



Les activités transport-logistique dans le sud Alsace

SYNTHESE

L'étude consacrée au secteur du transport et de la logistique comprend trois parties. La première met à plat les données statistiques disponibles pour connaître le poids économique et en emplois du secteur ainsi que les évolutions de ce secteur en sud Alsace. Cette partie est également documentaire et fait une lecture critique des nombreuses études réalisées ces dernières années concernant le positionnement logistique européen de la région mulhousienne et plus largement du sud Alsace.

La deuxième partie consiste en une présentation rapide des infrastructures qui soutiennent le développement de la logistique: l'EuroAirport et les ports de Mulhouse Rhin, en les replaçant au sein des corridors européens de déplacement.

La troisième et dernière reprend les analyses prospectives de la branche et analyse les évolutions des métiers. Elle s'appuie sur des entretiens réalisés auprès de 16 entreprises du sud Alsace qui permettent de comprendre ces évolutions en les replaçant dans un contexte de mutation du secteur et de présenter in fine quelques pistes de réflexion pour soutenir les entreprises locales.



QUELLE LOGISTIQUE POUR LE SUD ALSACE ?

La répartition des établissements

Le secteur du transport de marchandises et de la logistique comprenait 436 établissements (dans les 4 arrondissements constituant le sud Alsace) à la fin 2013. Ils sont assez disséminés sur le territoire, mais 3 pôles se dégagent :

Le Pays Thur Doller, privilégié par sa situation autoroutière en entrée de vallée, où sont particulièrement présentes des entreprises de transport,

Saint Louis et le Pays des 3 Trontières qui abritent le port de Huningue et l'EuroAirport qui leur confèrent une spécialisation relative dans les activités d'affrètement, de services d'organisation des transports,

la région mulhousienne, concernée par les ports de l'Île Napoléon et d'Ottmarsheim et un nœud autoroutier ce qui lui confère un profil mixte: transport, entreposage, affrètement et organisation des transport s'y côtoient.

Les logiques d'implantation des établissements

Les entreprises mettent en avant la qualité des infrastructures, notamment autoroutières. Le choix du lieu d'implantation se fait surtout en fonction de l'orientation des flux, et, selon leur marché, en fonction des temps de conduite.

Il n'y a donc pas une localisation optimale pour le développement des activités transport-logistique.

Il faut plutôt permettre à ces activités de se développer dans le piémont vosgien pour les flux orientés à l'ouest, autour des nœuds autoroutiers de la région mulhousienne (Sausheim/Illzach/Rixheim tout particulièrement) pour des flux tous azimuts ou orientés nord et autour du port pour ses utilisateurs ou pour les entreprises fournissant des prestations aux sites chimiques qui y sont installés.

Le positionnement du sud Alsace dans les flux logistiques européens

Il ressort de la littérature spécialisée que le sud Alsace est concerné par deux corridors européens. Avec une forte concurrence de la part du corridor situé sur la rive droite du Rhin. De même, les travaux de l'UE montrent que les marchandises venant du sud et à destination des pays de l'Est européen bifurquent de plus en plus à hauteur de Lyon.

Les Ports de Mulhouse Rhin peinent face à la concurrence de ports plus importants et certaines entreprises pointent la nécessité d'améliorer leur compétitivité. **Les ports jouent toutefois un rôle essentiel dans l'économie locale** en approvisionnant les grandes plateformes chimiques de la région notamment.

L'EuroAirport quant à lui est une pièce essentielle de la logistique bâloise. Il est tourné vers la Suisse et non le sud Alsace. Il est surtout utile aux industries pharmaceutiques qui peuvent expédier leurs produits alors qu'il y a peu d'entreprises en sud Alsace susceptibles de l'utiliser. La plateforme aéroportuaire est également un emplacement stratégique pour les messageries express internationales

À l'échelle nationale, les grandes implantations logistiques se font auprès des grands centres industriels et urbains, dans des territoires fortement accessibles. En France, la région Nord, Paris et l'axe Seine, le Couloir rhodanien et plus largement un axe Luxembourg-Marseille concentrent les implantations logistiques d'envergure. **Le sud Alsace apparaît plus comme un territoire périphérique** que comme pôle européen.

Les entreprises interrogées à ce sujet mettent en avant l'éloignement des grands pôles urbains français, ce qui ne permet pas de constituer un pôle majeur de distribution; la faiblesse des gros volumes industriels à transporter et enfin le fait qu'il est nettement moins coûteux de délocaliser certaines prestations logistiques dans des pays européens à bas coûts salariaux.

Des entreprises tournées vers le national

Les entreprises rencontrées sont toutes, à l'origine, des entreprises de transport, et **peu d'entre elles réalisent actuellement des opérations logistiques complexes** et pour une part significative de leur chiffre d'affaires. Même lorsqu'elles sont des établissements d'un groupe logistique, elles sont plus souvent spécialisées dans le transport que dans la logistique.

Leur marché est le plus souvent le grand nord-est et le national. L'établissement de lignes régulières vers le sud est rendu problématique par la difficulté à trouver du fret pour le retour.

Mis à part pour quelques entreprises locales spécialisées sur le marché suisse, **la position frontalière du sud Alsace n'est pas un avantage significatif.** Travailler à l'international est de plus en plus difficile compte tenu de la concurrence internationale.

LA SITUATION DU SECTEUR

Un secteur employeur

Les fichiers de la CCI font apparaître **plus de 4000 emplois** qui se répartissent à 50% sur l'agglomération mulhousienne où sont situés les établissements les plus importants, à 22% dans le Pays des 3 frontières et 15% sur le Pays Thur Doller. Le reste étant éparé sur le territoire.

L'évolution des activités et des emplois montre que le sud Alsace a perdu quelques établissements depuis 1999, notamment dans le fret de proximité et la messagerie, qui connaît, au plan national, une crise importante.



Par contre, **le nombre d'établissements croît dans le domaine du stockage et de l'entreposage et les services auxiliaires.**

Finalement, les activités de transport et de logistique réussissent à maintenir leurs effectifs depuis 1999, et ce alors que, les activités industrielles reculent.

Un secteur en restructuration

L'ouverture à l'international du marché des transports, a engendré **une crise dans le secteur.** Beaucoup d'entreprises critiquent la concurrence déloyale qu'elles subissent de la part des pays de l'est européen. Elles mettent en avant le fait qu'aujourd'hui il n'est plus rentable de faire circuler uniquement des camions.

Les chargeurs externalisent de plus en plus leur logistique. Ils souhaitent que le prestataire prenne en charge la totalité de leurs flux. Ils attendent toujours des prestations transport, mais veulent qu'elles s'accompagnent d'opérations de stockage, de pré et post manufacturing, de préparation de commande, de gestion des retours...

Du côté de la consommation, avec l'essor du e-commerce, existe un double mouvement de massification de la production et de mondialisation des échanges et d'individualisation de la consommation, ce qui se traduit par **des besoins de groupage/dégroupage** et la multiplication des petites charges. Et ce d'autant plus que le tissu économique est de plus en plus le fait de PME qui ont de petites charges à faire transporter.

Une logique d'appel d'offre globale prévaut chez les donneurs d'ordres, avec des contrats de plus en plus courts.

La conséquence en est que **le marché se dualise** : d'une côté, les petites entreprises qui ne peuvent traiter de flux massifs et doivent s'adapter ; de l'autre, des entreprises (ou des groupes) plus importantes qui s'internationalisent, en ouvrant des antennes à l'étranger, en rachetant des entreprises étrangères, en affrétant des camions de sociétés étrangères, pour répondre à ces appels d'offres.

Les stratégies d'adaptation

Plusieurs stratégies ont été repérées au cours des entretiens :

- stratégie de **diversification des clients/marchés dans le secteur des transports**, recherche de niches ;
- stratégie de diversification des marchés pour **passer du secteur des transports à celui de la logistique**, plus stable et rémunérateur ;
- Stratégie de **repositionnement de l'entreprise dans la chaîne de valeur** en développant les activités d'affrètement ;
- **Stratégie générale de baisse des coûts** qui passe

par le renouvellement de la flotte, de nouveaux outils de suivi et de gestion et surtout par une réduction des coûts salariaux.

LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'EMPLOI

Dans le secteur transport-logistique, existe **une forte coupure entre les emplois ouvriers et les emplois cadres.**

Pour ces derniers, le niveau BTS domine, assorti d'une bonne expérience pour intégrer les nombreuses spécificités métiers. Les entreprises soulignent de leur côté **l'importance de la formation en langue** qui doit être de très haut niveau.

Les postes les plus recherchés localement sont liés aux activités d'affrètement, de dédouanement et, compte tenu des modes de fonctionnement du secteur, on pourrait assister au **développement des emplois commerciaux.**

Pour les emplois ouvriers, le chauffeur à l'international n'est pas promis à un grand avenir, contrairement aux emplois liés à l'entreposage et à la manutention.

Selon les entreprises, ces emplois sont très spécifiques, demandent beaucoup de réactivité. **Des emplois réputés peu qualifiés, comme les caristes, demandent des compétences croissantes.**

LES PISTES D'APPROFONDISSEMENT

A l'issue des entretiens avec les responsables d'entreprises, plusieurs sujets mériteraient de faire l'objet d'une réflexion collective :

Une réflexion d'ensemble sur le foncier et l'immobilier

Les logiques de localisation/relocalisation délaissent progressivement certains espaces, certaines zones d'activités au profit d'autres emplacements plus opportuns, notamment autour des noeuds auto-routiers.

Par ailleurs, de nouvelles demandes peuvent susciter de nouveaux besoins immobiliers. La saturation de la Suisse pourrait ainsi engendrer des demandes de stockage vers la France (Huningue, Village-Neuf).

Les entreprises demandent de plus en plus des solutions de stockage pour des matières présentant des risques. Certains transporteurs ont avancé rencontrer **des difficultés pour trouver des entrepôts adaptés.**

- Quelles sont les surfaces disponibles dans ces espaces stratégiques pour les activités logistiques ?



- Y a-t-il des espaces mobilisables pour ces activités ?
- Quel devenir pour les locaux libérés ou qui ne sont plus aux normes ou attractifs ?
- Quelle est l'offre de locaux adaptés au stockage de produits classés ? Est-elle suffisante ?
- Comment pallier la faible acceptabilité sociale des activités de transport qui conduit certaines communes à refuser les implantations d'entreprises de transport/logistique dans leurs ZAE ?

Une réflexion d'ensemble sur le stationnement des poids lourds

L'offre actuelle de plateformes utilisées pour le stationnement des poids lourds ne répond plus à la demande.

- L'Autoport de Mulhouse-Sausheim est saturé et n'est pas aux normes ;

- L'ancienne plate-forme douanière d'Ottmarsheim est quasiment à l'abandon (aucun service proposé, pas de sécurité...) et les projets sont suspendus.

Le résultat en est que **des poids lourds stationnent où ils peuvent avec des problèmes d'insécurité** (vol de gas oil, de marchandise...) et d'hygiène précisent les entreprises.

- Une réflexion est en cours sur l'évolution de la plate-forme douanière de Saint Louis. Le choix de la solution technique est espéré courant 2015, pour la réalisation au plus vite d'un aménagement d'ensemble ayant vocation à sécuriser et fluidifier les flux. Les entreprises mettent en avant la dangerosité de la situation, avec des files de camions transportant des matières dangereuses avec de possibles effets dominos.

- Est-il envisageable de créer de nouvelles aires de stationnements poids lourds ? Avec notamment la création d'une aire sécurisée en amont de Saint Louis ? Certaines entreprises précisent qu'elles sont prêtes à en payer le prix au vu de l'augmentation de leurs primes d'assurance.
- Est-il envisageable que les communes créent des places de stationnement réservées aux poids lourds à proximité immédiate des entreprises utilisatrices de transport ou dans les zones d'activités ?
- Concernant la frontière avec la Suisse, est-il envisageable d'ouvrir un deuxième guichet pour distinguer les flux en transit des camions qui doivent dédouaner ? Dans le même but de réduire la file d'attente, l'augmentation de l'amplitude d'ouverture des guichets serait bienvenue.

Une réflexion sur les ports de Mulhouse Rhin

- La concurrence des autres ports du Rhin Supérieur se fait particulièrement sentir (qualité des prestations, tarifs, délais...), faisant grandir les attentes des entreprises et transporteurs du Sud Alsace.

- Certaines entreprises, non utilisatrices du port aimeraient savoir ce qu'elles peuvent ou non faire transporter, dans quelles conditions...

- Est-il possible d'explicitier les contraintes du transport fluvial ?
- Est-il possible de rechercher des voies pour diminuer les temps d'attente ?
- Le transport fluvial est-il seulement réservé au transport de masse ou les entreprises ayant de plus petites charges peuvent-elles y recourir, dans quelles conditions ?

Une réflexion sur la formation

Selon les entreprises, la formation BAC +2/3 est le bon format, elles n'ont pas forcément la taille pour embaucher des Bac+5. Ces entreprises revendiquant souvent leur caractère familial, elles valorisent l'apprentissage.

- Dans quelle mesure les diplômés existant peuvent-ils faire une plus grande place à l'alternance ?
- Est-il possible d'organiser, pour les étudiants de l'UHA, des stages en Allemagne ou en Suisse (voire ailleurs) pour que le niveau en langue s'améliore. Cela semble être le gros point noir des formations.

Faire connaître les caractéristiques des personnels recherchés

- Les métiers du secteur transports-logistique ressortent comme étant spécifiques. Le métier de cariste par exemple ne s'exerce pas de la même manière en entreprise industrielle et dans le transport.

- Dans certains cas, les manutentionnaires doivent répondre à des contraintes spécifiques (horaires etc)

- Certaines entreprises aimeraient rencontrer des représentants de Pôle emploi, pour mieux expliquer les profils recherchés et les spécificités des métiers de la logistique afin que le placement soit davantage couronné de succès.

Etude éditée et imprimée par :

- L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
www.aurm.org

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71
www.aurm.org

- Maison de l'Emploi et de la Formation de la Région Mulhousienne
www.mef-mulhouse.fr

Rédaction : Didier Taverne

Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et la référence exacte.