

6e Table Ronde Rhin-Sud

Le point de vue des professionnels de la logistique

M. Raymond Woessner
woessner_raymond@yahoo.fr

Accédez aux autres documents disponibles sur notre site
<http://www.apr-strasbourg.net/contribution.php>
et inscrivez-vous pour recevoir toute l'information APR.

Débat avec Mme Evelyne Kleinclaus pour Alsabail, M. Klinzing pour le transport routier, et M. Georges Schildknecht pour les chargeurs, président de l'ACUTA (Association des Chargeurs et Usagers des Transports d'Alsace) et vice-président de l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transports de Fret).

Modérateur : M. Michel Ph. Mattoug, Association de Prospective Rhénane.

MM.- Nous allons recueillir votre avis, votre expérience à propos des problèmes de transport et de logistique en Alsace. Si vous le voulez bien, vous allez nous expliquer, Mme Kleinclaus, ce que fait votre organisme et ce que vous y faites vous-même.

EK- Alsabail est une société anonyme d'économie mixte spécialisée dans le financement d'immobilier d'entreprise, qu'il s'agisse du secteur manufacturier ou d'autres grandes unités en Alsace. On y associe le transport, comme M. Klinzing par exemple, et tout ce qui est tertiaire, comme les bureaux, l'ingénierie et les laboratoires de recherche à l'image de DuPont à Nambenheim. Ce sont des opérations que nous avons financées, essentiellement en crédit-bail immobilier, sur une durée qui autrefois était longue et qui aujourd'hui peut aller de huit à vingt ans. A terme, l'entreprise ou la société devient propriétaire de son bâtiment. Pour simplifier, cela fonctionne comme un prêt ; les loyers correspondent à un capital et à des intérêts, déductibles dans le compte de résultats de l'entreprise, et à la fin de l'opération le bien est acquis. J'interviens essentiellement en Alsace parce que le capital d'Alsabail est détenu à 51% par les collectivités locales, le Conseil général du Haut-Rhin et celui du Bas-Rhin qui détiennent chacun 25,5% ; le reste du capital est aux mains des banques de la place et la SADE, qui est aujourd'hui détenue par un autre groupe bancaire, Fortis. La gestion est faite de façon privée, notamment par les groupes bancaires. Les décisions sont prises par les divers intervenants, ce qui apporte une fibre un peu différente des seuls financiers.

MM.- Merci madame. Maintenant, par ordre alphabétique, M. Klinzing, si vous voulez bien.

GK – Gérard Klinzing ; je suis directeur général des Transports Klinzing et gérant de trois autres entreprises, dont Les Déménageurs Bretons. Donc, déménagements, transports, un peu de logistique et de stockage. Je suis vice-président de l'Union Régionale du Transport Régional d'Alsace qui regroupe à peu près 450 entreprises, 400 dans le transport de marchandises et une cinquantaine dans le stockage. Les Transports Klinzing représentent à peu près 200 personnes,

le transport de marchandises dangereuses fait à peu près 50%, les conteneurs 40%. Nous avons une agence à Valence, aussi, pour les conteneurs du Rhône, et bien entendu il y a les conteneurs du Rhin.

MM.- Et la flotte de camions ?

GK – Environ 150.

MM.- Monsieur Schildknecht ?

GS – Je suis le président de l'Association des Chargeurs et Usagers des Transports d'Alsace, communément appelée l'ACUTA. Je suis également vice-président de l'AUTF, l'Association des Utilisateurs de Transports de Fret au niveau national. Et j'interviens dans pas mal d'enceintes régionales ou nationales, comités d'experts... L'ACUTA représente un certain nombre d'entreprises, grandes, moyennes et même petites. Nous défendons les intérêts de nos adhérents et, par là même, à partir du moment où nous obtenons des résultats, je dirais pour tous ceux qui ne sont pas membres – mais cela, c'est le principe du syndicalisme, M. Klinzing ne me contredira pas sur ce plan-là. Plus spécifiquement, nous organisons des échanges d'information sur tous les problèmes qui peuvent se présenter. Il y a toujours des nouveautés à prendre en compte, au niveau réglementaire par exemple.

MM.- Vous êtes peut-être aussi actif en entreprise ?

GS – J'étais en entreprise pendant pas mal d'années. Mon dernier poste était celui de responsable des services, c'est-à-dire tout ce qui englobe la prise de commande et la faisabilité du transport, puis le déroulement du contrat, enfin la gestion de l'après-vente.

MM.- Nous avons vu aujourd'hui un certain nombre de points concernant la logistique en Alsace que l'on pourrait résumer en disant qu'il y a les infrastructures, les entreprises, les marchés et en filigrane il y a l'Europe. Nous allons commencer par les infrastructures. Ce que nous aimerions maintenant, c'est connaître votre avis sur les infrastructures, qu'elles soient régionales ou non. Comment voyez-vous leur état, les perspectives, les conditions de financement ? J'ai cru comprendre qu'il y avait des problèmes de normes techniques au niveau européen. Nous nous intéresserons aussi aux questions des connexions multimodales, aux plates-formes...

GK – Vaste programme...

MM.- Eh bien, brossez-nous un tableau en quelques minutes...

GK - Au niveau du Sud-Alsace et de la Franche-Comté, nous sommes plutôt bien servis, que ce soit pour la route ou autre. La situation géographique est idéale.

MM.- Vous n'avez aucun problème ?

GK – Si on parle de financement, on pourrait discuter pendant des heures. Vous savez qu'on nous dit qu'il y a trop de camions parce que l'Allemagne a mis en place une taxe, la LKW-

Maut, sur des axes parallèles aux axes alsaciens... En Alsace, il se déplace en général 80.000 véhicules par jour en utilitaires et camions. 50.000 d'entre eux restent en Alsace, donc sans en sortir. 20.000 viennent pour y charger ou décharger. Il en reste donc 10.000 en transit. Aujourd'hui, on dit que la Maut nous a apportés plus de camions, 1.500, 1.700, voire jusqu'à 2.000 par jour. Vous voyez ce que cela représente... Les ministres européens des transports, à mi-parcours du Livre blanc, ont ouvert les yeux : le mythe du transfert modal systématique est abandonné. Chaque mode est désormais appelé à se développer, et isolément. On parle maintenant de co-modalité. C'est la dernière révision du Livre blanc... Les ministres reconnaissent qu'un camion est utile.

Il est clair que, si les infrastructures suffisent aujourd'hui, avec la croissance, il y aura de plus en plus de camions et à ce moment-là cela n'ira plus. Qui paiera les nouvelles infrastructures ? L'Europe a choisi de dire que ce seront les poids lourds. Nous les paierons à condition qu'on paye tous et d'une façon vraiment homogène dans tous les pays. Une région comme l'Alsace a fait passer une loi pour y taxer les poids lourds – il y a 4 ou 5 députés qui votent sur 500, mais passons... Aujourd'hui, il n'y a pas encore de décret d'application, qui sera difficile à mettre en place puisque l'Europe a prévu l'Eurovignette, une taxe poids lourds qui va permettre de financer de nouvelles infrastructures, routières ou autres. On en est donc là. Il y a aussi les oppositions des riverains... Mais en fin de compte, à moment donné, le camion est nécessaire. Si on veut expliquer à un consommateur qui veut un stylo bleu à tel endroit à tel jour, inévitablement, c'est un camion qui va le faire.

MM.- Donc, vous dites, Eurovignette, oui, taxes ponctuelles à droite et à gauche, non. Et sur les plates-formes ?

GK – Evidemment, les plates-formes sont très demandées à l'heure actuelle, notamment en Alsace, puisque celles du côté de Bade et en Suisse sont beaucoup plus chères. On voit par exemple une enseigne en Suisse comptant 20 magasins et recevant chacun 30 fournisseurs français. Demain, sur une plate-forme, on chargera un camion complet qui fera la tournée des magasins. Voilà un peu ce qui se passe.

MM.- Et vous en trouvez assez, des plates-formes, ici ?

GK – Le prix du m² est compétitif.

MM.- Si un groupe de transporteurs vient vous voir avec un projet de plate-forme pour l'Alsace, qu'est-ce que vous dites ?

EK – Nous regardons de quelles sociétés il s'agit, quels sont leurs besoins, le lieu d'implantation souhaitable, à quelles normes il faut répondre, notamment en matière de stocks. S'il s'agit de meubles ou de pneus, la construction n'est pas la même. Les normes de la DRIRE concernent l'environnement, le rayonnement... Il y a aussi la taille : s'agira-t-il d'une plate-forme de 5.000, de 10.000 m² ? Il faut enfin voir si ce projet est rentable ou non par rapport au financement.

MM.- Quelles sont les capacités d'entreposage qui sont réellement exploitées ?

GK – On a un problème dans la région Sud-Alsace et Nord-Franche-Comté à cause de la régression de Peugeot. Il y a des milliers de m² de vides. La demande de construction de nouvelles plates-formes est aujourd'hui beaucoup plus compliquée qu'il y a dix ans.

EK – Pour Alsabail, il est possible de construire des plates-formes en propriété pour les donner en location aux transporteurs, avec des baux fermes, 3 ans, 6 ans ou 9 ans, qui allègent le transporteur. On a plusieurs milliers de m² à Ottmarsheim, qui sont très bien situés, mais il n'y a pas eu de preneur, et cela il y a 3 ans déjà. On sentait déjà qu'il y avait un problème de marché, de contrats difficiles à finaliser sur une durée assez longue. Alsabail a construit une plate-forme à Cernay de trois fois 5.000 m² ; on a rencontré certaines difficultés à louer parce que le marché suit mal. Donc, il y a des possibilités, des terrains, mais il n'y a pas réellement une demande, ni des chargeurs, ni des transporteurs, ni même des industriels.

MM.- Pour en revenir à un point que vous évoquiez tout à l'heure, Madame, quelles sont les normes applicables aux plates-formes, différentes en fonction de ce qui doit être chargé ? Est-ce que cela ne pourrait pas être la question qui fait que les capacités à usage trop spécifique ne sont pas adéquates, par rapport à des capacités multi-usages ?

EK – Il existe des plates-formes non-spécifiques. D'un autre côté, les produits dangereux obéissent à des systèmes de sécurité particuliers. Mais il reste des plates-formes classiques disponibles.

MM.- Que pourrait-on dire des autres infrastructures, hors la route ? M. Schildknecht, vos adhérents n'utilisent quand même pas que la route ?

GS- Malheureusement, à 80% si, sauf pour la desserte des ports de la Mer du Nord via le Rhin, alors les ports rhénans du Sud-Alsace, de Colmar et de Strasbourg, vers Rotterdam et Anvers. Mais comme le disait M. Klinzing, le moyen le plus rapide pour aller d'un point à un autre sans trop de problèmes, c'est le camion. La TRO, Taxe Routière Obligatoire, a disparu ; c'est-à-dire que chaque fois que la SNCF avait besoin d'augmenter ses prix de transport, le ministère décrétait que la TRO devait augmenter pour éviter la concurrence. Sur la pression des transporteurs routiers, la TRO a été abandonnée, il y a eu une atomisation de la profession et une concurrence effrénée au niveau des prix.

MM.- Et l'aérien ?

GS – En dehors de certains grands groupes, l'aérien reste onéreux. Et surtout, actuellement, depuis le 11 septembre, il y a énormément de contraintes. Auparavant, on mettait la marchandise dans l'avion quasi soi-même, aujourd'hui elle reste au sol 48 heures et on passera à 5 jours, pour voir si elle n'est pas dangereuse ou si elle ne va pas exploser. Le transport aérien de marchandises a donc probablement atteint un niveau inférieur à ses plus belles années.

MM.- Vos adhérents se plaignent souvent des ruptures de charge ?

GS- Chaque fois que vous changez de mode de transport, la rupture de charge est là. Elle est d'autant plus pénalisante que la distance de transport est courte. Elle pèse sur les coûts. Pour le ferroviaire – et c'est dommage qu'il n'y ait pas ici de représentant du ferroviaire -, on a le transport combiné. Il est loin d'être la panacée universelle. Il y en avait en Alsace...

MM.- Puisqu'on parle de l'Alsace, est-ce qu'on peut dire qu'il y a des ruptures de charge plus importantes qu'ailleurs ?

GS – Ce sont les transporteurs qui choisissent de passer ou non par des ruptures de charge. A partir du moment où ils préfèrent aller de l'entrée d'une usine à une autre par la route...

GK – Le ferroutage, c'est quand même important. Il n'existe plus aujourd'hui. On a fermé Mulhouse, etc. On ne peut plus mettre une caisse sur un wagon.

MM.- Vous le regrettez ?

GK – Bien sûr. Je suis routier mais je regrette le ferroutage. Dans le déménagement, nous faisons partie d'un réseau qui s'appelle Les Déménageurs Bretons, avec une agence à Mulhouse et une autre à Strasbourg. Avant, on remettait les caisses pour Nantes, ou pour Bordeaux, pour Marseille sur les quais et, à l'arrivée, le Breton de Nantes les déchargeait avec ses 3 ou 4 déménageurs. Cela représentait 200 ou 300 caisses par an. Aujourd'hui, qu'est-ce qu'on fait, faute de trains ? On met des camions. Il n'y a pas le choix.

MM.- Et que pensez-vous de la privatisation des chemins de fer ?

GK – Un wagon qui partait, on ne savait jamais quand il arrivait. Moi, avec mes Déménageurs Bretons, j'ai dû loger des familles pendant huit jours à l'hôtel parce qu'on ne trouvait plus le wagon. C'est moi qui payait l'hôtel et ni la SNCF ni la CNC ne prenait de responsabilité. On ne pourra pas continuer avec la SNCF parce que la moindre petite gare frappée par une grève paralyse tout le système. Aujourd'hui, on a des entreprises routières qui font le relais avec 3 personnes pour faire du Mulhouse-Marseille tous les soirs avec des centaines de camions parce qu'on ne peut pas mettre une caisse sur un train qui, le lendemain, doit être à Marseille.

GS – L'ouverture est décidée. Seulement, d'un côté vous avez la SNCF et de l'autre les nouveaux entrants comme Connex. Mais ceux-ci sont aussi des commerciaux et ils ne vont pas se lancer dans des transports de wagons individualisés comme les caisses de déménagement. Ils cherchent des trafics de trains complets, avec des centaines de wagons par jour et à des cadences régulières. La SNCF peut aussi le faire ; je peux vous citer une navette quotidienne allant de la région vers Paris, avec une trentaine de wagons, un contrat bétonné, et ça marche très bien ; mais il y en a d'autres qui ne vont pas bien. Sur un certain nombre de produits, la SNCF sait faire ; sur d'autres, elle sait faire à peu près.

MM.- On, va pouvoir poursuivre sur les questions d'argent. Qu'en est-il des prix, des coûts, des marges ?

GK – Le prix du transport augmente. C'est une question d'offre et de demande, c'est tout simple.

MM.- Il va falloir que vous nous expliquiez cela plus en détail parce que j'ai un autre son de cloche. Tout à l'heure, il était question de l'atomisation de l'offre, avec énormément de transporteurs qui cassent les prix ou les marges, et vous nous dites actuellement que les prix sont bons...

GK – Ils sont bons depuis avril. C'est un constat fait par l'URTA. Il faut dire aussi qu'il y a eu un certain nombre de disparitions en France et en Alsace. Il n'y en a même jamais eu autant qu'en 2005. La profession créait 90.000 emplois de plus tous les ans et là, maintenant, elle en perd à peu près 5.000 par an.

MM.- Il y a donc eu un assainissement ?

GK – Absolument. Mais il y a aussi les chargeurs et, entre les chargeurs et les transporteurs, les commissionnaires qui organisent les transports. Je suis aussi commissionnaire en transport. C'est lui qui fait la pluie et le beau temps vis-à-vis du transporteur. En juillet, les mêmes trajets payaient, allez, 10% de plus. A présent, il y a de nouveau une tendance à la régression de la demande. Ce n'est pas le prix du transport chez le client qui change. C'est le prix de transport affiché par le commissionnaire pour le transporteur.

MM.- Et les marges restent bonnes ?

GK – Non. Pour la première fois, sur l'ensemble des transporteurs, la marge a été négative, à 0,5% en 2005.

MM.- La concurrence s'est assainie, mais est-ce qu'il reste encore des francs-tireurs dans la profession ?

GK – A un moment donné, on a perdu beaucoup de marchés sur l'international, au point que nous ne sommes plus en mesure de faire de l'international. Il faut le savoir, il faut le dire. Nous avons des charges que d'autres n'ont pas. On est en train de les négocier au niveau social. L'heure payée à un chauffeur français est une heure qui n'est pas chère mais nous avons le coût le plus cher. Et les nouveaux pays entrants ont des salaires de misère. Chez nous, un salaire représente à peu près 45% du coût du transport, vous voyez ce que cela peut représenter si le salaire est 4 fois moins élevé.

GS – Avant-hier, la fameuse décision du Conseil d'Etat qui fait payer les heures supplémentaires de 35 à 39 heures ne va pas arranger les choses.

GK – On a toujours payé en heures supplémentaires à partir de 35 heures. Ce qui peut changer, c'est la transposition en temps de travail au niveau européen en loi française, et ça a été un décret ministériel au lieu de passer par le Conseil d'Etat. Maintenant, il faut réécrire un texte, mais on ne peut quand même pas nous dire aujourd'hui messieurs les Français les temps de travail européens ne sont pas pris en compte en France. Il s'agit là uniquement d'un décompte en semaines au lieu du mois...

MM.- On ne va peut-être pas traiter des détails qui sont moins intéressants dans ce qu'on ce qu'on recherche ici. Mais si les prix sont bons, est-ce qu'on peut de nouveau craindre ou escompter une recrudescence de la création d'entreprises ?

GK – Non. L'accès à la profession est difficile. Le niveau d'études est à Bac +2.

MM.- C'est valable pour un agriculteur, je ne vois pas pourquoi cela ne le serait pas pour le transport routier. Pour avoir accès au crédit, un agriculteur doit avoir un brevet de technicien.

GK – Dans le transport routier, il y a trois conditions d'entrée dans la profession : la capacité professionnelle, la capacité financière et l'honorabilité. Qu'il s'agisse du transport, du fret ou de la messagerie, pour nous, la qualification la plus évidente passe par l'apprentissage.

MM.- Il y a combien d'entreprises qui forment des apprentis ?

GK – Je n'ai pas les chiffres mais disons qu'il y a le CFP qui dure un an. Nous, nous ne recrutons que par ce biais. Tous les sept mois, on prend 4 ou 5 jeunes.

MM.- Et vous en trouvez facilement ? Il y en a beaucoup au chômage ?

GK – Ils viennent tous du chômage.

MM.- Vous en formez trop ?

GK – Non. Il y a quelques années, on cherchait plein de chauffeurs. Moi, je suis même allé en Pologne. Aujourd'hui, on n'est plus à la recherche de chauffeurs.

ES – Je voudrais dire qu'au niveau d'une entreprise qui démarrerait dans le transport, quand on regarde depuis un établissement financier, on se rend compte que les sociétés qui ont des difficultés manquent de fonds propres. Il faut capitaliser aussi dans le transport pour faire face en cas de difficultés, un imprévu, des bâtiments à payer parce que l'entreprise n'est plus là. Donc c'est vrai qu'aujourd'hui toute la place financière, et pas seulement alsacienne, a des problèmes, qu'il s'agisse des relations avec les PME comme les grands groupes qui eux aussi ont eu des difficultés. On les retrouve dans toute l'Europe. Les banquiers français ne sont pas les plus durs par rapport à leurs décisions de financement, mais c'est un secteur difficile. Ce n'était pas la même chose il y a une dizaine d'années. On voyait venir des restructurations mais on n'a pas vu venir autant d'entreprises en difficultés.

GS – Il y a un autre phénomène. Tous les grands transporteurs avaient leurs propres camions. Un beau jour, ils ont décidé de rendre leurs chauffeurs artisans. Dans une société qui n'existe plus, Helmlinger, les chauffeurs sont venus me dire voilà nous sommes maintenant propriétaires. L'un faisait l'Angleterre, l'autre l'Italie... L'entreprise ne voulait plus avoir ses camions pour des raisons de coûts et de charges, et ce n'était pas la seule, d'autres ont suivi. Une flopée d'artisans est apparue, d'autant plus que c'était facile, bien plus qu'aujourd'hui. Et actuellement, combien de commissionnaires ont encore leurs propres camions ?

MM.- Est-ce que vos adhérents chargeurs se plaignent de la qualification des transporteurs ?

GS – Tout dépend de ce que recherche un chargeur. Il peut rechercher le prix avec des marchandises qui ne valent pas cher ; le prix du transport a dans ce cas une grande incidence mais la qualité du service ne compte guère. Mais il y a des produits, comme Sony ou Adidas, qui ont une valeur énorme. Les chargeurs sont alors extrêmement exigeants pour la société et les chauffeurs. Ils veulent savoir à qui ils ont affaire, qui conduit le camion. Quand un camion

Sony disparaît, ça fait cher du kilo. Un camion avec 2 ou 3 millions de marchandises dessus, ça ne vous gêne pas si le transport est un peu cher. Donc, il y a des disparités et plus ou moins d'exigences en ce qui concerne la qualité du transport.

GK – Les transporteurs des pays de l'Est sont venus en masse pour faire du transport en France. Ils sont aujourd'hui un peu rejetés par des clients, notamment pour les délais et d'autres choses. C'est pourquoi nous retrouvons des marchés avec des prix corrects.

MM – Peut-être un dernier point à propos des entreprises. Est-ce qu'on va vers plus de concentration ou est-ce que c'est plutôt l'entreprise moyenne qui va se développer ?

GK – Je pense que les entreprises moyennes ont pu et peuvent encore se développer. Il y a différents métiers, comme le transport de matières dangereuses. Il y a des métiers, et dans ces métiers, on a des niches. Pour les matières dangereuses en citerne, il reste cinq groupes ; et des PME comme la mienne, on est 2 ou 3 en Alsace.

MM – Sur le marché du transport de voitures, on a deux sons de cloche. D'un côté, il y aurait un effondrement ; de l'autre, un industriel alsacien de matériel de transport de voitures m'a dit que c'est un marché super, en croissance de 5% par an.

GK – Beaucoup de voitures ont été envoyées par le train, jusqu'à présent. Je sais qu'un grand constructeur de voitures de la région a demandé que les prix du transport par la route baissent de 10%. Je pense que ce n'est pas le moment. Il y a encore quelques PME de transports de voitures mais le secteur est aux mains de grandes entreprises. Avec le prix du gas-oil et d'autres charges, malgré la demande d'un groupe important, cela ne me semble pas faisable.

GS – GEFECO transporte pour Peugeot, CAT pour Renault. Il y a beaucoup de fonds propres. Ce qui est plus sensible, c'est l'approvisionnement en pièces des différents sites de production. Comme il y a une baisse de la production de Peugeot, il y a des difficultés.

GK – PSA veut rester compétitif au niveau mondial. Quand on voit le nombre de dépôts de bilans dans l'industrie dans le Haut-Rhin et le Nord Franche-comté, il y a de la casse.

MM. Mesdames, Messieurs, vos questions...

FG - François Guyon, je suis géographe à Strasbourg. Il y a incontestablement un certain nombre d'effets secondaires indésirables avec les camions. Sur le long terme, à 15 ou à 20 ans, comment est-ce que vous les transporteurs, vous voyez l'avenir de votre secteur ?

GK – On sait que le camion existera toujours. Quels sont les problèmes que nous avons à résoudre ? La sécurité sur la voie publique ; l'environnement ; l'énergie ; la qualité du service. La fédération est là pour aller dans le bon sens à tous ces niveaux. Si on parle d'environnement, par exemple, avec tous les chiffres qu'on entend et qu'on reçoit, tout est faussé. Je peux vous en donner quelques-uns. Pendant les Assises du Développement durable à Angers, il a été dit que le transport routier est pour quelque chose dans le réchauffement de la planète. Le transport routier représente 27% des émissions totales de gaz à effet de serre.

FG – J'ai le même chiffre.

GK - Le transport routier, c'est tout ce qui circule sur la route, la voiture, les cars, les bus... Et si on prend le transport de marchandises, avec tous les utilitaires, on est à 17%. Et au final la contribution des poids lourds n'est que de 6,2%. Les médias disent 27% c'est énorme. Mais il faut aller jusqu'au bout du débat.

JAH - Jean-Alain Héraud – Effectivement, on peut raconter des bêtises, on voit bien que les transports personnels sont les principaux contributeurs en gaz à effet de serre, mais la composante des camions s'est beaucoup accrue à cause de nouveaux phénomènes, comme l'arrivée des transporteurs des pays de l'Est, des réglementations différentes d'un pays à l'autre qui génèrent des flux inutiles pour des raisons purement institutionnelles. Ce n'est pas la faute des transporteurs et des chargeurs, c'est un problème systémique. Mais il y a un point sur lequel le camion est dénoncé par les spécialistes des systèmes de transport comme étant beaucoup plus coûteux que la voiture individuelle sur le plan social, avec les dégâts causés aux infrastructures. On a des chiffres du genre les dégâts vont dans le sens d'une puissance 3 ou 4 à la charge à l'essieu, on n'est pas sûr que le poids lourd en paye le vrai coût...

GK – Grand débat... Est-ce que le fer paye son vrai coût ? Et la technologie évolue. Par rapport aux années 1990, un camion pollue 70% de moins. Et la norme Euro 4 plus stricte arrive maintenant, en attendant Euro 5 en 2009. Avec Euro 5, un camion polluera 85 fois moins qu'en 1990. C'est quand même énorme.

JAH – Oui pour les particules, mais que faites-vous du CO₂ ?

FG – Les enjeux environnementaux font fatalement avoir des conséquences sur notre mode de vie. Notre alimentation, notre chauffage, nos mobilités seront affectés. Alors, que ferons-nous dans 15 ou 20 ans ?

MM – Excusez-moi, mais vous avez déjà posé cette question. C'est un débat politique dans lequel il y a des arguments dans un sens et dans l'autre, et qui n'a pas véritablement sa place ici. On cherche à savoir quelle sera la place de la logistique en Alsace dans 20 ans.

GK – Je ne peux pas vous dire ce qui se passera dans 20 ans. Je vois que les camions consomment de moins en moins, on est passé de 50 litres il y a 20 ans contre 30 aujourd'hui. Si on veut supprimer le camion en France, pourquoi pas, c'est le droit de chacun de le dire. Mais d'abord, pensons à une harmonisation sociale, fiscale, technique en Europe et ensuite peut-être, dans cette Europe des 25 ou des 27, on pourra peut-être dire si tout le monde est à la même enseigne. Il y en aura peut-être moins qui viendront de Varsovie pour aller à Barcelone, à condition toutefois de trouver une alternative à la route. Transporter, il le faut. Si le chemin de fer est capable de mettre quelque chose en place, ou la voie navigable, nous transporteurs routiers on ne demande que ça, d'avoir une co-modalité, d'avoir quelque chose en face de nous, pour qu'on puisse remettre du fret sur ce mode autre que la route.

GS – Si on veut faire des plans sur 20 ans, tout va dépendre de ce qui va se passer avec des pays qui aujourd'hui sont à bas coûts. Est-ce que ce sera encore intéressant de délocaliser là-bas ? Ils auront certainement d'ici 5 à 10 ans un niveau de coûts comparable à l'ancienne Europe. Cela passe aussi par l'harmonisation fiscale qui crée la grosse différence avec la taxe à payer sur le salaire ; D'autre part, il y a une question de consommation : quels sont ceux qui ne

veulent pas de fraises à Noël ou qui n'ont pas envie de manger des poireaux de Hollande ? La grosse mutation des dernières années, c'est qu'on trouve de tout et tout le temps alors qu'auparavant on vivait en autarcie. Les endives, on les trouve chez nous comme en Hollande, mais peut-être que celles qui viennent d'ailleurs sont moins chères.

EK – Les localisations des plates-formes peuvent évoluer dans la région. Le long du Rhin, on a une zone frontalière intéressante dans un sens ou l'autre. Si elles ont bien conçues et peuvent évoluer dans les normes réglementaires, si l'offre est différenciée, elles ont de l'avenir. Il faut compter à peu près 400 à 500 euros du m², ce n'est pas donné, et quand vous avez un transporteur en location c'est 36/40 euros par an, et jusqu'à 50 avec des normes actualisées. Des entreprises ont besoin de 5.000, 10.000, 15.000 m². La DRIRE a pour principe de prendre la norme la plus haute en Europe pour faire face aux évolutions de plus en plus contraignantes, avec le risque incendie, les installations Seveso... Si des unités sont bien conçues, modulables, avec des possibilités d'extension, biens situées, on répondra à la demande. Il y aura toujours des échanges. Si ce ne sont pas des camions, ce sera par le fer ou par l'eau. Il y a des équipementiers de la chaîne Peugeot qui utilisent l'eau. Mais d'autres plates-formes qui ne répondent à ces critères risquent d'être condamnées.

MM – Conclusions...

GS – Nous n'en sommes pas venus aux mains avec M. Klinzing...

GK – Des transports, il en faudra, et on ne pourra pas vivre sans transports, dans quelque pays que ce soit, d'Europe ou d'ailleurs dans le monde. Maintenant, dans vingt ans, quel sera le mode choisi ou le mode préféré, je ne saurais le dire. Je sais que le camion est indispensable. Tout ce qui est dans cette salle et tout ce que vous avez sur vous a été dans un camion un moment donné. Donc le camion ne sera jamais exclu. Sur les grandes distances, il faudra trouver des solutions ; c'est vrai que l'énergie et l'environnement posent des questions pour l'avenir.

MM – Madame, Messieurs, je vous remercie.