

5 ANNEXES

5.1 Annexe 1 : Premier bilan de la gouvernance logistique dans les régions

La gouvernance logistique territoriale bénéficie de nombreuses expériences sur le territoire français. Le tableau suivant présente une ébauche de situation comparative entre les différentes régions françaises sur certains indicateurs. N'ayant qu'un caractère partiel et purement indicatif, un recensement exhaustif auprès des régions n'ayant pas été fait, il n'est en fait que l'indication d'initiatives, de projets et de démarches identifiés. C'est pourquoi nous ne procéderons à aucun classement régional (lecture horizontale) ; en revanche, nous pouvons identifier les thèmes sur lesquels les territoires travaillent et mettent en œuvre des actions (lecture verticale). Un approfondissement de cette démarche pourrait être réalisé ultérieurement.

Sept thèmes ont été retenus, chacun étant diversement pris en compte par les territoires

- **La connaissance du fait logistique** sur le territoire est la démarche la plus développée, puisque toutes les régions sont concernées et ont réalisé une ou plusieurs études sur leur système logistique ou au moins sur le transport de marchandises ; certaines régions vont plus loin en mettant en place un observatoire, comme le Nord-Pas de Calais ou Rhône -Alpes, depuis longtemps ou l'Alsace et la Bretagne (plus récemment).
- **L'aménagement logistique du territoire** est la seconde démarche la plus développée (18 régions), soit par la participation à la création de zones d'aménagement logistique (ZAL), soit à leur promotion, les ZAL étant réalisées par des collectivités de base. Plusieurs régions entreprennent une démarche de schéma logistique régional comme l'Alsace ou l'Auvergne, alors que c'est plus fréquent pour le transport de marchandises. En revanche, de nombreux schémas départementaux (Hérault, Val de Marne...), sub-régionaux (secteur de Roissy) ou métropolitains (estuaire de la Loire) sont identifiés.
- **L'animation**, c'est-à-dire l'existence de structures de concertation ou de rencontre (clubs logistiques) régionales, voire départementales concerne 12 régions. Elles existent surtout dans les grandes régions logistiques et industrielles et sont souvent absentes des régions qui accueillent les territoires de contact et de transit.
- **Les actions thématiques**, c'est-à-dire les actions programmées ou engagées sur des questions transversales comme l'intermodalité, l'immobilier, l'emploi, la logistique portuaire ou la recherche concernent 10 régions, qui sont là aussi plutôt dans les grandes régions logistiques. Signalons une fréquence croissante de démarche Opérateurs de Fret Ferroviaire de Proximité dans plusieurs régions (Auvergne, Centre, Midi-Pyrénées).
- **Les actions sectorielles**, qui sont essentiellement des actions de mutualisation ou de dynamisation logistique de filière concernent 9 régions. Parmi celles-ci, signalons des actions remarquables sur la construction navale en Pays de la

Loire, les IAA en Auvergne, dans le Centre et en Bretagne, la viticulture en Languedoc-Roussillon.

- **La prospection et la communication** concernent 8 régions qui se manifestent en particulier par une présence régulière dans les salons.
- **La stratégie intégrée** est le thème le moins mis en œuvre dans les régions et quand il l'est, il n'est qu'en phase de démarrage. Seules 6 régions sont concernées : Rhône-Alpes et Nord-Pas de Calais depuis de nombreuses années, l'Alsace, l'Auvergne et Midi-Pyrénées depuis peu de temps et avec des approches plus ou moins exploratoires ; en Alsace et en Auvergne, la démarche est relayée officiellement par les élus. Enfin, en Île de France, la région commence à mettre en route une réflexion intégrée, les approches précédentes ayant surtout été le fait des départements

Tableau N°6 : la gouvernance logistique dans les régions

| | Connais-sance | Actions sectorielles | Actions thématiques | Anima tion | Prospect Comm | Aménagt Schémas | Stratégie intégrée |
|----------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------------------|----------------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Alsace | Etudes Observatoire | | Log-fer-intermodalité OFP | Réseau logistique alsacien | | Schéma | En cours |
| Aquitaine | Etudes | | Mise en réseau Intermodalité | Aquitaine-Euzkadi | Promo sites Salons | | |
| Auvergne | Etudes | IAA, bois | Immo | ALD | | Schéma, aides ZAL | Entamée |
| Bourgogne | Etudes | | | | Aide à implantation | Promo ZAL | |
| Bretagne | Etudes Observatoire | IAA, auto | | Clubs logistiques | | Promo ZAL Châteaubourg | |
| Centre | Etudes locales | IAA | OFP | | | Promo ZAL | |
| Champagne-Ardenne | Etudes locales | Mutualisation filières | | | | Promo ZAL Vatry | |
| Franche-Comté | Etudes transport | | | | | | |
| Île de France | Etudes | Ponctuelles (textile...) | Log urbaine Multimodalité Immobilier | | | Schémas locaux Fluvial | Assises log 2009 |
| Languedoc-Roussillon | Etudes locales | F&L, viticulture | | Filière log | Salons | Schéma dép Promo ZAL | |
| Limousin | Etudes MC | | | | | | |
| Lorraine | Etudes | | | | Salons | Promo ZAL | |
| Midi-Pyrénées | Etudes | Aéro ? | OFP | CLSO | | Eurocentre Schéma ? | Entamée |
| Basse-Normandie | Etudes | Mutualisat IAA | | Club log | | Mézidon + ZAL locales Sch rég march | |
| Haute-Normandie | Etudes | | Log portuaire R & D | LSN Novalog Clubs log | Salons | ZAL Le Havre | |
| Nord-Pas de Calais | Etudes Nord Logistique | | og portuaire | Euralogistic Clubs log | Salons | Delta 3 Promo ZAL | Prospective |
| Pays de la Loire | Etudes locales | Const navale | | Pôle compét Club régional | Salons | Schémas locaux | |
| Picardie | Etudes | | Seine Nord | | | PF portuaires | |
| Poitou-Charentes | Etudes locales | | | | | PF locales | |
| PACA | Etudes | | R & D | PACA Logisitique | Salons | Dévt ZAL Port Marseille | |
| Rhône-Alpes | Etudes Observatoire | | Emploi | Structure permanente | Salons | Dévt ZAL | Oui |

5.2 Annexe 2 : proposition de stratégie logistique en Alsace, étude sur le développement des activités logistiques en Alsace (*Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace*)

5.2.1 SYNTHÈSE

En Alsace, la logistique est une vieille compagne du développement économique. Sans bruit, elle a accompagné l'essor et la transformation de son industrie et a contribué au rayonnement international de ses entreprises. Un savoir-faire industriel reconnu, un positionnement au cœur de l'Europe et une capacité à capter les flux venus d'ailleurs et à expédier ses produits en Europe et dans le monde entier ont permis la longue prospérité de la région.

Cependant, les nombreuses logistiques mises en œuvre en Alsace ont pris une forme différente d'autres territoires, comme les régions parisienne ou lyonnaise ou la Bourgogne : peu de grandes zones d'entrepôts, beaucoup de sites logistiques privatifs disséminés, parfois à côté des usines, parfois isolés, rarement organisés spatialement, sauf dans de rares cas comme le Port de Strasbourg ou des sites logistiques travaillant pour l'automobile. Ainsi, l'Alsace est un territoire fertile en logistique, mais qui n'en a pas toujours conscience, car elle ne s'affiche pas forcément.

La situation économique est en évolution rapide ; l'économie alsacienne ne connaît plus la même prospérité industrielle et voit certaines de ses entreprises fermées ou délocalisées. La concurrence pour attirer les investissements est devenue mondiale. La croissance urbaine, le mitage territorial (y compris par les fonctions logistiques) et la saturation des infrastructures dégradent les conditions de vie ; les enjeux climatiques exigent un mode de développement différent.

La question de la logistique pose de nouveaux enjeux pour l'Alsace :

- Des enjeux économiques, rendant nécessaire l'intégration des territoires dans un système mondialisé. La pérennisation du tissu industriel alsacien est corrélée à sa capacité à intégrer l'économie des échanges et à offrir une logistique de qualité. Logistique et industrie relèvent d'un même combat, car la logistique provoque un effet de levier permettant d'accroître la compétitivité de l'industrie actuelle et permet le renouvellement économique en favorisant l'accueil d'industries nouvelles fondées sur l'accessibilité géographique des marchés.
- Des enjeux d'attractivité qui dépendent de la capacité de l'Alsace à attirer de nouveaux acteurs. La prospection de nouvelles activités de l'économie des échanges (production, distribution, logistique...) doit s'appuyer sur l'ouverture extérieure et des critères logistiques. Qualité des liaisons portuaires, accessibilité des territoires européens, connexion au marché mondial, sont des garanties d'attractivité. Enfin, la résolution du déséquilibre des flux qui mine la compétitivité et menace l'implantation d'entreprises, ainsi que la promotion de la multi modalité sont indispensables pour améliorer la connexion avec les autres territoires.
- Des enjeux d'aménagement sont liés aux exigences d'un développement durable et de préservation de l'environnement. L'accueil d'activités logistiques par la réalisation de zones dédiées permettrait d'assurer des conditions

optimales aux fonctions logistiques, pour les entreprises, comme pour les résidents. Le développement d'une offre transport multimodale est un facteur clé, qui implique le recours accru au fer et au fleuve. La dimension métropolitaine de la logistique (Strasbourg ou Mulhouse), impose des politiques d'optimisation et de préservation de l'espace et une meilleure insertion environnementale des activités.

Les vocations logistiques interrégionale, européenne et intercontinentale de l'Alsace s'accroissent et les atouts de la région sont nombreux pour accueillir une logistique « raisonnée » et porteuse de croissance. La région souffre cependant de quelques handicaps non réductibles, notamment en matière d'accueil, de disponibilités foncières et d'insertion de la logistique dans le territoire.

Après avoir proposé 4 scénarios de contexte contrastés à l'horizon 2030 (« La firme mondiale », « Régulation européenne », « Petites Europes » et « Vers le Peak Oil »), l'étude montre que quelles que soient les hypothèses, certaines variables seront incontournables : hausse des prix de l'énergie, climat, NTIC, massification des flux, mutualisation, rôle central de la logistique, rôle des ports maritimes et des grands corridors, mutations du fer, positionnement européen de l'Alsace, poids de Strasbourg, prégnance des relations avec l'Allemagne et la Suisse.

5.2.2 OBJECTIFS

C'est sur ces critères que se fonde une approche stratégique intégrant deux types d'objectifs pour les collectivités publiques et les acteurs du territoire : des objectifs de développement économique territorial et des objectifs d'aménagement du territoire.

Objectifs de développement économique :

- Le renforcement de l'économie des échanges.-
- L'intégration logistique-production.-
- La connexion sur le Monde et l'Europe et le développement de l'attractivité de l'Alsace.
- La mise en place d'une politique d'offre pour les implantations.
- Le rééquilibrage modal de l'offre de transport. -
- La modernisation des infrastructures « internationales ». -
- Objectifs d'aménagement : La promotion d'un aménagement du territoire équilibré. -
- L'utilisation raisonnable des ressources rares (énergie, espace) et la réduction des gaz à effet de serre.
- La réduction du mitage territorial. -
- L'harmonisation des implantations à vocation logistique.-
- Le développement du transport ferroviaire, du transport combiné et du transport fluvial. -

Objectifs d'aménagement du territoire :

- La mise en place de zones d'activités dédiées aux fonctions logistiques. -
- L'encouragement de la mutualisation. -
- La création de sites multimodaux. -
- La création d'une image et d'une offre réellement européennes.

5.2.3 COUPLER ACCUEIL LOGISTIQUE ET MULTIMODALITE

Ces objectifs s'appuient par ailleurs sur le nécessaire couplage de l'accueil des activités logistiques avec le développement de la multi modalité des transports qui induit :

- Regrouper sur des sites adaptés les activités génératrices de flux.
- Offrir des capacités et des emprises foncières sur les sites multimodaux.
- Offrir des services et fonctionnalités communes.
- Réduire les effets environnementaux.
- Brancher directement les zones dédiées aux activités de flux.
- Créer un potentiel de massification.
- Mettre en place des fonctionnalités multimodales.
- Développer des offres de transport adaptées.
- Favoriser les implantations d'entreprises utilisant les modes alternatifs.

5.2.4 ORIENTATIONS STRATEGIQUES : PROPOSITION DE 5 AXES STRATEGIQUES :

1. Faire le choix de l'économie des échanges
2. Créer une véritable communauté logistique alsacienne
3. Ouvrir encore plus l'Alsace sur l'Europe et le Monde
4. Rénover et « multi modaliser » l'offre de transport
5. Pratiquer une véritable politique d'accueil et de maîtrise des implantations logistiques