d'image liée à une fiabilité, mais surtout, à une offre, considérées comme insuffisantes,
- suscitent des attentes ; un nombre croissant d'acteurs privés (entreprises industrielles et commerciales, prestataires, transporteurs) considérant le développement des modes alternatifs et des chaînes multi ou intermodales comme inéluctables,
- pâtissent d'une conjoncture économique peu favorable et d'incertitudes quant à la pérennité de l'offre ferroviaire qui limite la prise de risque (le recours à un mode massifié s'accompagnant d'une nécessaire refonte ou évolution des organisations).

### 3.7 La stratégie des acteurs de l'immobilier.

Depuis quelques années, l'entrepôt est une affaire **d'investisseurs qui trouvent dans la logistique un objet de valorisation capitalistique** (avec un taux de rendement pouvant atteindre 10 à 12 %), qui devient aussi, voire plus intéressant que l'immobilier industriel ou de bureau. Ainsi de grands investisseurs, notamment anglo-saxons et, en premier lieu américains (surtout depuis 1998), ont fortement investi le marché, suivis par les Européens. Notons que le marché français devrait rester dynamique ; les professionnels évaluent à 250 hectares par an le rythme des sites à promouvoir pour les 5 ans à venir. La France tire profit de sa position géographique centrale et de la saturation des grandes zones logistiques traditionnelles.

Des groupes comme le groupe financier Blackstone, partenaire de Bouygues dans Parcolog, ou Prologis, également américain qui a acquis Garonor en 1998, développent de véritables stratégies sur ce marché à l'échelle européenne. Des français, comme Logistis (Caisse des Dépôts) ou Sofia jouent un rôle important.

Les investisseurs recherchent surtout des sites bien placés permettant une bonne accessibilité au marché (nœuds infrastructurels, notamment autoroutiers) et des plates-formes multimodales répondant aux nouvelles normes de sécurité. De plus, la qualité architecturale et environnementale s'avère être un critère de plus en plus important.

Enfin, ils recherchent adaptabilité et divisibilité des bâtiments, pour que ceux-ci soient opérationnels rapidement et permettent un changement rapide d'utilisateurs, ainsi qu'une mise en commun des services.

Plus récemment **des promoteurs**, absents de ce marché avant 1995, ont investi le marché de l'entrepôt. Des sociétés de promotion (GEPRIM, FL Développement, Pitch...) ont ainsi développé plusieurs opérations en blanc (construction des bâtiments en l'absence de tout contrat commercial préalable) ou en gris (élaboration du projet de construction et accomplissement de toutes les formalités administratives pour raccourcir les délais de mise à disposition), commercialisées auprès d'utilisateurs ou d'investisseurs, qui se sont parfois associés. L'objectif est généralement de réaliser des plates-formes de plusieurs bâtiments pouvant aller jusqu'à plus de 100 000 m<sup>2</sup>, sur un terrain clos,

gardienné et aux normes techniques et sécuritaires européennes<sup>9</sup>. La difficulté majeure de ces opérations est le délai très court exigé par le client, ce qui favorise les promoteurs-constructeurs, comme Bouygues avec Quille ou Parcolog, GA ou GSE.

Enfin, les commercialisateurs comme Jones Lang LaSalle, Atis Réal ou DTZ Jean Thouard sont très actifs, en étroite coopération avec les investisseurs.

Les caractéristiques techniques des bâtiments ont également fortement évolué (dimensions, hauteur libre, équipements de sécurité, ...). La réglementation et les exigences des professionnels se sont considérablement renforcées, au point que 50 % du stock de surfaces disponibles seraient obsolètes.

Pour clore ces considérations sur l'immobilier logistique, il nous semble important de reproduire en l'état les conclusions du rapport Becker ; celles-ci se répartissent en trois groupes :

« A / Intégrer la logistique comme facteur de développement et d'aménagement des territoires.

- Prendre en compte la logistique et les plates-formes qui en sont le support principal dans les processus de planification territoriale et locale (DTA, SCOT).
- Améliorer la connaissance des éléments caractéristiques de cette activité sous ses différents aspects (économique, transport, marché, emploi, spatial) et développer au niveau national et régional les outils et exploitations statistiques nécessaires, (référence Observatoires Régionaux des Transports).
- Expertiser et valoriser sur le plan foncier les potentiels et opportunités offertes par les opérateurs publics notamment sur les sites ferroviaires, maritimes et fluviaux, et élargir si nécessaire le champ d'action des EPF tant pour des réserves foncières que pour la reconversion des entrepôts obsolètes et des friches industrielles.
- Optimiser le potentiel des transports alternatifs et des installations existantes.
- Soutenir et accompagner les expérimentations et initiatives des acteurs privés de la logistique en faveur du développement durable.

B / Développer la concertation et la coordination entre acteurs publics et privés

- promouvoir et organiser à l'échelon régional une structure de concertation et de suivi, associant la Région, les professionnels concernés, les services compétents de l'Etat (DRE, DRIRE...), afin de développer les connaissances et les réflexions nécessaires à une vision d'ensemble de l'activité logistique, de ses perspectives de développement, évaluer ses enjeux et sa place dans la planification territoriale et locale.
- Soutenir ces démarches au niveau national par le développement des compétences, et des subventions d'études.
- Créer au niveau national un comité de suivi et de concertation avec les organisations et associations professionnelles de la logistique afin d'examiner en commun autant que de besoin les questions d'intérêt général relevant de ce domaine d'activité.

C / Améliorer la qualité et la maîtrise des processus opérationnels

---

<sup>9</sup> L'on observe une réelle tendance à l'augmentation de la taille des entrepôts ; 20.000 m<sup>2</sup> représente maintenant un minimum économique.

- privilégier le développement des constructions nouvelles dans le cadre de ZAC, par la simplification et l'harmonisation des procédures réglementaires liées aux bâtiments qui s'y implantent.
- Imposer une étude d'impact sérieuse et complète pour toute opération en diffus d'une surface supérieure à un certain seuil (5.000 m<sup>2</sup>).
- Clarifier les notions de propriétaire et d'exploitant d'entrepôts dans le cadre de la procédure d'installations classées, et d'une manière plus générale, assurer la lisibilité et l'harmonisation des modalités d'application de la procédure.
- Améliorer la qualité des projets d'aménagement et de constructions par l'établissement d'un document de référence, guide de travail, sous l'égide d'un groupe associant aménageurs, promoteurs, usagers, collectivités locales.