



ETUDE TRANSPORTS DE MARCHANDISES – PLATES-FORMES MULTIMODALES

Volume 3 : Perspectives

Pour le SCOT

Sommaire

1. LE PROFIL LOGISTIQUE	3
1.1 Profil logistique général.....	3
1.2 Environnement concurrentiel (cas du conteneur maritime).....	4
2. LES BESOINS FONCIERS – PROJECTIONS ET SCENARIOS	6
2.1 Le scénario au fil de l'eau.....	6
2.2 Scénario 2 : une croissance des besoins de +26 %	9
2.3 Une estimation des emplois induits.....	12
2.4 Les besoins en surfaces pour des zones organisées	14
3. LE FONCIER DISPONIBLE POUR UN OU DES SITES MULTIMODAUX	18
3.1 Il n'existe pas de solution unique répondant à tous les besoins	19
3.2 Le foncier disponible selon les types de sites.....	21
3.2.1 Ottmarsheim – Mulhouse Rhin : un développement du port à accompagner et anticiper de manière pragmatique	21
3.2.2 Le carreau Amélie : un site optimal pour une zone à vocation logistique embranchée et une réservation pour un chantier de transport combiné	24
3.2.3 Le carreau Marie Louise - Staffelfelden	26
3.2.4 Plates-formes logistiques routières	26
<u>4. LES EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES</u>	28
5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	37

1. LE PROFIL LOGISTIQUE

1.1 Profil logistique général

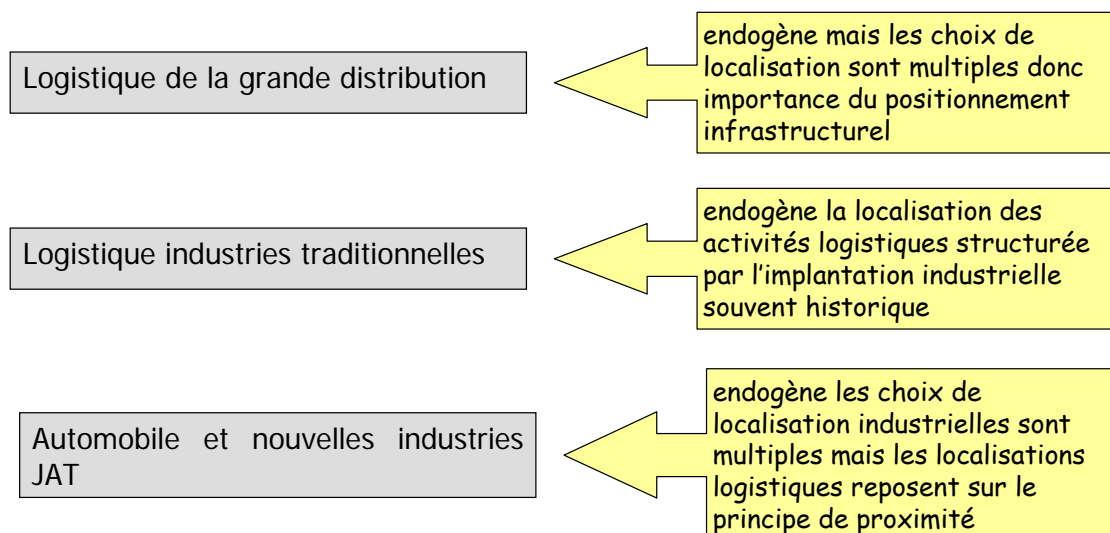
- ☑ Malgré un positionnement spatial et infrastructurel de qualité Mulhouse demeure, au sein de la région du Rhin Supérieur, un pôle logistique secondaire présentant des logistiques :
- endogènes,
 - fortement marquées par l'industrie, en général et l'automobile, en particulier.

Son positionnement est, en cela, fortement dépendant :

- du dynamisme ou du déclin industriel
- d'une évolution des pratiques et architectures du secteur automobile (qui favorisent aujourd'hui la proximité).

La logistique de la grande distribution est, quant à elle, portée par Système U et Décathlon.

La segmentation générale



Source : Samarcande - Cerpi

- ☑ A ce jour, Mulhouse présente une vocation logistique essentiellement régionale et interrégionale (notamment pour la grande distribution). Son positionnement et le potentiel d'interconnexions ferroviaires et fluviales, vers les ports notamment, sont insuffisamment valorisés. Cette situation montre qu'un bon positionnement est une condition nécessaire pour attirer des sites logistiques majeurs à vocation élargie mais non suffisante.

Positionnement logistique actuel et enjeux

SEGMENTS	SITUATION ACTUELLE	ENJEUX
LOGISTIQUE INTERCONTINENTALE	MOYEN	ELEVES SI LES CONNECTIONS FLUVIALES ET FERROVIAIRES AVEC LES PORTS NOTAMMENT SONT VALORISES
LOGISTIQUE EUROPEENNE	MOYEN	ELEVES EN TRANSPORT : MULHOUSE SE DEVELOPPER COMME HUB EST EUROPE – France ET EUROPE DU SUD EN LOGISTIQUE : MULHOUSE PEUT ABRITER DES ENTREPOTS A VOCATION EURO-REGIONALE (RHIN SUPERIEUR)
LOGISTIQUE NATIONALE	FAIBLE	FAIBLE
LOGISTIQUE INTERREGIONALE	ELEVE	ELEVES NOTAMMENT POUR LA GRANDE DISTRIBUTION ET L'AUTOMOBILE
LOGISTIQUE REGIONALE	ELEVE	
LOGISTIQUE INDUSTRIELLE	ELEVE	ELEVES MAIS SOUMISE AU DYNAMISME INDUSTRIEL EN GENERAL ET AU DELA DE L'AUTOMOBILE EN PARTICULIER

Source : Samarcande – Cerpi

- ☑ L'absence de zone logistique organisée en dehors d'Ottmarsheim est peu favorable à la massification de besoins diffus et, en conséquence, aux modes alternatifs à la route.
- ☑ Le recours à la multimodalité dépend des stratégies d'entreprises et des pratiques logistiques. La tendance forte au fractionnement et à l'accélération des fréquences rend, de ce point de vue, difficile le recours au ferroviaire au sein d'architectures fonctionnant en zéro stock. Ce qui est vrai quel que soit le territoire, l'est sans doute plus encore à Mulhouse où la logistique est très marquée par l'industrie automobile.

Ces pratiques sont élaborées au sein des entreprises industrielles et commerciales et, éventuellement, relayées par les prestataires. Les acteurs institutionnels ne disposent, en ce sens, pas de levier d'action (autres qu'une possible coercition). Ils peuvent, en revanche, influencer les localisations par des politiques d'aménagement, de réservation de terrains...et favoriser en cela l'inter et la multimodalité.

1.2 Environnement concurrentiel (cas du conteneur maritime)

Une plate-forme multimodale doit s'inscrire dans les systèmes de transport internationaux structurés par :

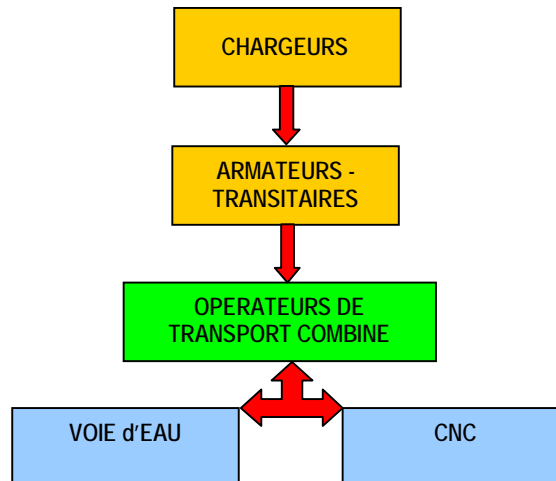
- les stratégies des compagnies maritimes qui sélectionnent de plus en plus leurs parcs de conteneurs et leurs implantations intérieures,
- les stratégies des ports maritimes,
- les stratégies des groupes industriels (abordées dans les points précédents),
- les stratégies des opérateurs ferroviaires (abordées dans les tendances générales).

De là découlent :

1) Une chaîne de décision

Les opérateurs de transport combiné (à base maritime) sont de plus en plus regroupés au sein de groupes internationaux disposant **de vastes réseaux de plates-formes**. Les donneurs d'ordres sont dans le Monde entier et chaque plate-forme rayonne environ sur 150 km. Ainsi Ottmarsheim assure une navette fluviale avec dix départs réguliers par semaine et par sens. Ses clients ne sont pas les chargeurs mais les armateurs et les transitaires comme l'indique le schéma ci-dessous.

La chaîne de décision dans le maritime



Source : Samarcande - Cerpi

2) La situation concurrentielle de Mulhouse

Elle se comprend par rapport à ces vastes systèmes de transport. Ce n'est pas l'existence d'un site de transport multimodal ou de tout autre équipement qui conditionne le succès d'un projet, mais les schémas de transport internationaux voire mondiaux mis au point par les grands groupes, constitués en véritables « cartels » (cf schéma ci-dessus).

Ainsi, le chantier de Germersheim (en Allemagne) est-il le fruit d'une association de ce type (ERS) et c'est l'armateur P&O qui en exploite le terminal. Ce choix vient de ce que des accords de prix et de qualité de service ont été conclus entre les ports de la Mer du Nord, la DB, P&O et les opérateurs de transport combiné allemands. Ces accords n'ont pas trouvé leur équivalent qualité – prix en France.

3) Les déterminants du trafic qui en résultent pour la région Mulhousienne

L'hinterland du combiné route - voie d'eau – maritime n'est pas à Mulhouse mais à Colmar, or Neuf Brisach n'est pas ou peu utilisé pour les raisons qui viennent d'être évoquées. Si on retire PSA (70 % des trafics conteneurs de Ottmarsheim), les 30 % restants proviennent très peu de Mulhouse mais de Colmar, Belfort, Haut Saône, Vosges..., c'est-à-dire le Grand Régional. **En regard de leurs origines ces 30 % ne sont pas captifs.**

2. LES BESOINS FONCIERS – PROJECTIONS ET SCENARIOS

Les besoins fonciers du territoire d'étude à horizon de 10 et 20 ans peuvent être estimés :

- à partir des tendances constatées de la construction de locaux dédiés au stockage (traitement de la base de données Sitadel de la DRE, effectué en partie 2.1) ;
- à partir d'études antérieures réalisées sur la région et le département du Haut Rhin (étude Buck)

Rappel : les données issues de la base Sitadel portent exclusivement sur les constructions de locaux. Ne sont donc pas répertoriés :

- Les stocks antérieurs,
- Les « disparitions » de surfaces de stockage (destruction ou transformation de l'activité),
- la transformation de surfaces, industrielles par exemple, en surfaces de stockage. **Ce dernier point pourrait être important pour le territoire du SCOT de la région mulhousienne dans la mesure où les entretiens réalisés auprès de prestataires montrent que certains dossiers d'externalisation ce sont accompagnés d'une reprise de bâtiments industriels.**

2.1 Le scénario au fil de l'eau

Application au territoire du SCOT de la région mulhousienne

Entre 1982 et 2002, la dynamique de la construction de locaux de stockage fait apparaître un total de **361 982 m² de SHON autorisés sur la région mulhousienne** (soit environ 18 100 m² de SHON autorisés par an).



Source : DRE - Sitadel

Si on applique un COS :

- de 0,4 (généralement admis pour ce type de constructions) ; ces surfaces construites représentent **une consommation foncière de 90,5 hectares**.
- l'application d'un COS de 0,3 (installations plus paysagées, réserves foncières...) conduit à une consommation foncière estimée à **120 ha**.

Le prolongement de cette tendance (fil de l'eau) à 10 et 20 ans suscite des consommations foncières comprises, selon les hypothèses relatives aux COS, entre :

- 45 et 60 ha à horizon 2012,
- 90 à 120 ha à horizon 2022.

Le tableau qui suit reprend ces estimations :

<i>Source Sitadel</i>		m2 totaux de SHON autorisés sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne	
Observé sur la période 1982 - 2002		361 982	

	m2 totaux de SHON supplémentaires sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne (projections « fil de l'eau »)	Consommation foncière supplémentaire en ha (projections « fil de l'eau »)	
		H1 : COS de 0,4	H2 : COS de 0,3
2012	180 991	45	60
2022	361 982	90	120

Application au département du Haut Rhin

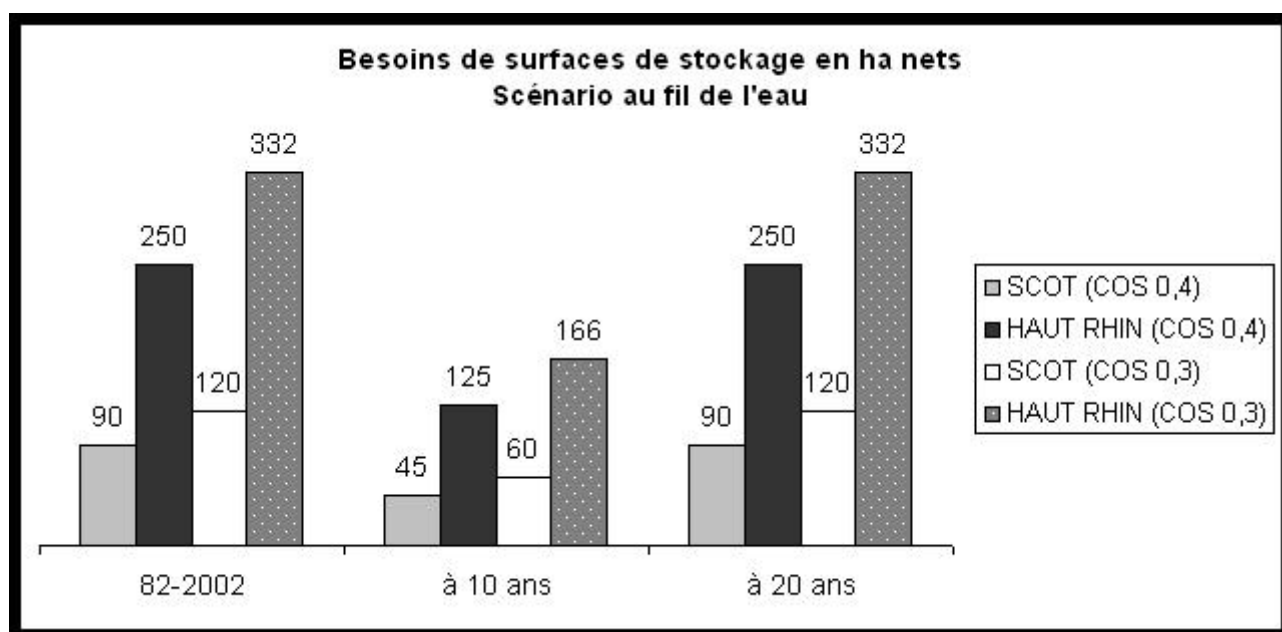
Si on applique la même méthode au département du Haut Rhin (à partir des données Sitadel relatives au département) la consommation foncière s'établirait au total (dont la région mulhousienne), selon les hypothèses relatives aux COS, à :

- 125 à 166 ha pour l'horizon 2012,
- 250 à 332 ha pour l'horizon 2022.

Le tableau qui suit reprend ces estimations (par ailleurs, synthétisées dans le graphique) :

<i>Source Sitadel</i>	m2 totaux de SHON autorisés sur le département
Observé sur la période 1982 - 2002	996 418

	m2 totaux de SHON supplémentaires sur le département (projections « fil de l'eau »)	Consommation foncière supplémentaire en ha (projections « fil de l'eau »)	
		H1 : COS de 0,4	H2 : COS de 0,3
2012	498 210	125	166
2022	996 418	250	332



Le prolongement des tendances observées sur la période 1982-2002 conduit à reporter sur les différents horizons **la part des surfaces autorisées sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne par rapport au total départemental ; part qui s'établit à 36 %.**

2.2 Scénario 2 : une croissance des besoins de +26 %

Le scénario 2 est bâti sur la base de l'étude Buck¹ :

- *son champ est celui du département (les données relatives à la région mulhousienne sont donc estimées en appliquant le ratio évoqué précédemment de 36 %).*
- *les horizons et années de base sont différents de ceux adoptés dans le scénario au fil de l'eau (sur la base de Sitadel) ; les besoins pour la période 2002 – 2012 et 2022 sont donc estimés à partir des résultats Buck et selon une hypothèse de croissance identique d'années en années.*

La méthode appliquée dans le cadre de cette étude (Buck) est, dans son principe, la suivante :

- *projections de croissance des emplois logistiques selon trois logiques :*
 - o *celle d'une croissance dite autonome (croissance des emplois logistiques au sein des entreprises présentes en 1995 sans modification du marché et de l'offre de prestations) ;*
 - o *celle d'une croissance issue de l'externalisation et de la prospection ;*
 - o *celle enfin, d'une externalisation avec un renforcement de la structure industrielle départementale.*

L'étude table donc sur une politique volontariste de développement de la logistique et sur des ambitions en matière de réindustrialisation.

- *estimation des besoins fonciers (consommation foncière) par application d'un ratio de 20 emplois à l'hectare consommé. Selon cette logique il convient d'indiquer que la « croissance autonome » induirait un besoin foncier supplémentaire de 40 hectares.*
- *Ajout d'une réserves stratégiques permettant des développements ultérieurs et/ou supérieurs aux projections.*

¹ « Développement des activités logistiques en Alsace », Buck Consultants International, pour le groupe de travail multipartenarial « plates-formes logistiques », novembre 1998

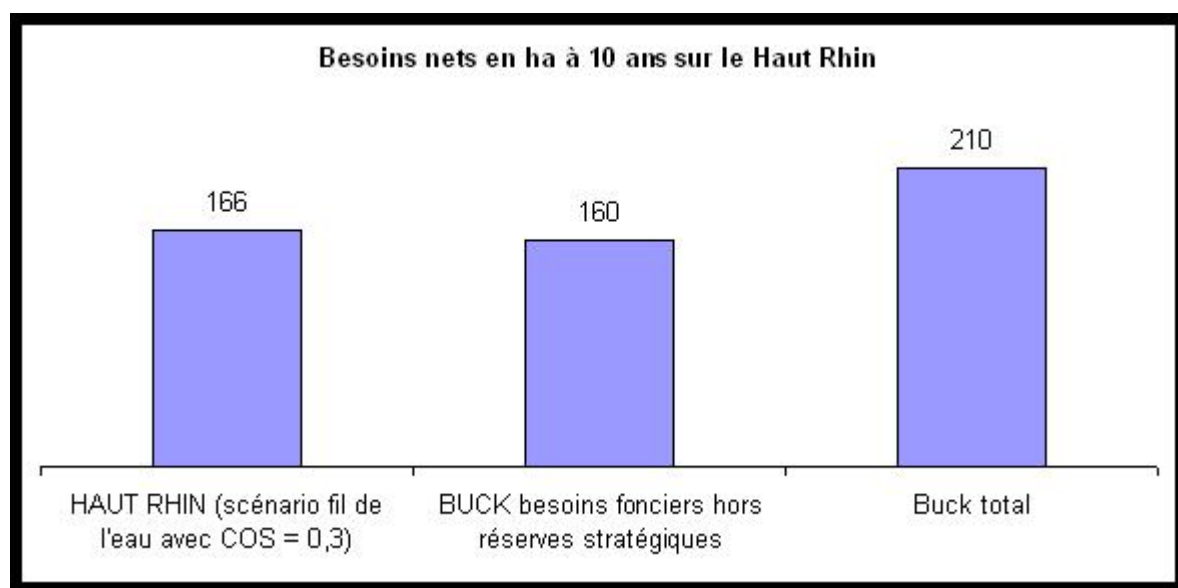
Le Haut Rhin

Le tableau qui suit reprend les résultats de l'étude Buck (période 1995-2010) et nos estimations pour la période 2002-2012. Ils concernent les besoins fonciers pour le Haut-Rhin.

Période 1995 - 2010	Haut Rhin
Croissance autonome	800
Externalisation et prospection	2 225 à 2 600
Externalisation avec renforcement de la structure industrielle départ.	1 500
Sous Total	4 555 à 4 900
Besoins en espaces supplémentaire hors réserves stratégiques	230 à 245 ha
Réserves stratégiques	80 Ha
Total	320 ha
Estimation pour la période 2002-2012	210 ha
Dont hors réserves stratégiques	150 à 160 ha
Dont réserves stratégiques	50 ha à 60 ha

40 ha

Hors réserves stratégiques et pour la période 2002-2012, les résultats de l'étude Buck (150 à 160 ha) sont peu différents de ceux issus du scénario fil de l'eau (125 à 166 ha). La différence tient essentiellement aux réserves stratégiques qui représentent, par rapport au fil de l'eau, une croissance des besoins de + 25 à 30 %.

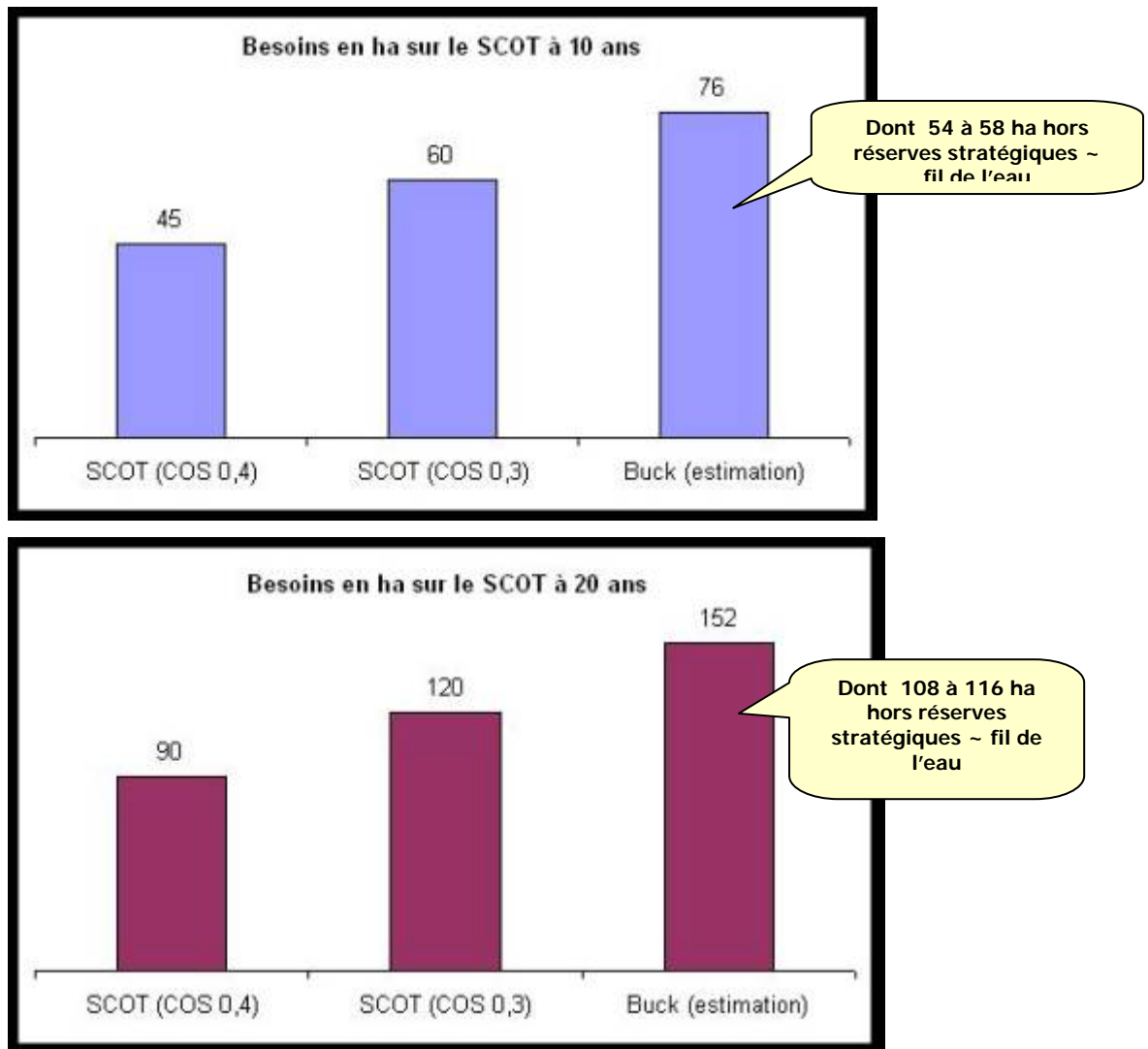


Le territoire du SCOT de la région mulhousienne

Le tableau qui suit indique les résultats estimés pour le territoire du SCOT de la région mulhousienne. Les données départementales de l'étude Buck ont été multipliées par 36 % (part constatée des surfaces du territoire du SCOT de la région mulhousienne dans le total autorisé dans le Haut Rhin tel qu'il est appréhendé par Sitadel).

Période 2002 - 2012	SCOT
Estimation pour la période 2002-2012	76 ha
Dont hors réserves stratégiques	54 à 58 ha
Dont réserves stratégiques	18 ha à 22 ha

De manière naturelle, ce qui est observé pour le Haut Rhin, se constate également pour le territoire du SCOT de la région mulhousienne. Les besoins fonciers hors réserves stratégiques et pour la période 2002-2012 sont ainsi peu différents de ceux issus de l'estimation « au fil de l'eau » (45 à 60 ha).



2.3 Une estimation des emplois induits

L'étude Buck partait d'une estimation des emplois supplémentaires créés pour évaluer la consommation d'espaces selon un ratio de 20 emplois à l'hectare consommé.

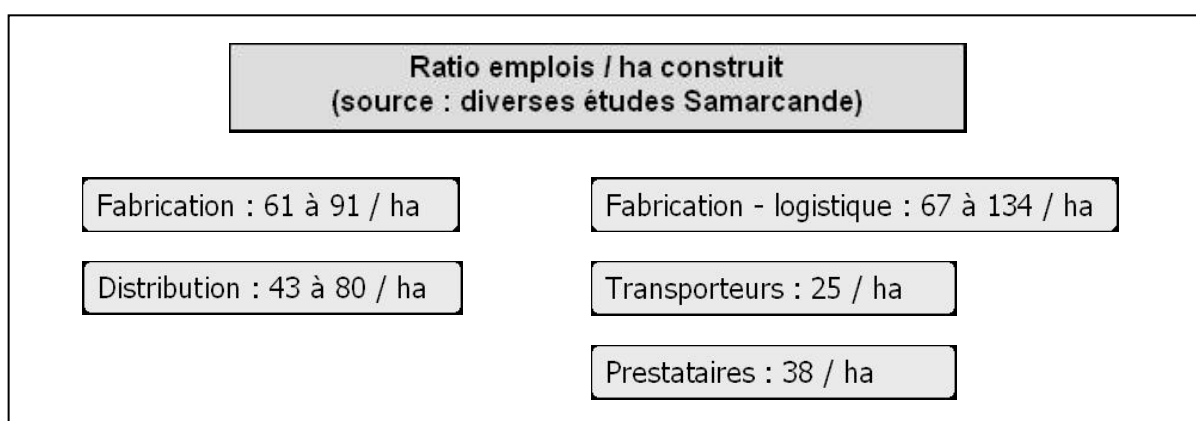
Une méthodologie assez proche peut être adoptée pour le scénario au fil de l'eau. Nous avons choisi, pour notre part, d'appliquer deux ratios (généralement admis dans les études de ce type) :

- 30 emplois / 2,5 ha consommés (ou 30 emplois par hectare construit) ;
- 50 emplois / 2,5 hectares consommés (ou 50 emplois par hectare construit).

Ce ratio moyen (que l'on retrouve dans de nombreuses études) doit être analysé avec précaution. La réalité du marché montre qu'il existe, en effet, des écarts importants à la moyenne avec :

- des sites sur lesquels ne sont effectuées que des opérations de stockage – déstockage de palettes et qui présentent des ratios d'emplois à l'hectare très faibles (jusqu'à 10 emplois / hectare construit) ;
- des sites sur lesquels sont proposées des prestations à valeur ajoutée de type : préparation de commandes détail, emballage promotionnel – conditionnement à façon, étiquetage, finition de production... qui affichent des ratios pouvant atteindre 150 emplois / hectare construit.

Les ratios qui suivent sont issus des études antérieures menées (sur d'autres régions ou au niveau national) par Samarcande. Ils n'ont qu'une valeur d'illustration. Ils montrent les disparités existantes.



Fabrication : site industriel. Le ratio concernent les emplois logistiques

Fabrication – logistique : site industriel assurant également une fonction logistique

Distribution : entrepôt ou plate-forme de distribution autonome d'un groupe industrie ou commercial

Transporteurs : site de transporteur (ne proposant pas de prestations longue durée en entrepôt)

Prestataires : site de prestataires logistiques proposant des prestations en entrepôt (la moyenne comprend à la fois des site de stockage – déstockage et des sites sur lesquels sont effectuées des opérations complexe d'emballage, fin de production...)

Estimation des emplois logistiques induits sur la région mulhousienne

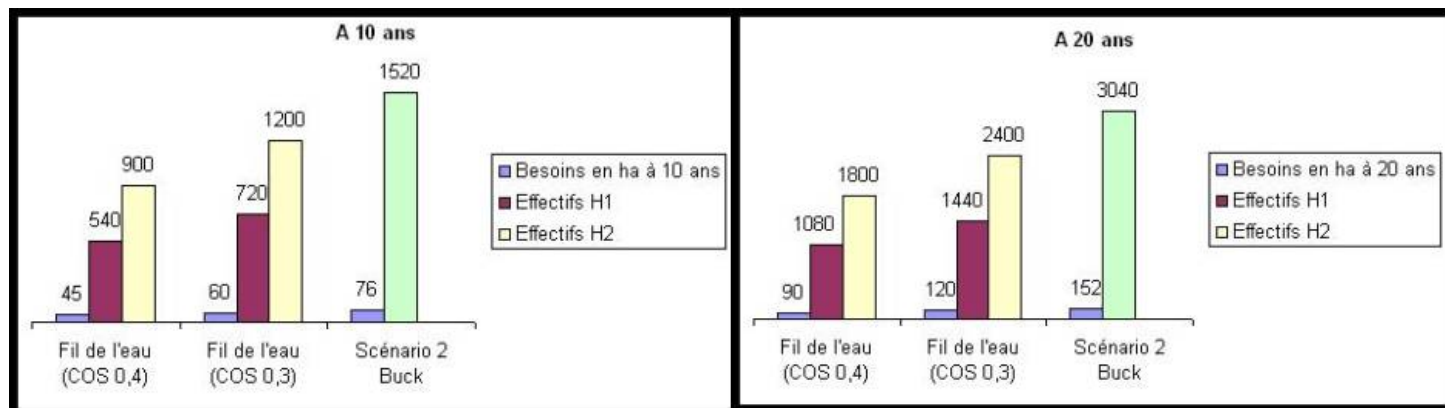
Le tableau qui suit reprend les données sur les besoins fonciers (tels que présentés dans les points précédents) et les emplois induits.

Emplois logistiques induits sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne selon les hypothèses à horizon de 10 et 20 ans

	Consommation foncière		Effectifs		Effectifs		Effectifs	
			Hypothèse 30 emplois /2,5 ha		Hypothèse 50 emplois /2,5 ha		Hypothèse 20 emplois /ha	
	à 10 ans	à 20 ans	à 10 ans	à 20 ans	à 10 ans	à 20 ans	à 10 ans	à 20 ans
SCOT fil de l'eau (COS 0,4)	45	90	540	1080	900	1800		
SCOT fil de l'eau (COS 0,3)	60	120	720	1440	1200	2400		
Buck (estimation) scénario +25 %	76	152					1520	3040

Les emplois logistiques générés varient entre 540 et 1520 à horizon 10 ans et entre 1090 et 3040 à horizon 20 ans.

Emplois logistiques induits sur le territoire du SCOT de la région mulhousienne selon les hypothèses à horizon de 10 et 20 ans



2.4 Les besoins en surfaces pour des zones organisées

Tous les besoins de surface de stockage ne se fixeront pas sur des zones logistiques organisées. Certains se localiseront, en effet, sur des sites isolés. **La proportion captée par les zones organisées dépendra de la politique d'aménagement** (nombre et/ou taille de ces zones, localisations – positionnement infrastructurel, qualité du bâti, niveau de sécurisation, fiscalité...)

Nous avons fixé deux hypothèses² :

- une hypothèse haute correspondant à une captation de 50 % des besoins,
- une hypothèse plus basse correspondant à un niveau de captation d'1/3 soit environ 34 %.

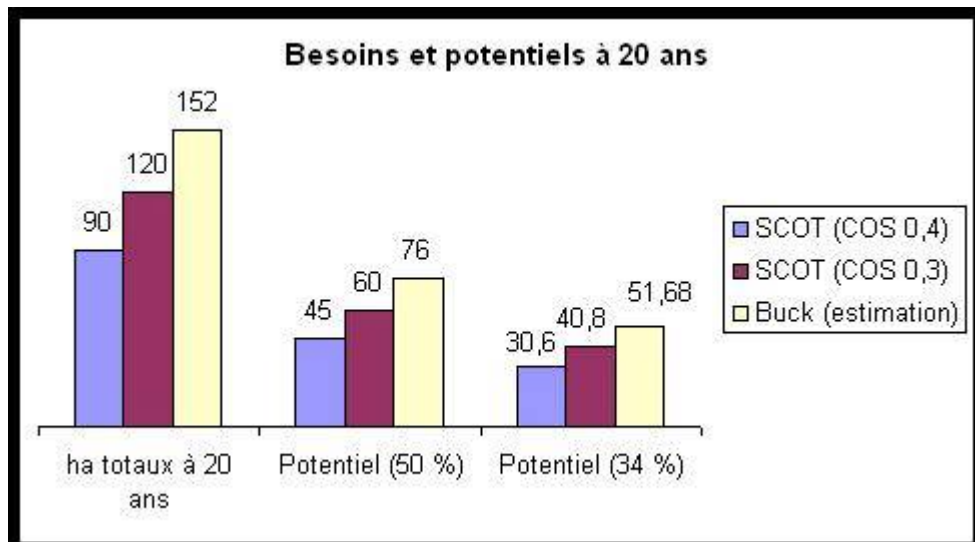
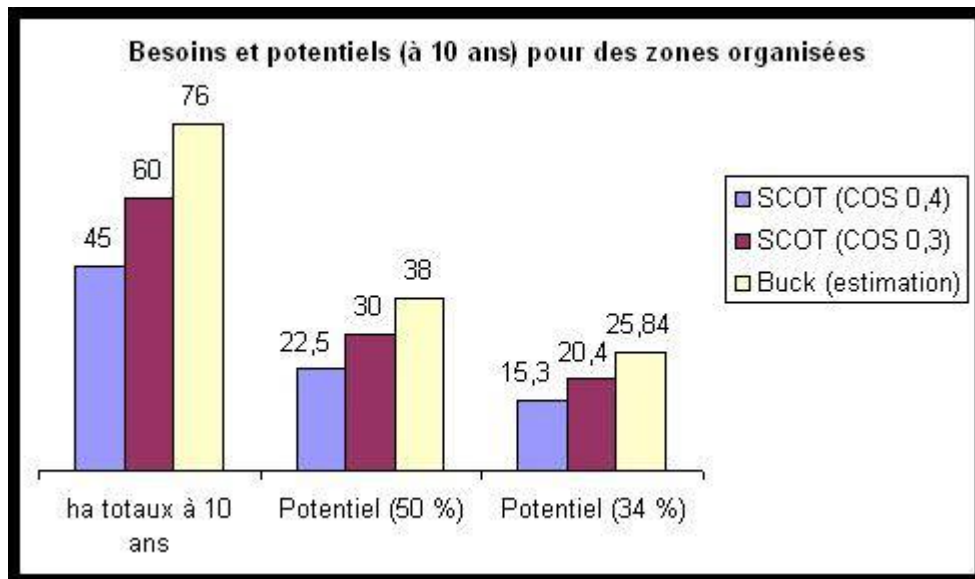
Selon ces hypothèses (et donc selon les politiques d'aménagement adoptées), les besoins relatifs à une ou des zones à vocation logistique organisée seraient de :

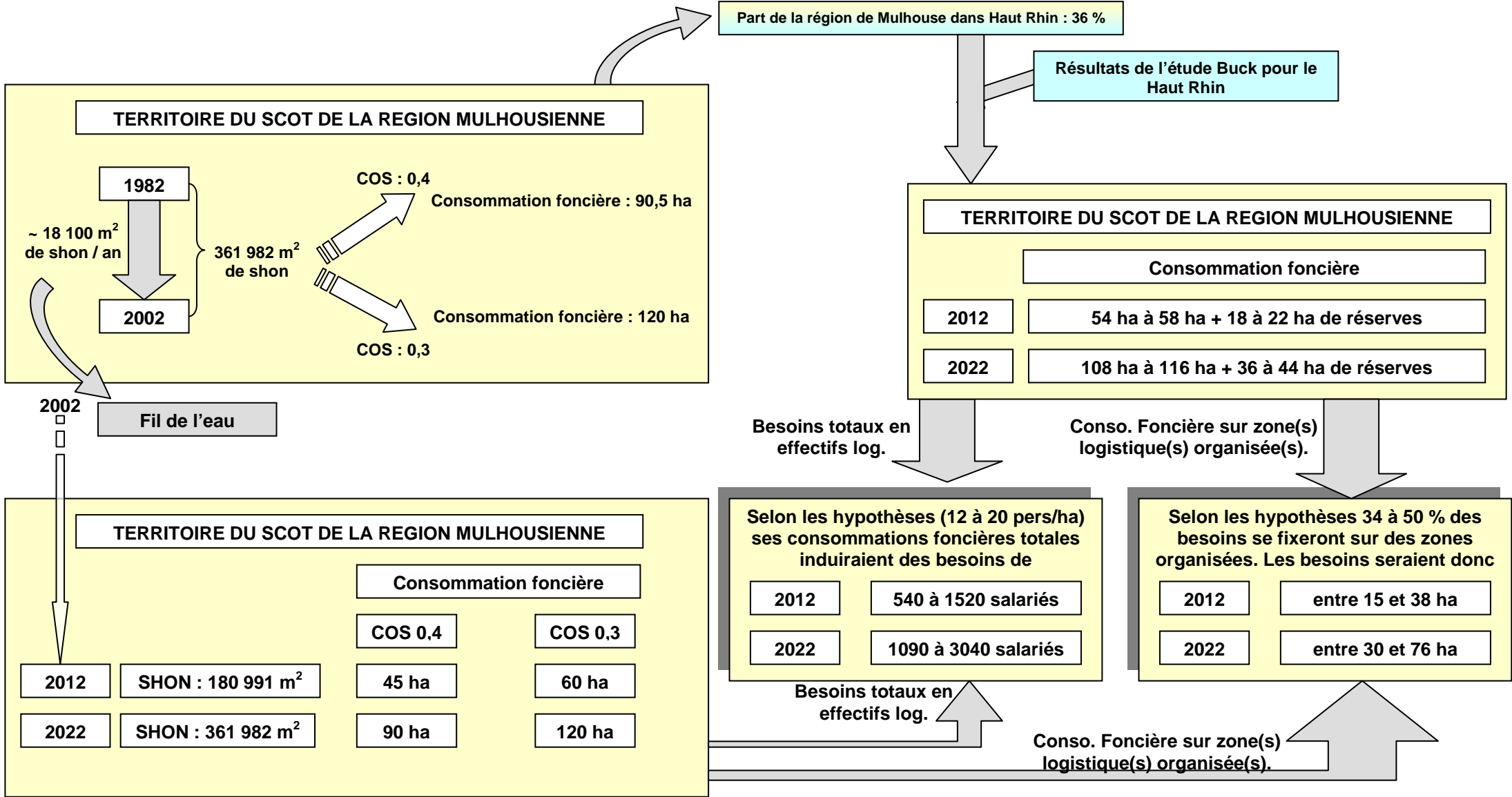
- 15 à 38 hectares pour l'horizon 10 ans,
- 30 à 76 hectares pour l'horizon 20 ans.

Potentiel pour des zones organisées (besoins fonciers en ha)

	Besoins globaux		Potentiel pour des zones organisées (hypothèse 50 %)		Potentiel pour des zones organisées (hypothèse 34 %)	
	à 10 ans	à 20 ans	à 10 ans	à 20 ans	à 10 ans	à 20 ans
SCOT (COS 0,4)	45	90	22,5	45	15,3	30,6
SCOT (COS 0,3)	60	120	30	60	20,4	40,8
Buck (estimation)	76	152	38	76	25,84	51,68

² Ces pourcentages sont ceux que l'on retrouve dans diverses études





COS : Coefficient d'Occupation des Sols
 SHON : Surface Hors Œuvre Nette

Source : Samarcande

☞ Si on prolonge les tendances (fil de l'eau) :

- Des besoins existent
- Ils pourraient être sous-estimés :
 - la méthodologie ne prend, en effet, pas en compte les transformations de surfaces qui semblent importantes sur Mulhouse,
 - des besoins pourraient résulter de ces transformations : locaux actuels peu adaptés, posant des problèmes d'accessibilité et générant des besoins pour des sites plus modernes et donc performants

☞ En l'absence de stratégies, ces besoins trouveront des solutions :

- Sur des sites isolés mais avec un risque de mitage du territoire et avec peu d'effets de mutualisation – massification (pourtant gages de l'utilisation des modes alternatifs à la route, en général, et du transport ferroviaire, en particulier dans le contexte actuel),
- En dehors du territoire sur des zones proches sans réduction des nuisances (si les flux concernent des logistiques endogènes) et sans création de valeur ajoutée logistique.

☞ Le scénario de croissance renvoie à deux dynamiques :

- Une dynamique liée à une stratégie d'industrialisation qui induit de la logistique endogène,
- Une dynamique résultant d'une valorisation du positionnement logistique et euro-régional de Mulhouse avec des implantations logistico – industrielles et/ou de la logistique exogène,
- Dans les deux cas, l'aménagement de zones d'accueil favorise les modes alternatifs, l'élévation des exigences environnementales et de sécurité ;
- Le positionnement logistique ne vaut pas seulement pour lui-même mais également comme outil de la diversification industrielle et de pérennisation des activités existantes

☞ Les activités pour lesquelles Mulhouse pourrait être attractive :

- Automobile mais avec le risque d'accentuer la monoculture industrielle
- Des industriels ou grands distributeurs souhaitant pénétrer le marché du Rhin Supérieur. Les réseaux des distributeurs sont déjà fortement structurés mais l'élargissement des gammes et la poursuite du développement des nouveaux rayons associés aux politiques de spécialisation des sites logistiques pourraient fournir des opportunités

☞ Les synergies avec les territoires voisins sont aujourd'hui marquées par la concurrence et/ou « l'externalisation » de contraintes. Il y a donc nécessité d'enclencher une dynamique plus partenariale au niveau régional et euro-régionale (qui sera de plus en plus l'échelle pertinente de coopération).

☞ Enfin, en termes d'emplois générés ce sont, à notre sens, les prestations offertes sur les sites et donc leur vocation fonctionnelle qui structurent les impacts plutôt que la spécialisation sectorielle (un site de distribution peut générer un nombre important d'emplois si les prestations offertes recouvrent de la préparation de commandes fines, du conditionnement à façon...).

3. LE FONCIER DISPONIBLE POUR UN OU DES SITES MULTIMODAUX

Les développements attendus par les acteurs actuellement présents sur Mulhouse qu'il s'agisse d'entreprises industrielles ou commerciales ou de prestataires pourraient induire des besoins en surfaces supplémentaires. Les prestataires et centres logistiques autonomes des industriels ou des distributeurs (c'est-à-dire des sites qui ne se trouvent pas dans l'usine) pourraient présenter, en la matière, une plus grande propension à se relocaliser sur des sites nouveaux³.

Plusieurs paramètres pourraient favoriser des relocalisations d'activités logistiques à l'intérieur du périmètre du territoire du SCOT de la région mulhousienne (mais avec des risques de concurrence vers des territoires proches mais non inclus dans le SCOT) :

- **relative « obsolescence » des équipements actuels des firmes dont certains ne correspondent plus aux normes de productivité d'un entrepôt moderne,**
- **problème d'accessibilité des sites logistiques actuels,**
- **accroissement de l'activité.**

Parallèlement, l'attractivité intrinsèque de Mulhouse conjuguée à la saturation d'espaces logistiques proches (Bâle ou Strasbourg) pourrait susciter des besoins nouveaux pour des acteurs non encore présents. Mulhouse dispose, en la matière d'atouts géographiques et infrastructurels pour attirer des plates-formes logistiques à vocation interrégionale et /ou euro régionale.

La logistique pourrait être développée sur Mulhouse pour elle-même (par un distributeur par exemple) ou comme activité associée à une implantation industrielle ou commerciale. Dans ce cadre, il convient d'indiquer que le développement de la logistique :

- **est induit par le dynamisme industriel ; limiter l'accueil de la logistique sur un territoire peut donc également freiner le développement industriel,**
- **permet de pérenniser les activités industrielles présentes,**
- **est inducteur d'un dynamisme industriel dans la mesure où la logistique structure de plus en plus la performance et les critères de localisation,**
- **peut être pérennisée dès lors que demeure un marché local à desservir alors même que des activités industrielles sont délocalisées. L'Ile de France en est une illustration certes atypique.**

³ Le démembrage d'une usine ne pouvant être, par ailleurs, décidé uniquement en fonction de critères logistiques

3.1 Il n'existe pas de solution unique répondant à tous les besoins

Mulhouse pourrait être le siège de cinq grands types d'implantations relevant de fonctionnement et de localisations différents :

- un chantier de transport combiné,
- une plate-forme multimodale (tri-modale)
- une ou des plates-formes logistiques organisées et embranchées fer,
- une ou des plates-formes logistiques ou transport organisées et purement routières,
- une ou des implantations logistiques isolées.

Catégories	Equipements requis	Intervention publique
<p>Chantier de transport combiné</p> 	<p>Site de transbordement camions – wagons de caisses et de conteneurs</p>	<p>CNC s'est retiré de Mulhouse. Les « nouveaux opérateurs » (ouverture du marché à la concurrence) devraient, par ailleurs, d'abord se positionner sur les gros corridors.</p> <p>Le contexte actuel semble peu favorable à un redémarrage immédiat d'une offre combinée.</p> <p>Il est toutefois nécessaire de s'extraire de ce contexte de court terme pour préserver l'avenir (réservation de terrains) et un redéploiement du combiné rail-route.</p>
<p>Une plate-forme multimodale</p> 	<p>Site susceptible d'accueillir une offre routière / une offre fluviale / une offre ferroviaire. Donc site proposant trois alternatives modales. Selon les destinations, les produits, les niveaux de massification les utilisateurs peuvent avoir accès au mode qui leur paraît optimal.</p> <p>La présence des trois modes ne signifie pas nécessairement l'existence d'une offre intermodale c'est-à-dire le transbordement de conteneurs du mode ferroviaire sur le mode fluvial par exemple.</p> <p>En revanche des produits peuvent arriver par fer – être stockés – puis être acheminés (vers Anvers par exemple) par la voie d'eau.</p>	<p>Ottmarsheim constitue de fait un site tri-modal à la condition d'une amélioration de l'offre ferroviaire. Malgré une croissance des trafics, cet outil semble encore insuffisamment valorisé comme outil de rayonnement international des industries locales. Son trafic conteneurisé est ainsi presque exclusivement le fait de PSA.</p> <p>Compte tenu du contexte et des difficultés actuelles du transport ferroviaire il peut sembler opportun de développer d'abord la tri-modalité sur un site existant (Ottmarsheim).</p> <p>Ceci n'est pas exclusif d'une réservation de terrains ailleurs pour le moyen – long terme.</p>

Catégories	Equipements requis	Intervention publique
<p>Une ou des plates-formes logistique organisées embranchées</p> 	<p>Zone logistique aménagée comportant des entrepôts directement embranchés ou embranchables (voie ferroviaire arrivant dans l'entrepôt) et une desserte ferroviaire de la zone.</p> <p>La proximité d'un chantier de transport combiné offre une opportunité supplémentaire pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ce chantier (présence de clients potentiels dans son hinterland) - les entreprises installées sur la zone logistique (qui disposent alors d'une bonne accessibilité au chantier). <p>Il convient toutefois d'indiquer que les approches vers un chantier de transport combiné sont des approches routières, elles peuvent donc également s'effectuer à partir d'une zone logistique ou d'un entrepôt non embranché.</p>	<p>Le regroupement, sur une même zone d'activité, de plusieurs entrepôt évite un mitage du territoire et favorise la massification – mutualisation donc le recours au ferroviaire. Ce qui est vrai de manière générale l'est plus encore aujourd'hui à l'heure où l'opérateur ferroviaire s'apprête à fermer ses dessertes non rentables c'est-à-dire ne générant pas suffisamment de fret.</p> <p>Une zone embranchée peut être attractive pour des grands entrepôts industriels, de distributeurs ou de prestataires (par exemple entrepôt « liquides » d'un grand distributeur).</p> <p>Les acteurs publics peuvent intervenir en réservant des terrains et en préservant le potentiel de redéploiement d'une offre ferroviaire conventionnelle à partir d'ITE.</p>
<p>Une ou des plates-formes logistique organisées routière</p>	<p>Zone d'activités à vocation logistique ou transport desservie exclusivement par la route.</p>	<p>Certaines entreprises n'utiliseront pas le ferroviaire en raison des produits transportés (frais par exemple), des chaînes dans lesquelles elles s'inscrivent,... L'expérience montre néanmoins que, dans la concurrence inter-territoire qui préside au choix d'une localisation, ces entreprises peuvent préférer un entrepôt embranché (en anticipant sur l'avenir).</p>
<p>Des implantations logistiques isolées</p>	<p>Foncier permettant d'accueillir un entrepôt (initiative exclusivement privée et isolée)</p>	<p>Le risque est celui d'un mitage du territoire. Ce type de foncier participe néanmoins à l'offre de surfaces logistiques et donc à l'attractivité logistique d'un territoire. A ce jour, les implantations logistiques sur Mulhouse (comme ailleurs) relèvent pour une part d'implantations isolées.</p>
<p>L'offre logistique d'un territoire regroupe l'ensemble de ces catégories.</p> <p>Un seul site ne peut répondre à l'ensemble des demandes ou besoins. Il faut donc construire un schéma multisites.</p>		

3.2 Le foncier disponible selon les types de sites

Mulhouse dispose d'atouts pour attirer des entreprises nouvelles ou pérenniser l'existant. Ces atouts sont nécessaires mais ne sont pas suffisants. L'aménagement et/ou la réservation de terrains susceptibles d'accueillir des activités industrielles et logistiques constituent, en la matière, un avantage supplémentaire. Ils permettraient, en outre, d'éviter un mitage du territoire c'est-à-dire un développement de la logistique non coordonné et résultant exclusivement d'initiatives individuelles. Alors que la SNCF mène une politique d'abandon de ses dessertes non rentables, la concentration d'activités industrielles et logistiques sur des zones organisées présente, en outre, l'avantage de permettre une mutualisation – massification des flux et de favoriser, en ce sens, le recours aux modes alternatifs. Il en est de même pour l'aménagement de surfaces mouillées concourant au développement du recours au mode fluvial.

Hors terrains des MDPAs et prolongement du port, le foncier disponible sur Mulhouse ne permet pas d'accueillir de grandes zones embranchées. Les surfaces des MDPAs constituent donc un atout qu'il s'agit de valoriser et de préserver.

Si Mulhouse souhaite développer une fonction logistique au cœur de la zone dynamique du Rhin Supérieur il lui faut : disposer d'une offre de surfaces et de bâti de qualité, bien connectée aux axes nationaux et européens (routiers, fluviaux et ferroviaires). Les points qui suivent explicitent cette proposition.

3.2.1 Ottmarsheim – Mulhouse Rhin : un développement du port à accompagner et anticiper de manière pragmatique

La dynamique trimodale existe de fait sur le port. En conteneurs, des trafics sont d'ores et déjà organisés selon des chaînes complexes. Ces trafics conteneurisés (Vesoul – Mulhouse en fer et liaison fluviale Mulhouse – port maritime) sont néanmoins aujourd'hui le seul fait de PSA et sont donc sensibles à toutes évolutions des aires de marché, des pratiques logistiques et transport et des architectures du constructeur.

Pour les autres conditionnement, la multimodalité existe également de fait et les entreprises installées sur le port se voient proposer plusieurs solutions modales (route et/ou fer et/ou fleuve).

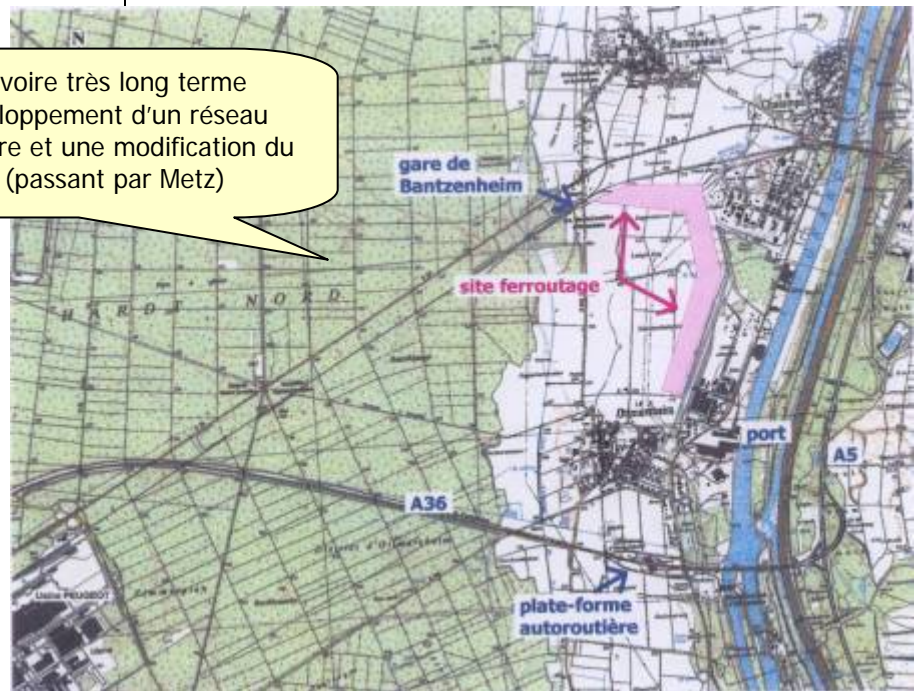
Cette dynamique doit être poursuivie et dotée de moyens :

- aménagement de terrains permettant une extension du port, en général, et du terminal à conteneurs en particulier ;
- aménagement de terrains permettant l'installation de nouvelles entreprises,
- amélioration de la desserte ferroviaire pour le fret et accroissement de la capacité de la ligne (par un investissement infrastructurel ou une modification des graphes de circulation) afin de préparer la mixité fret – voyageurs.

Ottmarsheim présente plusieurs terrains susceptibles d'accueillir des activités. **Certains aménagements sont des coups partis correspondant à une logique multi et intermodale.**

<p>Terrains situés au sud du port entre le port actuel et l'autoroute</p>	<p>Ces terrains (26 ha) sont en cours d'aménagement. Ils sont desservis par la voie ferroviaire du port. Ils répondent à une logique intermodale et de développement du port et du terminal conteneurs.</p>
<p>Foncier « gare de Bantzenheim »</p>	<p>Il s'agit de terrains agricoles, non mouillés mais embranchés (raccordement à la gare de Bantzenheim). Ils pourraient être à terme un lieu d'accueil d'un site de ferroutage donc d'autoroute ferroviaire (de type Modalohr). Il ne peut, à notre sens, s'agir que d'un projet de très long terme. L'autoroute ferroviaire est en effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - restreinte aujourd'hui au franchissement alpin - sa rentabilité n'est pas vérifiée - la technique demande même avec des planchers surbaissés un gabarit ferroviaire B+ qui n'est pas celui de la ligne (gabari B) - les schémas indicatifs de réseaux de ferroutage passent par Metz

Horizon de long voire très long terme supposant le développement d'un réseau d'autoroute ferroviaire et une modification du schéma actuel (passant par Metz)



Terrains de Niffer et Hombourg

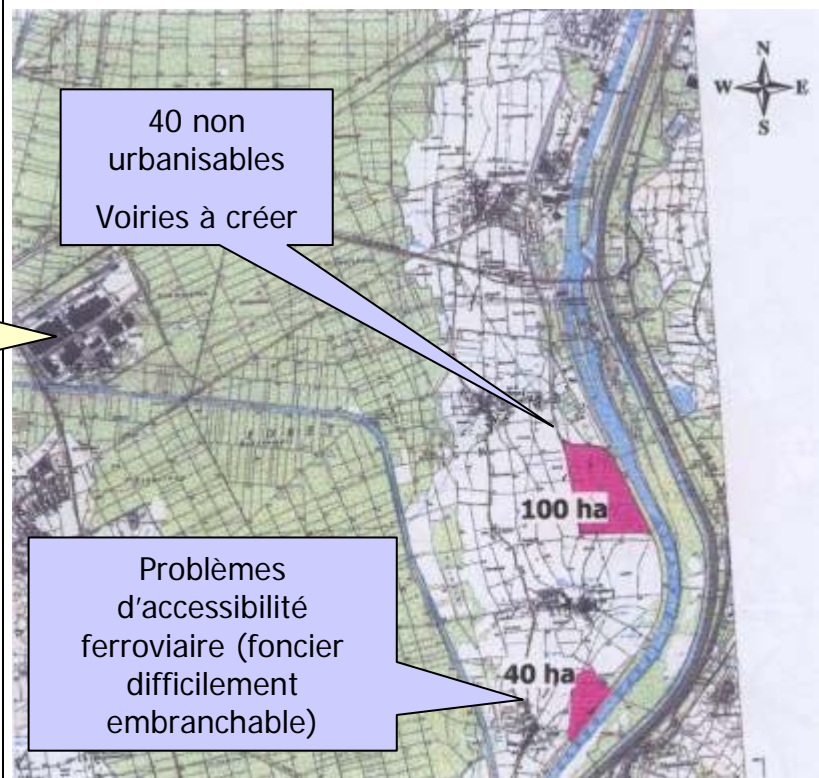
Le site est à proximité immédiate de la voie d'eau et permet d'envisager une activité nécessitant un accès direct à la voie d'eau.

Les voiries sont à créer sur le terrain de Hombourg.

Le terrain de Niffer est, par ailleurs, difficilement embranchable car situé à une distance trop importante des installations ferroviaires existantes.

Ces terrains trouvent une pertinence dans une zone à vocation unimodale ou fleuve -route.

Pas d'intérêt immédiat pour une zone tri-modale (mais pertinence pour d'autres vocations)



3.2.2 Le carreau Amélie : un site optimal pour une zone à vocation logistique embranchée et une réservation pour un chantier de transport combiné

Le foncier disponible (proche des besoins potentiels calculés dans la présente étude) de même que la proximité immédiate de la gare de Richwiller font du carreau Amélie - Wittelsheim (terrains présentés sur les cartes qui suivent) un site optimal pour l'implantation d'une zone organisée à vocation logistique et industrielle embranchée.

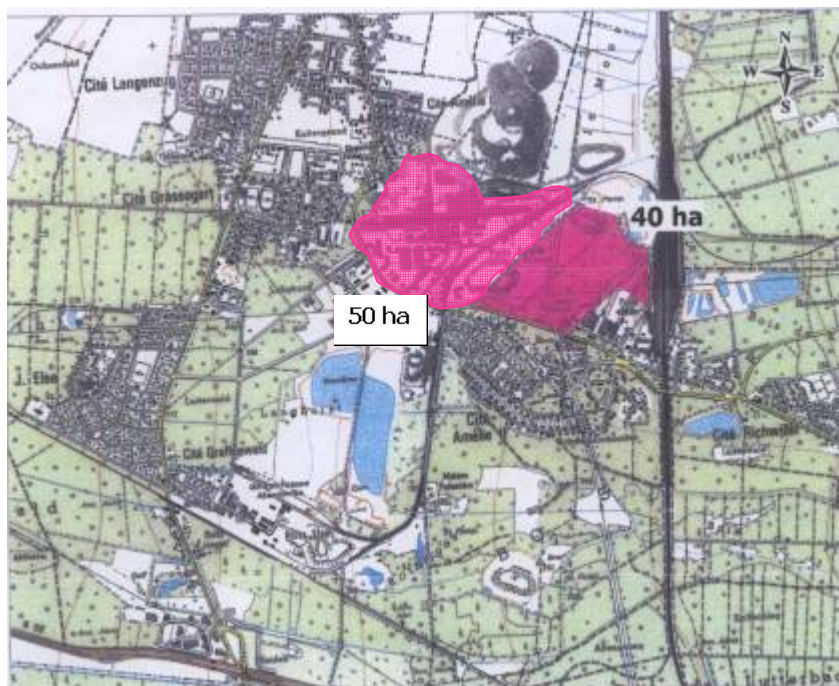
Ancien triage, la gare de Richwiller permettrait de constituer des trains sans mobiliser davantage le site de Mulhouse Nord.

Le foncier de 70 ha jouxtant les voies au nord de la gare pourrait, en outre, permettre, à terme, un agrandissement de la zone. Dans un contexte sectoriel et économique rénové, ce terrain présente les caractéristiques permettant également d'accueillir un chantier de transport combiné utilisable par les acteurs installés sur les zones contiguës et plus globalement dans l'hinterland (80 km avec un cœur de clientèle situé dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres).

La qualité de la zone et son attractivité intrinsèque dépendront largement de :

- la qualité de l'aménagement (circulations intérieures, bâti, sécurisation de la zone et des entrepôts, aménagements paysagers),
- de la qualité de la desserte routière. Un aménagement pourrait être nécessaire pour rejoindre directement la RN66 au sud. A plus long terme et dans l'hypothèse d'une utilisation du terrain de 70 ha une réflexion sur son accessibilité routière devra être menée.
- De la qualité de la desserte ferroviaire qui renvoie elle-même :
 - o A l'accessibilité immédiate de la zone. Il est, dans ce cadre, impératif de maintenir (c'est-à-dire effectuer la maintenance) le réseau ferroviaire MDPA afin d'éviter son obsolescence.
 - o Aux conditions de circulation globales sur le réseau ferroviaire mulhousien puis national et européen. Celles-ci dépendent très largement des sillons disponibles ou dégagés pour le fret.
- De la fiscalité,
- Des aides éventuelles à l'installation (pour les utilisateurs) et à l'aménagement. De ce point de vue, il convient d'indiquer la possibilité de bénéficier d'aides du Feder. Les taux associés à ces aides et les surfaces concernées s'accroissent, dans ce cadre, pour les zones d'intercommunalité (elles pourraient donc être faibles pour la zone de Wittelsheim). Pourtant, la nécessité d'anticiper est forte alors que l'avenir d'un nouveau programme Feder est incertain.

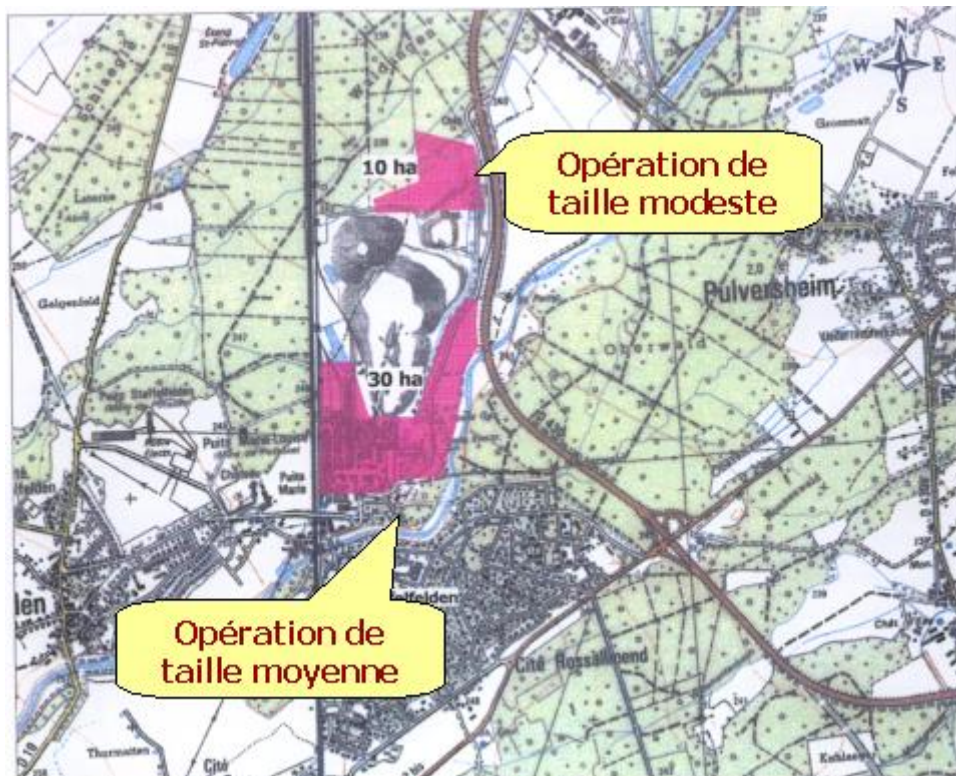
Carreau Amélie



3.2.3 Le carreau Marie Louise - Staffelfelden

Le site composé d'un terrain de 10 ha et d'un terrain de 30 ha est embranché et desservi par le réseau ferroviaire des MDPA.

Des projets existent autour d'utilisateurs potentiels du ferroviaire conventionnel avec une recherche d'opérations n'induisant pas de morcellement du foncier.



3.2.4 Plates-formes logistiques routières

Pôle 430 - Wittenheim⁴

- ☞ Pôle d'activités commerciales (Cora)
- ☞ 12 ha (propriétaire CCI)
- ☞ Non mouillé, non embranchable

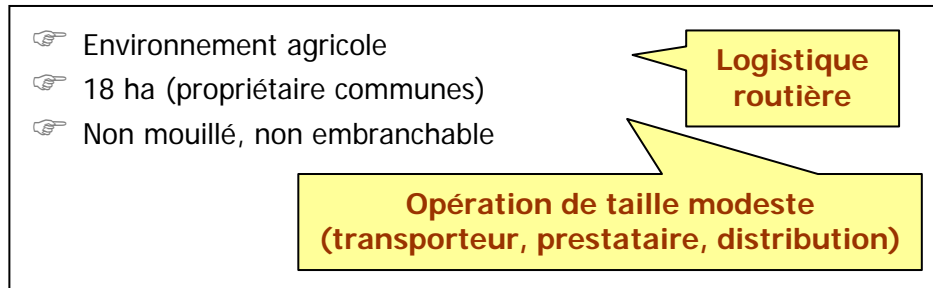
**Logistique
routière**

**Opération de taille modeste
(transporteur, prestataire, distribution)**

⁴ le site en bord de route dessert Jeune-Bois et THéodore

MDPA qui

TechnoPark – Dietwiller- Schierlbach



4. Les embranchements ferroviaires

1) Les embranchements particuliers

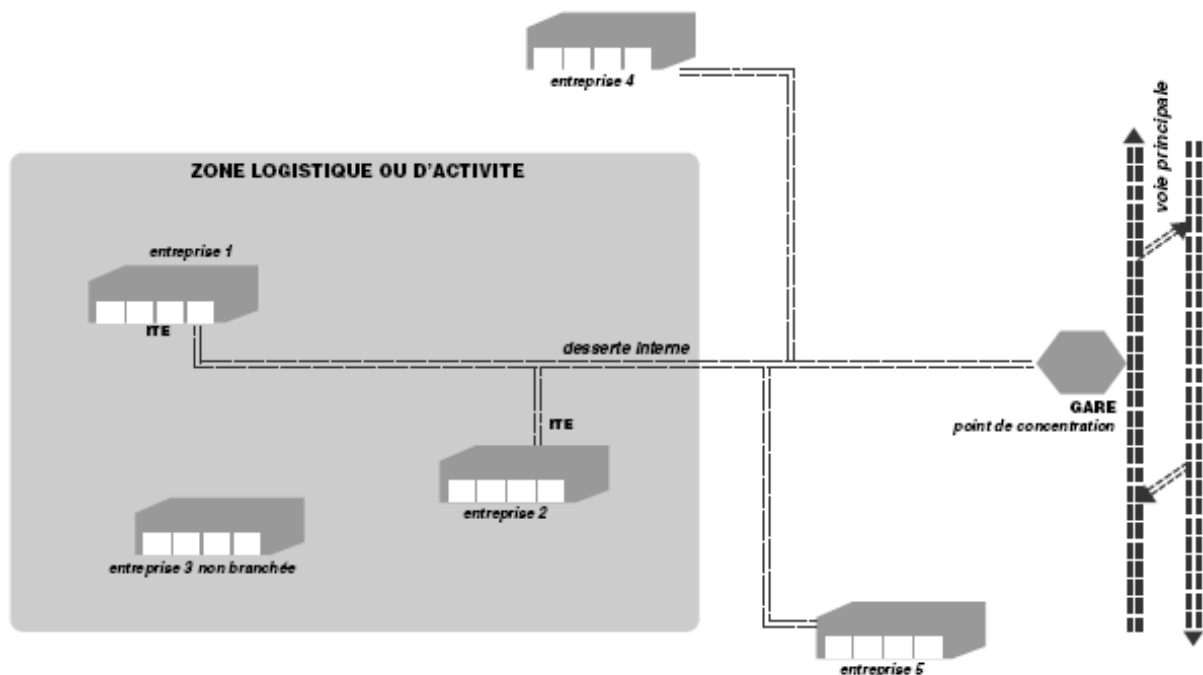
Le transport ferroviaire conventionnel est un transport de bout en bout. Il permet de desservir directement des sites (industriels ou logistiques) sans pré et/ou post acheminements routiers. Ces sites disposent d'une ITE (installation terminale embranchée) sur laquelle les trains ou wagons sont livrés.

Au niveau national, environ 5 000 entreprises sont embranchées et environ 85 % du trafic de Fret SNCF démarre et/ou arrive sur une ITE.

Pour le client, les avantages sont multiples :

- réceptions et enlèvement massifs de marchandises,
- stationnement de wagons permettant de lisser la charge de travail de réception ou de préparation des commandes et de chargement - déchargement.

Le schéma qui suit présente ce fonctionnement de manière globale.



Installation Terminale Embranchée : ensemble qui comprend l'embranchement particulier et les équipements utilisés dans l'entreprise pour l'exécution des transports ferroviaires.

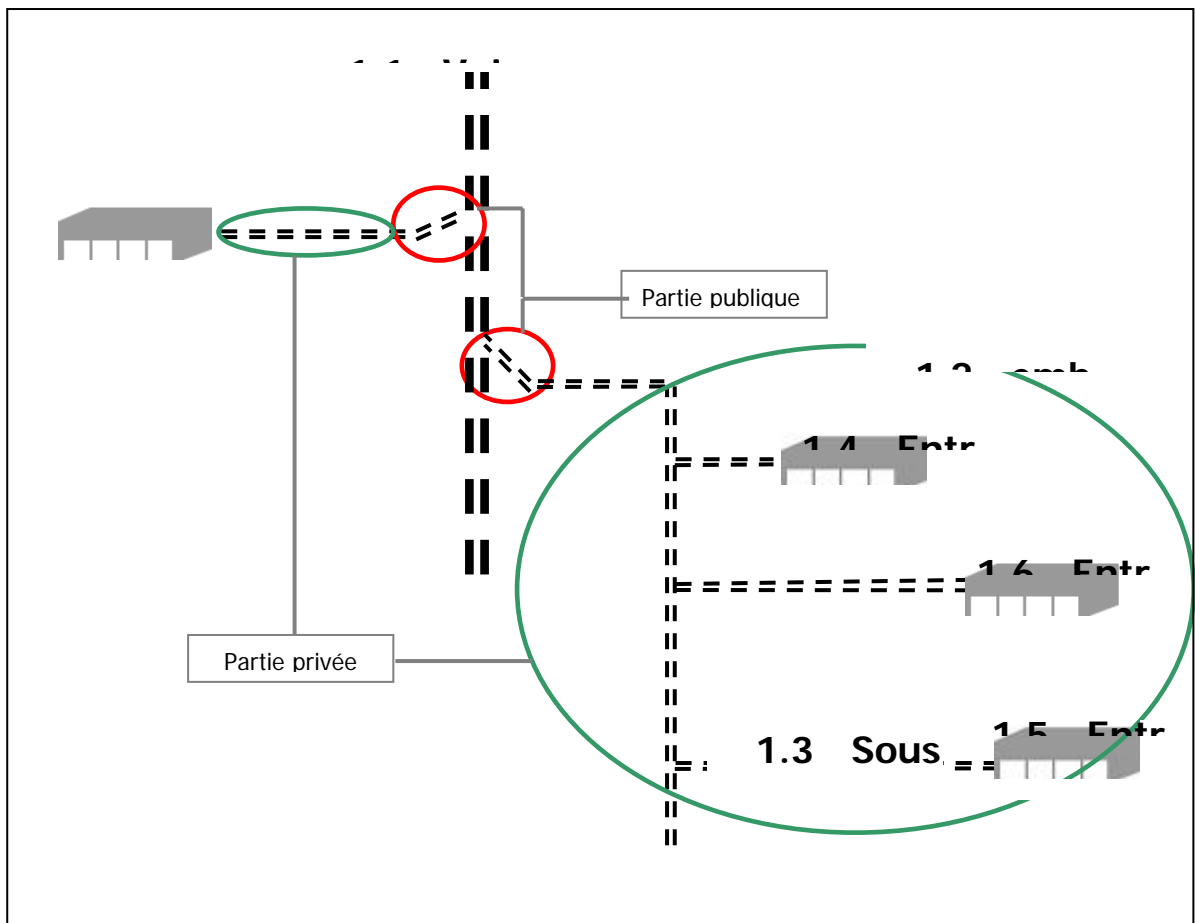
Embranchement particulier : ensemble constitué d'une ou plusieurs voies privées et de leur raccordement au réseau de chemin de fer permettant la desserte par fer sans transbordement, d'établissements ou d'ensembles d'établissements industriels, commerciaux, portuaires, ...

Au sein des embranchements particuliers, on distingue :

- la partie publique qui correspond au raccordement des voies privées au réseau (aiguille de raccordement et quelques mètres de voies).



- la partie privée dont la longueur et la complexité peuvent être diverses. Cette partie privée peut ainsi être composée d'une ou de plusieurs voies, électrifiées ou non. Dans le cas de réseaux complexes (tels que les MDPA), la voie privée peut comporter son propre poste d'aiguillage ou de la signalisation. Par ailleurs, l'entreprise embranchée peut autoriser une autre entreprise (entreprise 2) à se brancher sur son réseau. L'entreprise 1 demeure responsable des trains et de leur sécurité lorsque ceux-ci circulent sur le sous-embranchement.



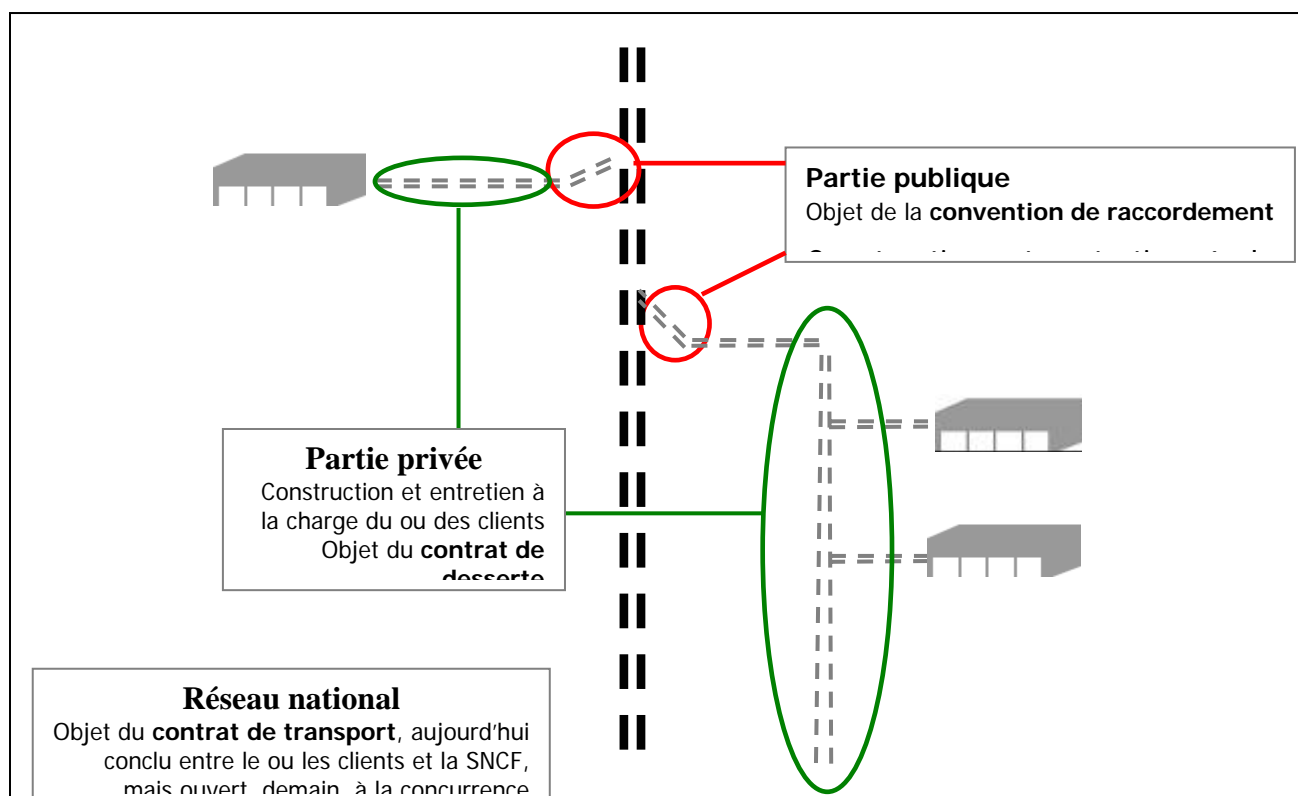
2) Le rôle et les responsabilités des différents acteurs

Les conventions de raccordement : Les entreprises embranchées, c'est-à-dire reliées directement au fer, sont titulaires d'une convention de raccordement. Cette convention est conclue entre le client (entreprise embranchée) et RFF. La SNCF, qui n'est plus propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, agit toutefois pour le compte de RFF dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre tant pour les études que pour la réalisation des installations.

La convention de raccordement porte sur la partie publique. Elle prévoit la construction et l'entretien des voies par RFF.

Les voies privées : La construction et l'entretien des voies privées sont, quant à eux, à la charge du client (entreprise embranchée). La responsabilité civile du client est engagée lorsque des trains circulent sur les voies privées. L'entretien peut être réalisé par le client lui-même ou sous-traité, par celui-ci, à une entreprise spécialisée (Seco-Rail, Spie Drouard, Cogifer, VFLI...).

La desserte des voies privées : La desserte des voies privées est également du ressort du client qui peut l'effectuer lui-même (avec ses locotracteurs) ou la sous-traiter. La SNCF peut être l'entreprise choisie (dans le cadre d'un contrat dit de prestations logistiques) mais des concurrents existent d'ors et déjà sur ce segment (VFLI⁵, CFTA⁶, Socorail par exemple). Quelle que soit l'entreprise choisie celle-ci remet ensuite les trains à la SNCF, seule entreprise circulant, à ce jour, sur le réseau national.



⁵ Filiale de la SNCF

⁶ Filiale de Connex

3) La problématique du foncier MDPA

Description du foncier ferroviaire des MDPA :

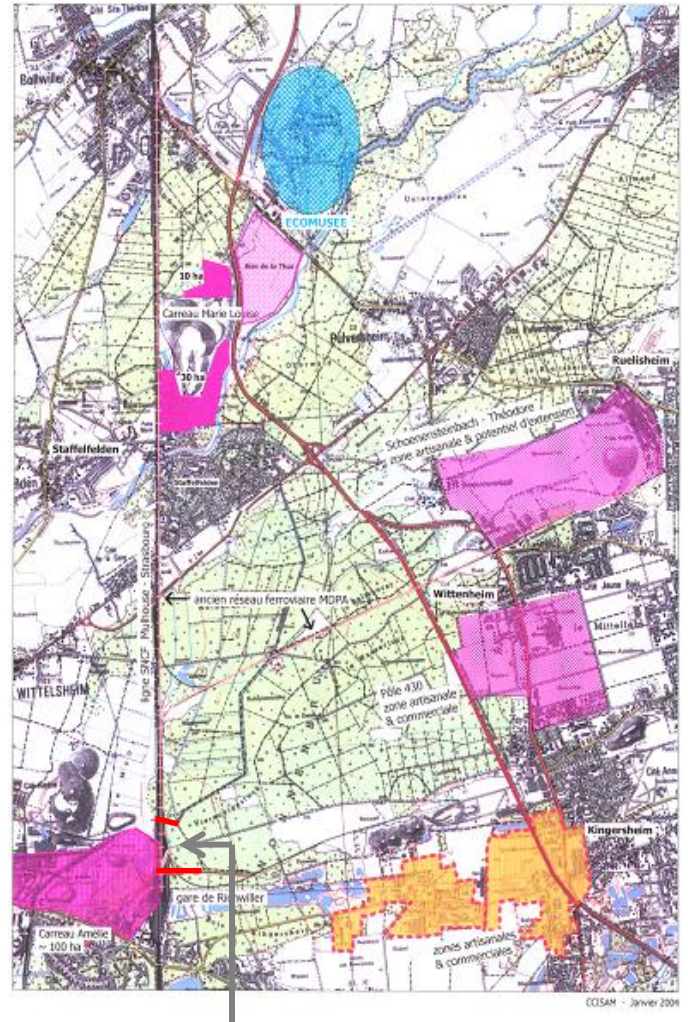
Le foncier ferroviaire des MDPA recouvre deux embranchements situés de part et d'autre de la voie Strasbourg – Bâle :

- un embranchement (environ 1 km) desservant le carreau Amélie,
- un embranchement plus complexe desservant, d'une part, le carreau Théodore (environ 5 km) et, d'autre part, le carreau Marie Louise (environ 4 km). Cet embranchement se poursuivait vers la gare de Bollwiller et redescendait vers l'emplacement actuel de l'EcoMusée et la mine alimentant le carreau Marie Louise.
- Des faisceaux de voie en gare de Richwiller (environ 12 km) s'ajoutent à ces deux embranchements. Ils permettent de constituer des trains, de réparer des wagons...

Historiquement des trains et locotracteurs circulent sur chacun des deux embranchements et passent également de l'un à l'autre. Ils cisailent, pour ce faire, le réseau national induisant, en conséquence, une régulation des trafics. C'est encore le cas aujourd'hui.

L'activité réalisée sur le réseau est double :

- activité liée à CCW qui a recours au transport ferroviaire en amont à raison d'environ 1 train par jour et en aval (sorties) à raison de 1 à 2 trains par semaine. VFLI est l'opérateur de la desserte de cet embranchement ;
- activité VFLI de garage de wagons de particuliers (appartenant à Gefco, la SNCF, Transengrais...).



Partie « publique »

Au titre d'entreprise embranchée, les MDPAs sont signataires de deux conventions de raccordement (une par embranchement). La partie publique des embranchements est, dans ce cadre, maintenue en état. La redevance payée au titre des embranchements s'élèverait à environ 18 000 euros par an et par embranchement.

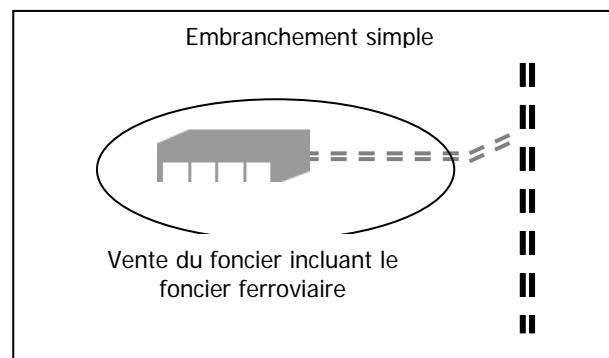
Pour la partie privée, un accord entre les MDPAs et VFLI laisse à l'opérateur ferroviaire la possibilité d'utiliser le réseau mais lui en confie l'entretien (entretien + audit). VFLI est par ailleurs le prestataire de CCW et tire les trains de l'industriel sur le réseau MDPAs.

Partie publique des embranchements	Partie privée				
	Carreau Amélie	Carreau Théodore	Carreau Marie Louise	Faisceaux en gare de Richwiller	Poste de régulation
Couverts par la convention de raccordement	Partie privée couverte par l'accord entre les MDPa et VFLI				
Cette partie est maintenue en état et utilisable .	<p>Le site est désaffecté mais la voie est en état. VFLI est installé sur le carreau et des trains circulent.</p> <p>La voie est utilisée et utilisable</p>	<p>La partie de l'embranchement allant de la gare de Richwiller au carreau Théodore est en état. Des trains circulent quotidiennement puisque CCW, installé sur le carreau Théodore, est alimenté tous les jours par un train venant d'Allemagne.</p> <p>La voie est utilisée et utilisable</p>	<p>La partie allant de la bifurcation Théodore au Carreau Marie Louise n'est pas en état. Aucun train n'a circulé depuis 3 ans. Depuis cette date la voie n'est plus entretenue mais les voies existent. Des circulations seraient donc possibles après une révision complète.</p> <p>La voie existe mais n'est pas utilisable. Une révision complète est nécessaire.</p> <p>En revanche, la voie n'est plus utilisable au-delà du carreau Marie Louise. Des voies ont été démontées, par ailleurs le tablier d'un des pont qui s'avérait dangereux a également été démonté. Il n'est plus possible de rejoindre la gare de Bollwiller.</p> <p>La voie a été partiellement démontée. Elle n'est pas utilisable. Un investissement est nécessaire.</p>	<p>Une partie des faisceaux est utilisée par VFLI et CCW pour constituer des trains ou réparer des wagons.</p> <p>Une partie des voies pourrait ne pas s'avérer indispensable (il est peu probable qu'on atteigne à nouveau les trafics qui existaient à l'époque de l'extraction)</p>	<p>Le poste de régulation est aujourd'hui loué par VFLI aux MDPa. Il pourrait absorber un trafic plus important sans investissement.</p>

Perspectives :

Avec la vente des terrains par les MDPA, la question se pose de la reprise du foncier ferroviaire qui lui est associé.

Dans le cas général des embranchements « simples » (ce qui n'est pas le cas des MDPA), cette question pose peu de problème. La vente des terrains inclus, de manière naturelle, l'embranchement. Le repreneur, s'il souhaite utiliser le ferroviaire, conclut une nouvelle convention d'embranchement. Il est de sa responsabilité de garantir la sécurité des trains qui circulent donc l'entretien des voies privées. Dans le cas contraire, il n'a aucune obligation d'entretien. Il peut, s'il le souhaite, démonter les voies.



Dans le cas des embranchements complexes, la vente du foncier à des repreneurs multiples entraîne, de fait, de scinder ce qui constituait jusqu'alors un embranchement unique (éventuellement avec des sous-embranchements) en de multiples embranchements particuliers.

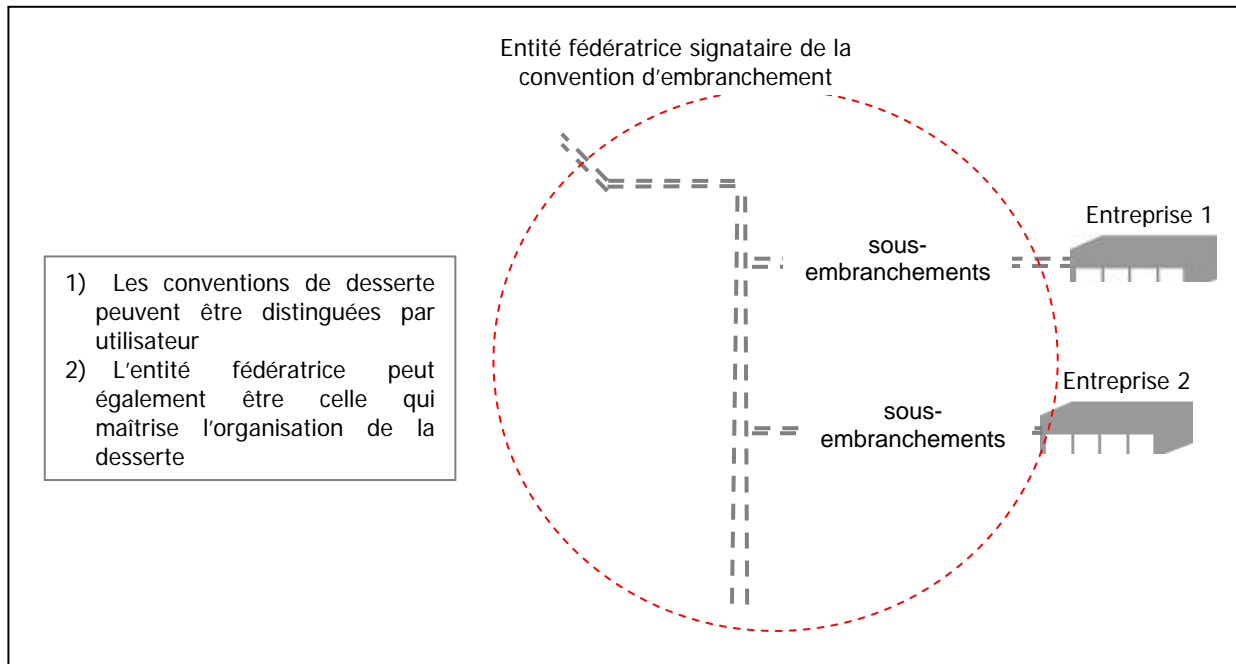
Or, certains repreneurs sont susceptibles d'être utilisateurs tandis que d'autres peuvent souhaiter ne pas recourir au fret ferroviaire (situation que les MDPA ne souhaitent d'ailleurs pas) et, en ce sens démonter leur embranchement.

Le problème se complexifie lorsque les futurs embranchements sont tous desservis par une voie unique que nous désignons sous le terme impropre de voie mère. La question de son entretien et de la responsabilité de celui-ci est alors posée. Il est, en effet, peu probable qu'un seul des divers utilisateurs accepte de se substituer aux autres et endosse seul cette responsabilité.

La situation peut donc amener à distinguer :

- la revente et le repreneur du foncier abritant la « voie mère ».
- de la revente et des repreneurs des terrains, bâtiments et bout de voies qui les desservent (qui deviennent alors des sous-embranchements)

Dans ce cadre, le repreneur de la voie mère devient l'entreprise embranchée, signataire de la convention de raccordement, tandis que les utilisateurs deviennent des sous-embranchés.



Le repreneur de la voie mère peut être :

- un regroupement d'utilisateurs,
- une commune,
- une intercommunalité,
- une CCI, une région, un département...

Le repreneur du foncier « de la voie mère », signataire de la convention d'embranchement, aurait à sa charge de conclure des conventions avec les utilisateurs des sous-embranchements.

La distinction du foncier et l'optimisation des moyens pourrait conduire le repreneur de la voie mère à organiser la desserte des sous-embranchements qu'il la réalise en propre ou qu'il fasse appel à un prestataire extérieur.

Cette option, la plus pertinente d'un point de vue de l'organisation et de la sécurité, n'est toutefois pas impérative et il est également possible d'imaginer que chaque utilisateur des sous-embranchements conclut une convention de desserte avec l'opérateur de son choix (SNCF, VFLI, CFTA) ou réalise lui-même sa desserte. Ce cas accroît toutefois le travail de régulation sur le réseau.

Nous n'avons pas pu obtenir d'informations sur le coût de la maintenance ou des travaux. Il apparaît toutefois :

- 1) que le réseau actuel (confer tableau) est utilisable sur Amélie et Théodore. Les voies peuvent supporter des trains de 1200 tonnes. Des investissements seraient nécessaires au-delà pour des trains de 1800 tonnes par exemple (changement des traverses, révision du balastage).

- 2) Le poste de régulation existe, est utilisable et utilisé,
- 3) Des trafics de loco et de wagons passent d'un côté à l'autre de la voie Strasbourg – Bâle (pour être garés ou réparés sur le site de VFLI). Pour éviter ces cisaillements (si la SNCF l'exigeait), il conviendrait d'effectuer des investissements lourds sur la gare de Richwiller (garages, bâtiments...).
- 4) Il semble peu probable qu'un seul utilisateur accepte de supporter seul la maintenance de l'ensemble du réseau utilisable à ce jour. En ce sens, la valorisation du foncier embranché (au-delà de CCW) et son utilisation effective passent par la création d'une entité organisatrice unique, propriétaire du réseau ex-MDPA.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

1) Rappel des grands éléments de problématique

Dans un contexte de mutation profonde, les deux grands enjeux sur le territoire du SCOT de la région de Mulhouse sont :

- celle de la compatibilité entre la redynamisation économique et les contraintes environnementales, ce qui peut amener à des solutions multimodales
- les liens que cela peut avoir avec la reconversion du bassin minier.

En filigrane cela amène la question de l'activité logistique : est-elle perçue comme un élément positif ou négatif ? et dans le cas positif, est-elle conçue comme une activité principale possible ou comme un service aux entreprises locales existantes ou avenir ?

2) La situation de la région mulhousienne par rapport à ces enjeux

Mulhouse dispose d'atouts indéniables si on en reste à une analyse générale de sa situation et de sa mutation économique mais s'inscrit dans un jeu de contraintes :

- l'accroissement du transit ferroviaire qui resserre les sillons,
- l'environnement concurrentiel structuré par des centres de décision extra – régionaux,
- un déficit de massification peu favorable aux modes alternatifs.

De là, trois grandes orientations théoriques peuvent être envisagées, d'une part, pour le développement économique de la région et la valorisation des terrains, d'autre part, pour l'affirmation du positionnement logistique – transport du territoire d'étude au plan régional :

- 1) une politique de zones d'activités logistiques embranchées,
- 2) une politique de restauration de chantier de transport combiné rail-route,
- 3) une politique tri modale à Ottmarsheim.

Eu égard aux différentes considérations rapportées dans le présent rapport le bureau d'études propose de ramener ces trois politiques à deux orientations opérationnelles :

- 1) en matière de site technique de transport multimodal :
 - renforcer le pôle tri-modal de Ottmarsheim pour profiter de la massification qui y existe déjà et des possibilités d'extension et d'équipement du site,
 - promouvoir une politique de réservation des terrains disponibles et/ou mutables afin d'en adapter l'utilisation aux évolutions futures dont il est difficile d'augurer dès maintenant la nature.
- 2) en matière de valorisation foncière du carreau minier :
 - promouvoir le carreau minier pour l'installations de plates-formes logistiques utilisatrices du transport ferroviaire conventionnel (à partir des embranchements existants ou à restaurer),
 - ce qui offre à ces plates-formes une **double possibilité**, soit de recourir au ferroviaire conventionnel, soit, recourir au site technique tri-modal d'Ottmarsheim.

In fine, la valeur ajoutée de la zone mulhousienne tient en deux points :

- 1) pour l'immédiat cette double possibilité offerte aux investisseurs potentiels,
- 2) pour le long terme, une réhabilitation possible du site ferroviaire de Richwiller.

3) Les recommandations du bureau d'études

Le développement de la logistique dépendra pour partie de choix politiques en matière de :

- réindustrialisation et/ou types d'activités qui seront promues,
- volonté ou non d'attirer des logistiques exogènes (sites logistiques d'entreprises qui n'ont pas de lien avec l'activité locale).

Pour autant la présence du bassin de consommation constitue en lui-même un facteur de création de flux qui nécessite un minimum d'équipements logistiques.

Il y a donc deux types de choix :

- politique de développement, comme dit précédemment, qui revient aux autorités locales,
- technique qui, quels que soient les cas de figure, permettront aux autorités de maîtriser les processus et conséquences des logistiques qui s'installeront.

Dans ce cadre, diverses actions sont à mener afin d'influencer les localisations, de prévoir des solutions multiples pouvant satisfaire à la diversité des situations et de programmer ces évolutions :

- **Une dynamique sur Ottmarsheim qu'il faut accompagner et diversifier** (aujourd'hui la dynamique conteneurs est portée par PSA). Aujourd'hui la dynamique tri – modale est « dédiée » (liaison TC entre Vesoul – Mulhouse Rhin vers les ports maritimes et l'Iran) et sensible aux évolutions de PSA
- **Une politique d'accueil de grandes zones à créer sur du foncier embranché.**
- **Des dynamiques induites possibles sur le plus long terme** : confirmation du rôle de l'Alsace et de Mulhouse comme barycentre d'un ensemble trinational

Il faut donc :

- ♦ **Un argumentaire pour un montage avec les collectivités locales, région Richwiller** : car il est urgent de sauvegarder, voire de restaurer l'outil ferroviaire, sans quoi sa rapide dégradation impliquerait des investissements très lourds :
 - le projet tram-train facilitera l'accès aux sites (limite les problèmes de ressources humaines),
 - la gare peut constituer l'outil ferroviaire de la zone sur laquelle on prépare des trains sans engorger plus encore le triage de Mulhouse Nord, sans risque de dégrader le service par une accentuation de la congestion de la ligne vers Mulhouse Nord,
 - on peut bénéficier d'aides de l'UE.

♦ Une programmation :

- Ottmarsheim : immédiatement et trimodale
- Wittelsheim (40 ha) comme zone logistique organisée immédiatement
- Wittelsheim (70 ha) geler les terrains
- Marie Louise réflexion à poursuivre
- Les mesures d'accompagnement
- Les liaisons routières transversales : RD55,
- accès sud d'Ottmarsheim
- accès des zones et les circulations internes

♦ Des mesures institutionnelles

- Un montage est à trouver avec la Région (accès aux aides, résolution du problème ferroviaire).
- Il est par ailleurs important d'entamer une concertation avec Bâle sur la base de ce plan pour aller de la concurrence à la complémentarité.