Association de Prospective Rhénane

*Pôle Européen de Gestion et d'Economie ; **APR, bureau 202***
61, avenue de la Forêt Noire
67000 STRASBOURG (France)
Tel : 00.33.(0)3. 90.24.21.62.
E-Mail : contact@apr-strasbourg.org

Présentation du petit déjeuner/débat APR,
Cercle Européen, 1 rue Massenet, 67000 Strasbourg

Date	*Thème*	*Intervenant*
16 septembre 2005	***La logistique en Alsace : éléments de cadrage pour une réflexion prospective***	**M. Francis Blanrue (Strasbourg Conseil SARL) et M. Jean-Alain Héraud (BETA, ULP, CNRS, Strasbourg)**

•Accédez aux autres documents disponibles sur notre site http://www.apr-strasbourg.org/ et inscrivez vous pour recevoir toute l'information APR.

©Association de Prospective Rhénane Strasbourg 2006 -
Reproduction autorisée à des fins non commerciales, sous réserve de mention de la source

LA LOGISTIQUE EN ALSACE :

Présentation introductive *à une réflexion prospective de l'APR pour 2005/06*

Petit déjeuner de l'APR du 16 septembre 2005

Cercle Européen, 1 rue Massenet, 67000 Strasbourg

Travail réalisé et présenté par Francis BLANRUE (Strasbourg Conseil SARL, francis@strasbourg-conseil.com), en collaboration avec Jean-Alain HERAUD (BETA/CEREQ-ULP, heraud@cournot.u-strasbg.fr)

VERS UNE PREMIERE DEFINITION ET IDENTIFICATION DU MARCHE

©Association de Prospective Rhénane Strasbourg 2006 -
Reproduction autorisée à des fins non commerciales, sous réserve de mention de la source

La Logistique

➢ Définition de l'Association Française pour la logistique (l'ASLOG) : « *l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe* ».

➢ Une fonction transversale de l'entreprise, située à l'interface de la production et de la consommation

➢ Vise, par une gestion globale, **l'harmonisation, la synchronisation et l'accélération des flux** :

- physiques (matières premières,composants, en-cours, produits finis, emballages et déchets)

- d'informations : EDI (Echange de Données Informatisées), ECR (Efficient Consumer Response), SCM (Supply Chain Management)

➢ A chaque étape : **piloter des flux physiques, financiers ou d'information** entre une entreprise, ses fournisseurs et ses clients; travailler un maximum en « flux tendu »

➢ Objectifs : gain de temps, réduction des coûts, et satisfaction du client final

➢ Une **fonction stratégique**, liée aux besoins des entreprises engagées dans un processus de rationalisation de leur fonctionnement et de maîtrise des délais et des coûts.

Vers une stratégie logistique

➢ Stratégiquement, il s'agit pour l'entreprise de :

• concevoir des **chaînes logistiques** à travers lesquelles circuleront ces flux physiques ;

• définir et de mettre en place les **systèmes d'informations** appropriés ;

• bâtir les **dispositifs concrets** nécessaires (installations physiques et règles de gestions associées) et d'en assurer le fonctionnement.

➢ Importance des interconnexions et de l'interdépendance des entreprises tout au long de la chaîne de valeur : liens de dépendance technique, chronologique ou géographique, selon des cultures et techniques différentes. Management efficient de la supply chain.

Stratégie logistique et territoire

➢ Pour une entreprise, la possibilité de développer une stratégie logistique efficace dépendra fortement :

- du **rapport entre transports et territoire** sur lequel elle est implantée,

- de la **politique de développement des activités logistiques** menée sur ce territoire, qui modifie ces rapports.

➢ Enjeux : **développement économique régional** dans le cadre d'une politique globale de **développement durable et d'aménagement du territoire équilibré.**

➢ En Alsace : intégrer les facteurs : population dense, plaine très urbanisée où se concentrent activités, population et pollutions ; mauvaise ventilation du fait de sa position entre Vosges et Forêt Noire; patrimoine naturel, environnemental et paysager particulièrement riche et diversifié, très vulnérable.

Le marché de la logistique

Les cinq segments du marché de la logistique en Alsace (cf. rapport BUCK de 1999) **:**

- **entreprises industrielles** : activités de distribution en partie sur le lieu de fabrication/en partie en sous-traitance

- **entreprises de transport** : travaillent en sous-traitance pour des transporteurs plus importants; fonction d'exécutant

-**grossistes** : réacheminent divers flux d'approvisionnement à partir d'entrepôts et de halls de distribution; fonction organisationnelle et exécutante
-
- **centres de distribution** : rassemblent les flux de marchandises d'origines diverses et redistribuent vers d'autres pays

- **prestataires de services logistiques** : souvent une entreprise de transport et de distribution; éventail complet d'activités connexes de transport comme l'approvisionnement, le stockage, le rassemblement des commandes, l'envoi des commandes, la gestion du stock, la gestion des clients, le planning des parcours, l'accompagnement des expéditions, la facturation et même des activités à valeur ajoutée comme les tests, les contrôles de qualité, les réparations, l'assemblage

Le marché de la logistique (suite)

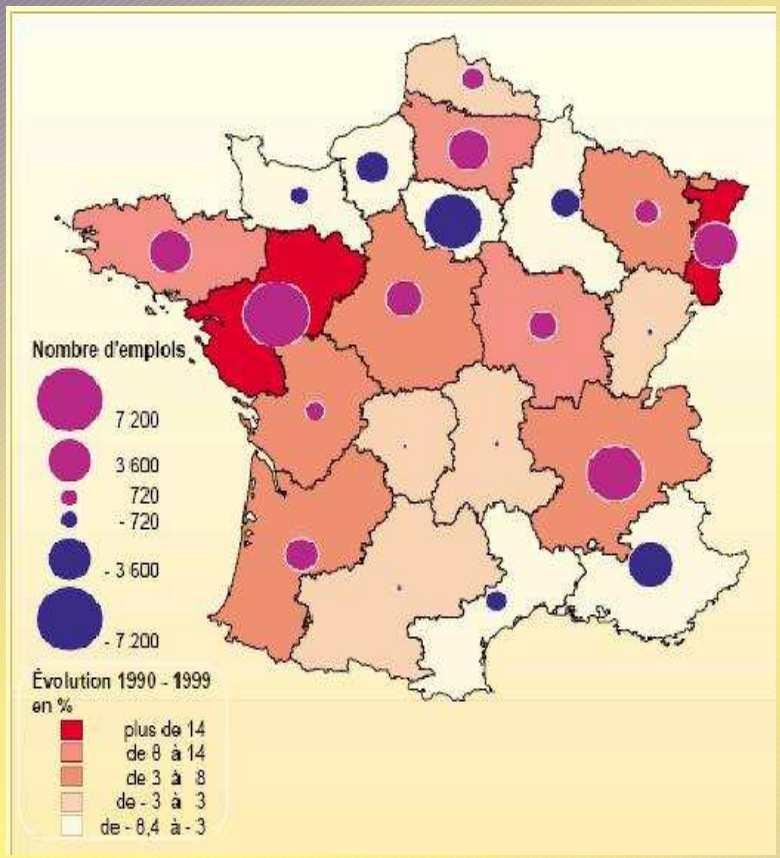
- Les entreprises industrielles et les grossistes appartiennent à la catégorie des **chargeurs**, c'est-à-dire clients ou expéditeurs, donnant l'ordre de transporter du fret : *Alcatel, Sony, Blackhawk*, etc.

- Les centres de distribution et les entreprises de transport appartiennent à la catégorie des **transporteurs et commissionnaires de transport**, qui transportent des marchandises pour le compte des chargeurs : *Danzas, Transports Internationaux Seegmuler, Chalot Transport*, etc.

- Les **prestataires de services logistiques** : Heppner, Graveleau, Géodis, Exel Logistics, Calberson, T.F.E. Alsace, etc.

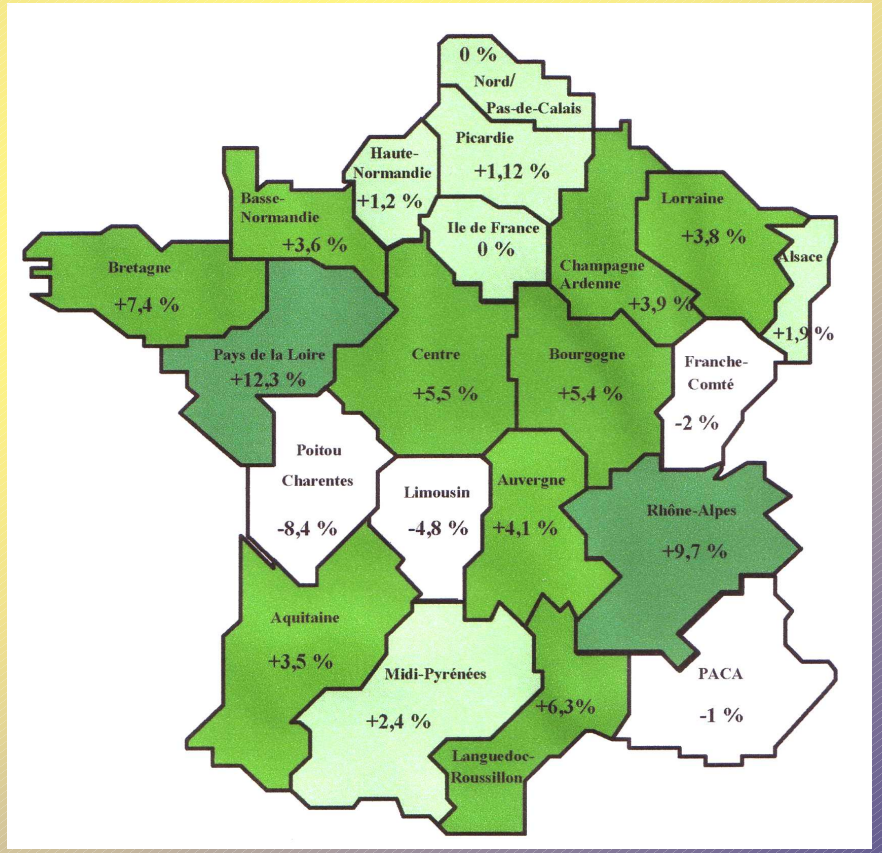
Évolution de l'emploi des secteurs d'activité participant à la fonction logistique en France et en Alsace

Evolution de l'emploi des secteurs d'activité participant à la fonction logistique de 1990 à 1999 :



Source : INSEE midi Pyrénées publications, n°79, mars 2005; Insee, recensements de la population 1990 et 1999

Evolution des Emplois liés à la logistique de 1994 à 2000



* Etablissements de 20 salariés et plus
Source : ESE pour Aft-Iftim, 2004

Évolution de l'emploi des secteurs d'activité participant à la fonction logistique en France et en Alsace (suite)

Carte INSEE : *« Il existe des définitions multiples de la logistique, certaines intégrant les métiers du transport de marchandises, d'autres, comme sur cette carte, cherchant à cibler le seul noyau dur des métiers directement concernés par les fonctions qu'elle recouvre. Sont toutefois pris en compte des métiers couvrant les transports, lorsque la nomenclature des Professions et catégories sociales ne les distingue pas de la seule logistique (ex : cadres des transports et de la logistique)*

Les métiers retenus sont les suivants :

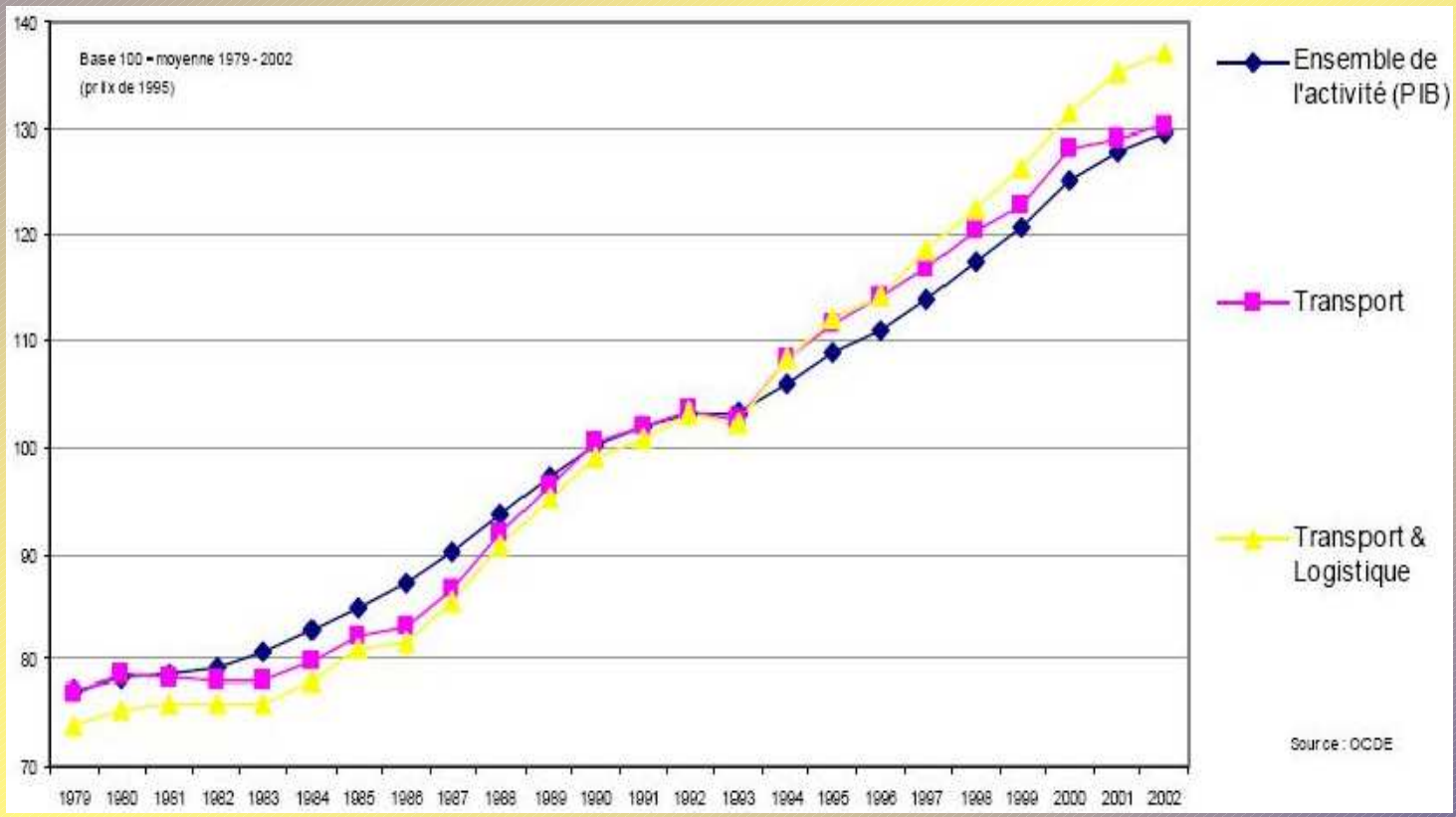
PCS	Métiers
3842	Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels
3843	Ingénieurs et cadres de planning, ordonnancement
3861	Cadres des transports et de la logistique
4641	Responsables commerciaux et administratifs des transports (non cadres)
4642	Responsables d' exploitation des transports
4782	Techniciens de planning, ordonnancement, lancement
4891	Responsables d'entrepôt, de magasinage
4892	Responsables de manutention
5443	Agents administratifs des transports de marchandises
6511	Conducteurs d'engins lourds de levage
6513	Dockers
6514	Conducteurs de chariots élévateurs, caristes
6515	Magasiniers
6521	Agents qualifiés des services d'exploitation des transports (personnels sédentaires)
6792	Manutentionnaires, agents non qualifiés des services d'exploitation des transports
6793	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition

Poids du transport dans la logistique : Deux établissements sur trois dans les transports routiers

Secteur d'activité	Nombre d'établissements		Effectifs en 2001
	1996	2001	
Transports ferroviaires	183	80	6 450
Transports routiers de marchandises interurbains	484	473	6 350
Transports routiers de marchandises de proximité	517	576	2 500
Messagerie, fret express	64	82	2 300
Organisation de transports internationaux	118	140	1 750
Entreposage non frigorifique	69	82	1 500
Transports aériens réguliers	19	20	850
Affrètement	31	42	850
Transports fluviaux	28	19	550
Services aéroportuaires	3	8	450
Entreposage frigorifique	7	9	350
Gestion d'infrastructures de transports terrestres	13	25	250
Services portuaires, maritimes et fluviaux	10	9	200
Manutention non portuaire	14	14	200
Transports aériens non réguliers	12	5	50
Total Alsace	**1 572**	**1 584**	**24 600**

Source : Insee, Sirene

Evolution de la valeur ajoutée des transports et de la logistique par rapport à l'ensemble des activités dans l'Union Européenne à 15 :



Source : TDIE par Nicolas LELEU, Direction des Affaires Economiques/FNTP

LA POSITION LOGISTIQUE DE L'ALSACE

©Association de Prospective Rhénane Strasbourg 2006 -
Reproduction autorisée à des fins non commerciales, sous réserve de mention de la source

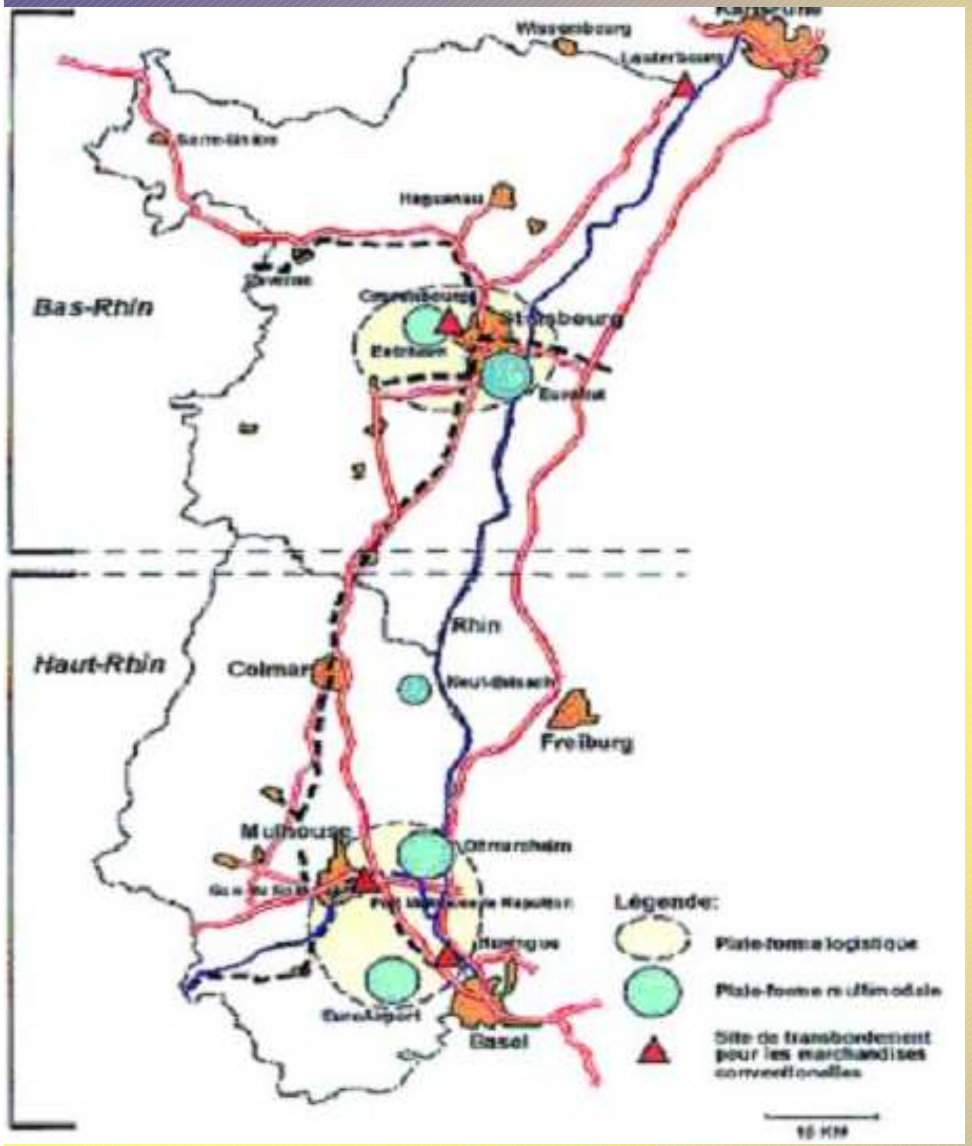
Positionnement des différents segments de marché logistique en Alsace

	Régional	National	International
Entreprises industrielles	nombreuses	nombreuses	nombreuses
Entreprises de transport	nombreuses	nombre limité	peu nombreuses
Prestataires de servies logistiques	nombre limité	nombre limité	nombreuses
Grossistes	nombreux	peu nombreux	non concernés
Centres de distribution	non concernés	peu nombreux	nombre limité

Source : Buck Consultants International 99.

- pour les entreprises de transport : un grand nombre d'entreprises de niveau local et régional ;
- pour les prestataires : une présence « satisfaisante » de groupes de sociétés internationales ;
- pour les grossistes et pour les centres de distribution : une présence forte au niveau régional principalement ;
- pour les entreprises industrielles : une situation globalement intéressante et diversifiée.

Les plates-formes logistique en Alsace :



- Des plates-formes multimodales : ouvertes à des opérateurs divers, pour tous types de produits, avec de bonnes liaisons routières, autoroutières, ferroviaires, navigables, et aériennes
- Des terminaux de transport combinés : rôle national de plaque tournante et de relais vers d'autre terminaux,
- Des sites de transbordement de vrac et de marchandises isolées : font la connexion entre les différents modes de transport, et nécessitent des plates-formes, où la marchandise et son contenant sont transférés d'un mode à l'autre
- **Deux plates-formes logistiques « internationales »** concentrées autour du Port Autonome de Strasbourg pour le Bas-Rhin, et autour du port de Mulhouse-Ottmarsheim et de l'EuroAirport pour le Haut-Rhin

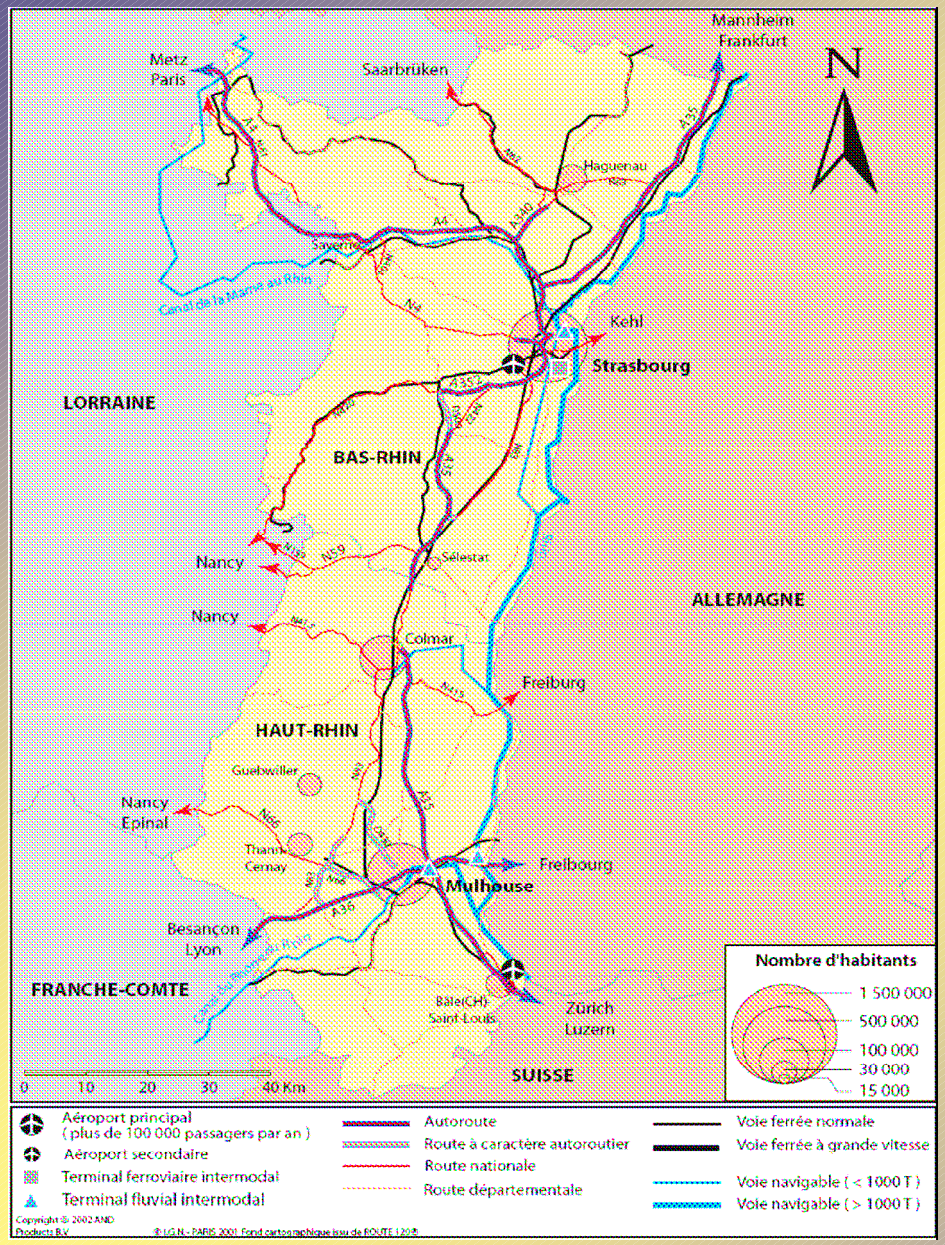
Source : Buck Consultants International.

Les plates-formes logistique en Alsace (suite)

Un positionnement attractif et compétitif d'une plate-forme logistique dépendra notamment des facteurs suivants :

- localisation au sein :
  - ✓ d'un bassin de consommation ;
  - ✓ dans un bassin d'emploi favorable ;
  - ✓ d'un pôle industriel ;
- connexion directe aux réseaux de transports, notamment à des axes routiers à dimension européenne ;
- pouvoir bénéficier d'une offre territoriale favorable à l'accueil d'entreprises

Le réseau d'infrastructures en Alsace



- **Routier** : aucune autoroute Nord-Sud continue ne traverse la région
- **Ferroviaire** : le TGV Est va arriver jusqu'à Strasbourg, mais aucun projet de liaison transversale Nord-Sud n'est encore clairement proposé
- **Aérien** : l'aéroport de Strasbourg Entzheim a montré dans les dernières années une forte croissance, mais sa zone d'influence est relativement faible
- **Fluvial** : les liaisons, régulées par le Port autonome de Strasbourg, assurent un trafic relativement performant le long du Rhin, mais le potentiel de développement ne semble pas exploité.

L'Alsace demeure relativement enclavée et la situation de la desserte interne est problématique en certains points du territoire, en certaines périodes de la journée (engorgement chronique des voies d'accès aux agglomérations)

Utilisation de l'infrastructure

➢ un trafic de transit international, qui reste maîtrisé, la majeure partie de ce trafic empruntant la rive allemande du Rhin

➢ Strasbourg – Mulhouse enregistrent d'importants volumes de circulation, et les abords des agglomérations sont saturés

➢ en 2001, 92 % des tonnages de marchandises transportés en Alsace ont transité par la route, et 85 % du trafic enregistré sur les routes alsaciennes concernent la desserte locale

➢ le **trafic de transit** de poids lourds (PL) est essentiellement concentré sur :

• l'axe Strasbourg-Mulhouse, avec environ 5.000 PL par jour ;

• l'autoroute A4 aux abords de Strasbourg avec 5.000 à 6.000 PL par jour;

• les passages transfrontaliers où on compte 6.500 PL par jour vers Francfort et environ 5.000 PL par jour vers Bâle.

L'évolution des échanges entre l'Alsace et les autres pays selon le mode de transport (en milliers de tonnes)

Mode de transports	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Route	15 635	16 081	16 630	15 939	15 499	15 165	15 856
Fer	1 061	1 118	1 253	1 072	1 103	1 087	1 001
Voie navigable	8 687	8 743	9 123	7 373	7 232	6 062	6 034
Autres	5 435	6 194	5 343	1 480	2 651	2 404	2 014
Mer	7 980	7 461	8 670	7 701	7 438	7 616	7 281
Total	38 797	39 597	41 019	33 565	33 923	32 334	32 186

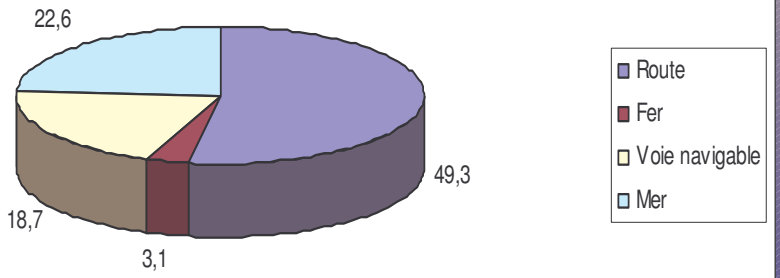
Source : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

En 1998 :
Route : **40,3%**
Fer : 2,7 %
Voie navigable : 22,4%
Mer : 20,6%

En 2001:
Route : **47,5%**
Fer : 3,2%
Voie navigable : **23%**
Mer : 23%

En 2004:
Route : **49, 3%**
Fer : 3,1 %
Voie navigable : **18,7%**
Mer : 22,6%

Part des modes de transport pour les échanges entre l'Alsace et les autres pays en 2004 (en %)



Réalisation : Strasbourg Conseil SARL
Données : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

Le transport de marchandises en Alsace et avec les autres régions françaises (en millions de tonnes.km)

Mode de transport	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
fer	2 359	2 364	2 485	2 281	2 281	2 109	2 106
route	9 126	9 943	10 850	10 155	9 725	10 127	10 466
voie navigable	129	101	149	160	144	151	155
Total	11 614	12 408	13 484	12 596	12 150	12 387	12 727

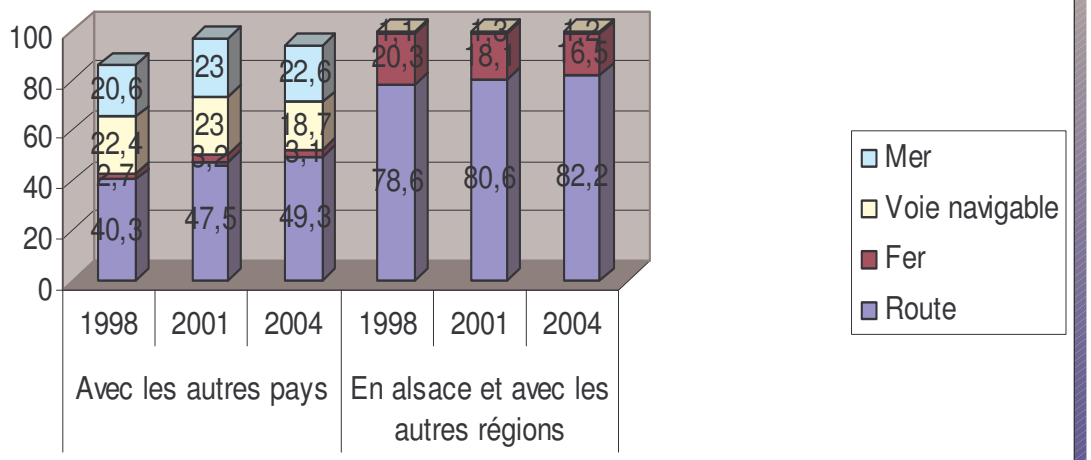
Source : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

En 1998 :
Route : **78,6%**
Fer : **20,3%**
Voie navigable : 1,1%

En 2001:
Route : **80,6%**
Fer : 18,1%
Voie navigable : 1,3%

En 2004:
Route : **82,2%**
Fer : **16,5%**
Voie navigable : 1,2%

Evolution des échanges de marchandises avec l'Alsace selon le mode de transport



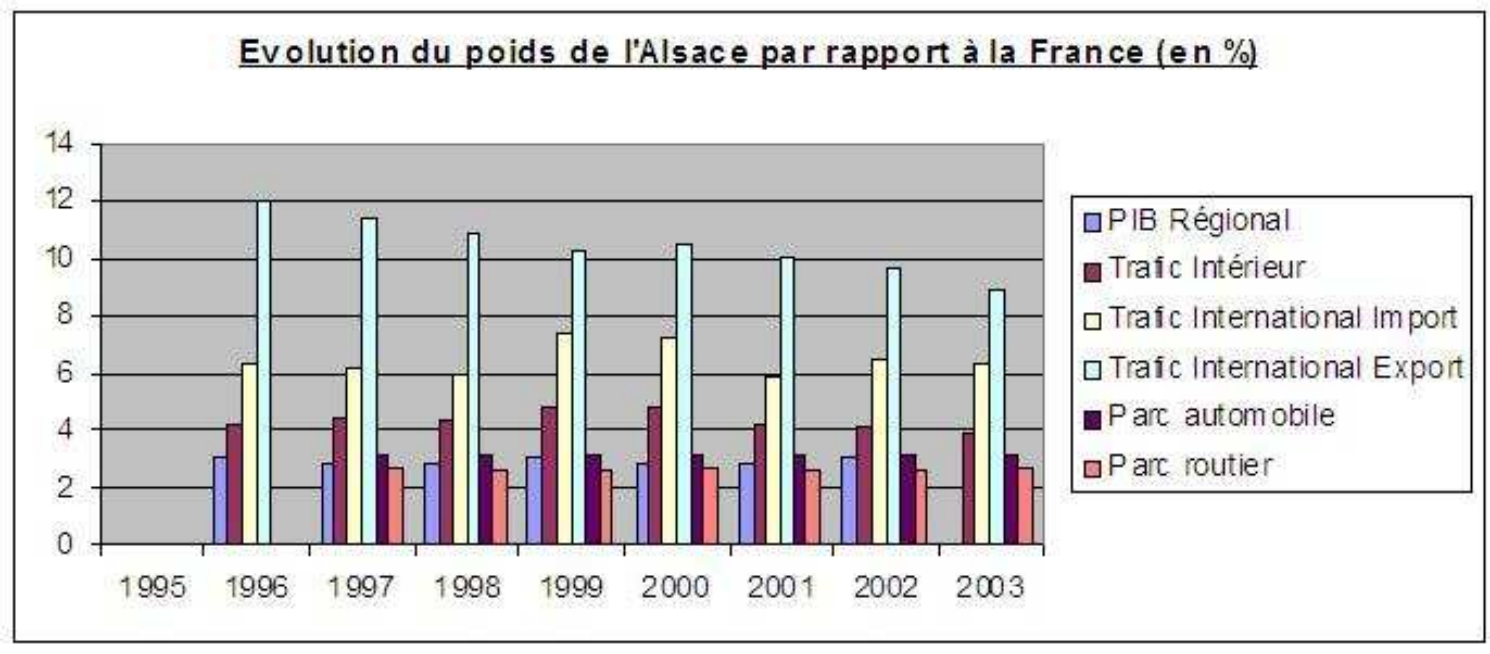
Réalisation : Strasbourg Conseil SARL

Données : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

Le poids du transport en Alsace au niveau national (milliards d'euros)

-	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Valeur Ajoutée branche transports (V.A) en volume aux prix 1995	42,8	43,3	46,8	50,9	52,7	52,7	57,3	56,5	57,6
Part de la V.A. transport dans le PIB	3,6 %	3,6 %	3,7 %	3,9 %	3,9 %	3,7 %	3,9 %	3,7 %	3,7%
Emplois Transports dans Emplois Totaux	4,2 %	4,0 %	4,0 %	4,0 %	4,1 %	4,4 %	4,5 %	4,5 %	4,5%

Source : INSEE, DAEI-SES



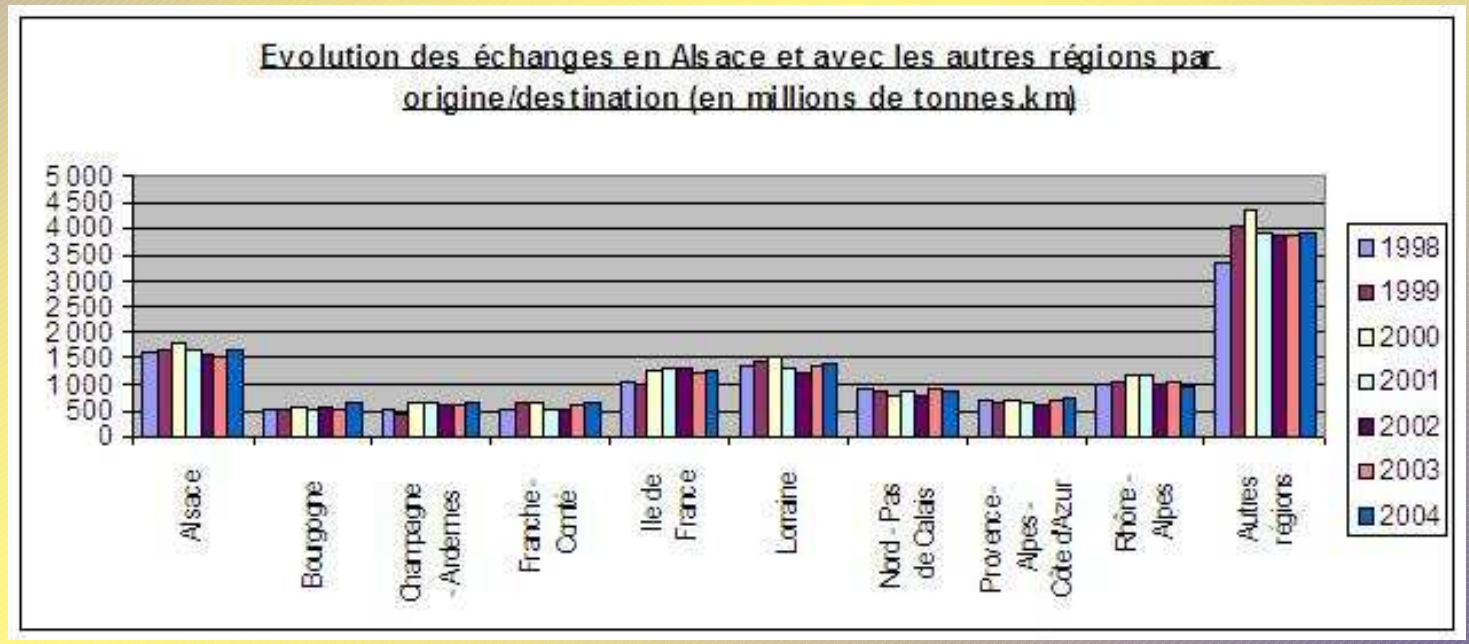
Réalisation : Strasbourg Conseil SARL

Données : INSEE, DAEI-SES

Les échanges entre l'Alsace et les autres régions par origine / destination (en millions de tonnes.km)

Origine	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Alsace	1 621	1 689	1 815	1 668	1 600	1 519	1 699
Bourgogne	529	553	579	521	557	516	646
Champagne - Ardennes	537	435	668	660	616	634	650
Franche - Comté	528	641	638	549	548	611	672
Ile de France	1 068	1 034	1 255	1 294	1 293	1 243	1 252
Lorraine	1 366	1 415	1 515	1 310	1 241	1 352	1 381
Nord - Pas de Calais	888	863	793	878	788	907	870
Provence - Alpes - Côte d'Azur	690	651	712	654	628	692	732
Rhône - Alpes	1 043	1 086	1 178	1 188	1 039	1 067	925
Autres régions	3 344	4 041	4 331	3 874	3 840	3 846	3 900
Total	11 614	12 408	13 484	12 596	12 150	12 387	12 727

Source :
banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES



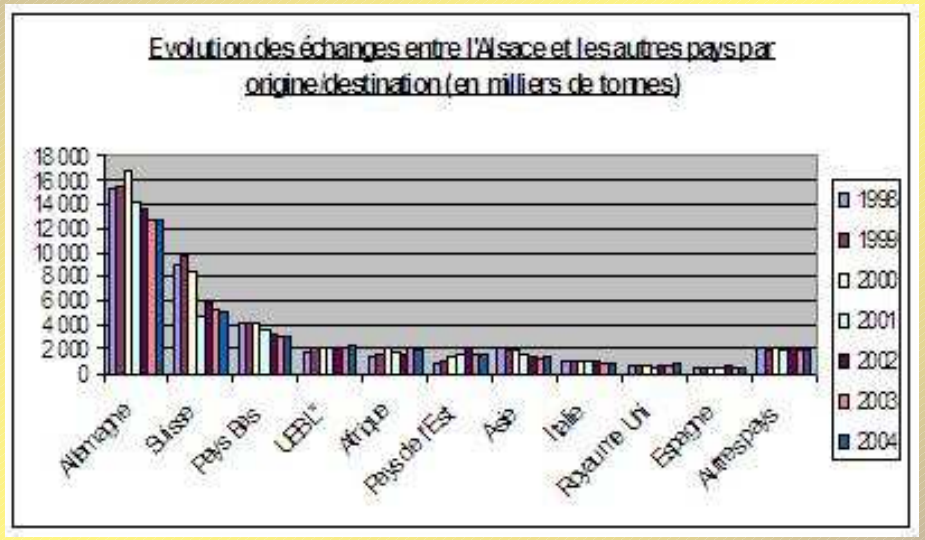
Réalisation :
Strasbourg Conseil SARL

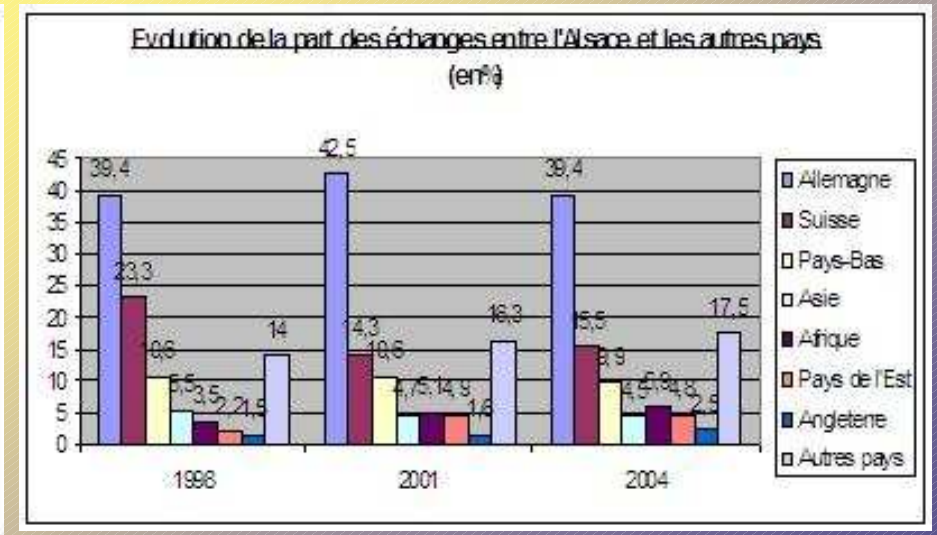
Données :
banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

Les échanges entre l'Alsace et les autres pays par origine/destination (en milliers de tonnes) :

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Allemagne	15 295	15 441	16 727	14 249	13 641	12 810	12 689
Suisse	9 032	9 804	8 471	4 793	5 909	5 446	4 979
Pays Bas	4 138	4 115	4 131	3 568	3 268	2 990	3 211
UEBL*	1 771	1 982	2 144	2 049	2 028	2 071	2 345
Afrique	1 362	1 504	2 051	1 705	1 585	2 217	1 899
Pays de l'Est	844	880	1 362	1 642	2 060	1 516	1 536
Asie	2 141	1 853	1 922	1 573	1 421	1 334	1 445
Italie	1 081	1 033	1 046	973	907	775	838
Royaume Uni	570	625	660	536	567	682	793
Espagne	437	463	505	528	558	546	535
Autres pays	2 126	1 897	2 000	1 949	1 979	1 947	1 916
Total	38 797	39 597	41 019	33 565	33 923	32 334	32 186

Source : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES





Réalisation : Strasbourg Conseil SARL

Données : banque de données SITRAM , Douanes, DAEI-SES

Position logistique de l'Alsace ?

L'Alsace semble avoir une fonction logistique :

- régionale forte pour l'Est de la France, l'Allemagne du Sud et la Suisse : volumes d'échanges assez intenses, qui incitent à exploiter la position frontalière de l'Alsace ;

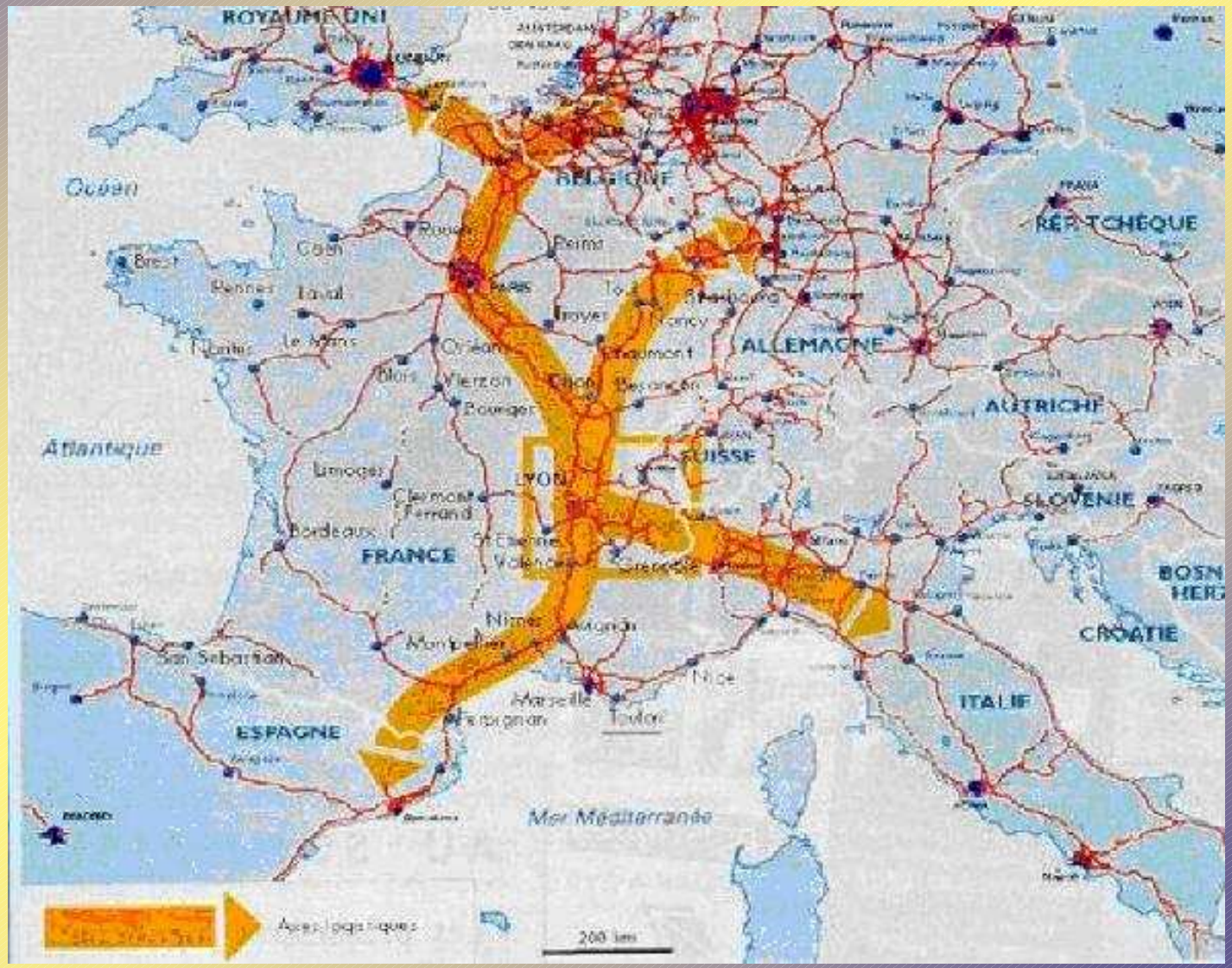
- nationale limitée : concurrence sur ce terrain par l'Allemagne et par les régions Lorraine et Franche -Comté (avec l'aéroport de Fontaine, et avec l'A 31, qui fait fonction de liaison entre les deux); faiblesse des échanges entre l'Alsace et la majorité des régions du reste de la France ;

- internationale non affirmée en Europe, malgré sa position géographique, ses deux plates-formes « internationales », les flux de marchandises internationaux et son réseau fluvial.

Position logistique de l'Alsace ? (suite)

Principaux flux logistiques en France

Quelle place pour Strasbourg et l'Alsace ?

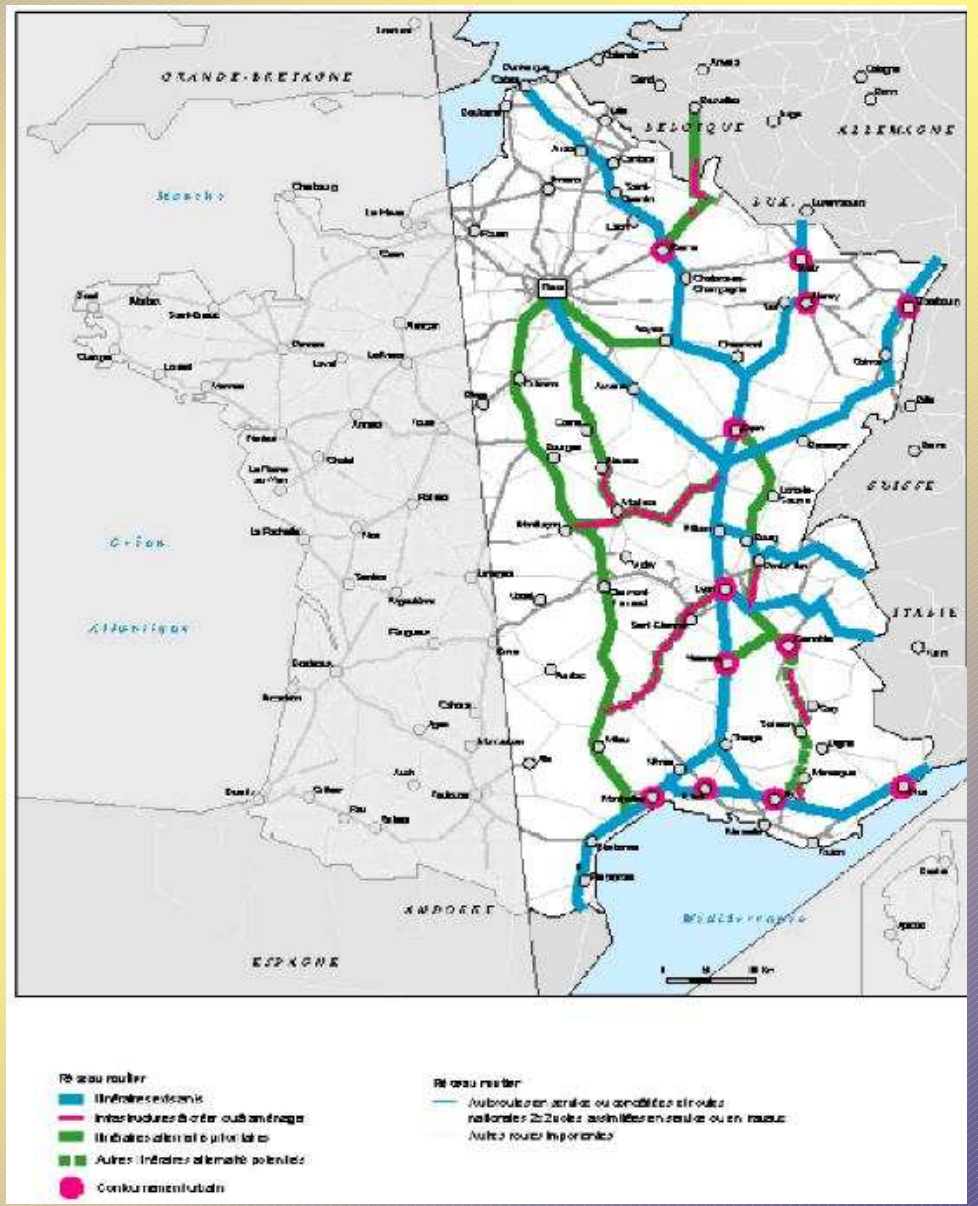


Source : Logistique magazine

Position logistique de l'Alsace ? (suite)

Insertion du réseau routier alsacien par rapport à l'Est de la France, au corridor Nord-Sud, et à l'Europe du Nord

Quelle position ?



Source : DATAR.

PERSPECTIVES DE LA POSITION ALSACIENNE ?

©Association de Prospective Rhénane Strasbourg 2006 -
Reproduction autorisée à des fins non commerciales, sous réserve de mention de la source

Quelle position pour l'Alsace ?

En référence à l'étude BUCK Consultants International en 1999 :

- les grands centres de logistique européens sont aujourd'hui proches des grandes capitales européennes

- l'espace Belgique – Hollande est le plus grand centre de distribution paneuropéen

- l'arrivée récente des 10 nouveaux pays membres dans l'Union Européenne, qui a vu s'ouvrir un marché de production avec une main d'oeuvre qualifiée et moins chère, va encore accélérer la sous-traitance. Or ces pays n'étant pas confrontés aux mêmes contraintes sociales que la France et l'Alsace, la question qui se pose relève du consentement à payer du client : il faut cibler dans ce contexte une prestation à forte, voire très forte valeur ajoutée

Limites au développement de plates-formes logistiques en Alsace

Notons d'emblée les limites suivantes :

- peu d'opportunités sur le plan de l'offre foncière pour établir une plate-forme d'envergure, dotée des atouts pour être attractive et compétitive

- une partie des surfaces potentielles d'aménagement requièrent au préalable de faire l'objet de procédures d'expulsion, induisant des délais de 3 à 5 ans

- la demande la plus forte porte sur les secteurs qui sont déjà les plus urbanisés (Strasbourg, Molsheim, Colmar, Mulhouse) : problèmes de congestion, de tensions sur les réseaux de transports, de pollution et de nuisances

- problèmes de compatibilité avec la recherche d'un aménagement équilibré et durable du territoire régional.

Quels développements logistiques à l'horizon 2010 ?

- Scénario industribution, retenu suite à l'étude BUCK : stratégie de stimulation hybride des activités industrielles jugées clés et de distribution du secteur logistique. Une « alternative » à la position économique et géographique.

- Privilégie quatre leviers d'action : le transport, les terminaux, l'accessibilité intermodale, le climat économique

- Générer des activités à valeur ajoutée; stratégie de différentiation de l'activité logistique

- Envisager de devenir un carrefour international logistico-industriel, bénéficiant d'une structure économique équilibrée dans des activités de production et de logistique à valeur ajoutée, mettant à profit le potentiel de son réseau fluvial pour se positionner favorablement aux niveaux des grands ports européens et de ses régions limitrophes.

- Mettre en place une politique réellement multimodale et une approche stratégique des nœuds du système que sont les plates-formes logistiques et les terminaux de transports combinés

Propositions du scénario Industribution

- Etablir des connexions entre les ports de Strasbourg, Colmar et Mulhouse, et les ports principaux d'Europe de l'Ouest, afin de soutenir les activités industrielles. La part du ferroviaire devra se développer dans l'acheminement des matières premières et de produits semi-finis ;
- Intensifier la coopération avec les aéroports tels que ceux de Francfort et Paris/Charles-de-Gaulle et en faire des pivots structurants les flux de marchandises ;
- Combiner les savoirs industriels et des prestataires de service industriels et logistiques pour attirer des entreprises en provenance de l'extérieur ;
- Viser les marchés allemands et suisses, le fret se développant également via la stimulation de l'industrie ;
- Développer les possibilités d'utilisation des terminaux par différents modes de transports afin d'encourager l'utilisation du transport multimodal ;
- Développer l'accessibilité de l'Alsace en améliorant et complétant l'infrastructure pour chaque mode de transport ;
- Valoriser les critères de localisation des plates-formes logistiques alsaciennes ;
- Développer une coopération inter-régionale afin d'intégrer une plaque tournante à fonction internationale.

Travail réalisé et présenté par Francis BLANRUE

(Strasbourg Conseil SARL, francis@strasbourg-conseil.com),

en collaboration avec Jean-Alain HERAUD

(BETA/CEREQ-ULP, heraud@cournot.u-strasbg.fr)

©Association de Prospective Rhénane Strasbourg 2006 -
Reproduction autorisée à des fins non commerciales, sous réserve de mention de la source