

Un territoire au cœur des flux européens

La région Grand Est cumule 45% des frontières terrestres nationales. Cette proximité avec quatre pays voisins en fait un hub européen, plateforme de transit pour le réseau européen de transport.

Le territoire régional traversé par des corridors européens routiers, ferroviaires et fluviaux, est desservi par les sillons de transport mosellan et rhénan, et par un axe de rocade francilien. Il est également tangente par le corridor Rhin-Alpes.

L'Eurométropole de Strasbourg, à elle seule, est traversée par quatre des neuf grands corridors transeuropéens de transport. Cette position privilégiée lui permet d'accéder à l'espace européen et à des connexions plus larges, et ainsi de raccorder le territoire national au dynamisme des économies voisines.

Des atouts en termes d'équipement

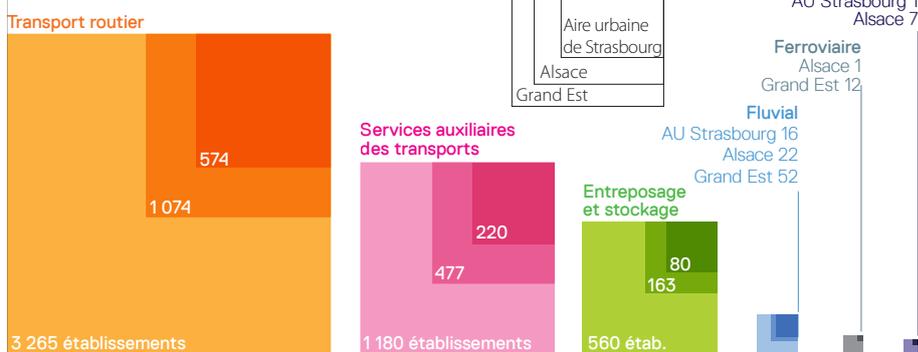
La région Grand Est est la région la plus multimodale de France grâce à une densité ferroviaire et fluviale bien supérieure à la moyenne nationale. La Moselle et le Rhin, deux artères fluviales à grand gabarit complétées par un réseau de gabarit inférieur, assurent à la région Grand Est sa position de région disposant du plus grand réseau fluvial de France.

Le territoire compte sept ports, qui sont autant de zones de transfert et d'activités logistico-industrielles. Il s'agit d'un véritable atout, même si l'absence de connexion fluviale vers le sud affaiblit ce constat (liaison Rhin-Rhône).

Le réseau ferroviaire régional est dense et comprend de nombreux embranchements reliant entreprises, zones industrielles ou zones portuaires. Trois terminaux de

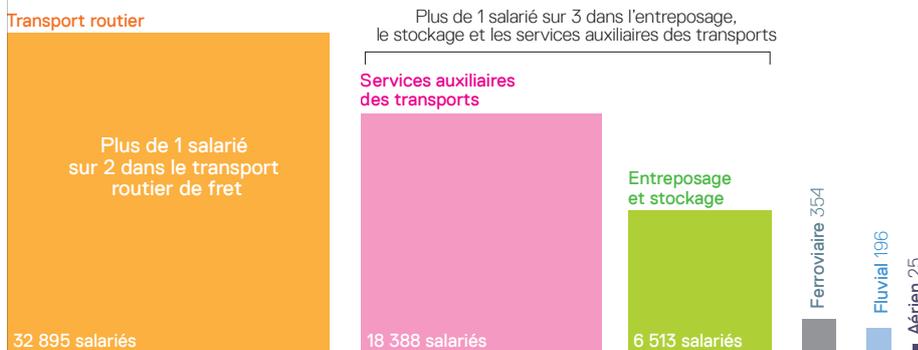
LA FILIÈRE LOGISTIQUE EN QUELQUES DONNÉES

Nombre d'établissements à fin 2016



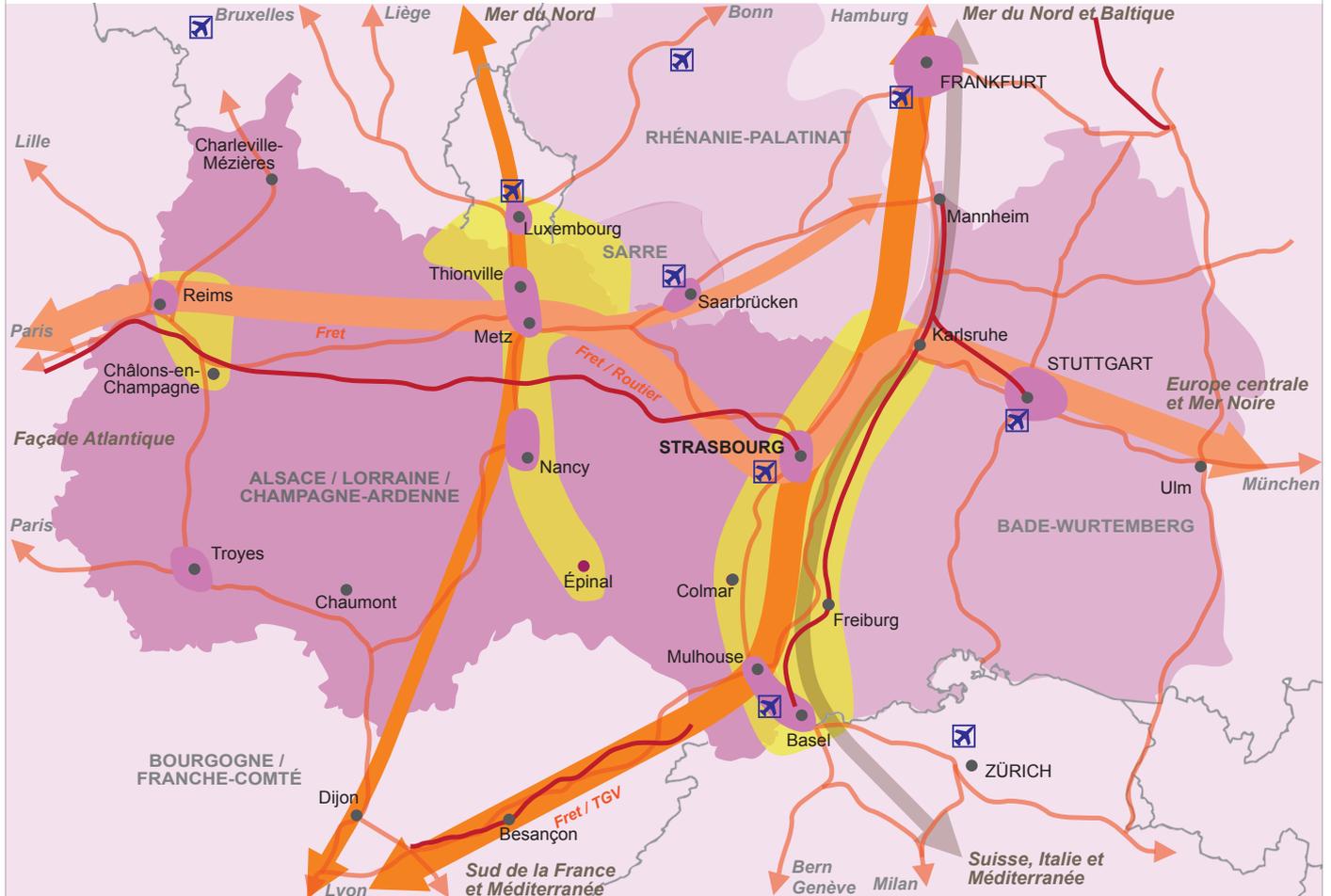
Source : INSEE Démographie des entreprises et des établissements - Réalisation : ADEUS, 2018

Nombre de salariés à fin 2017 dans le Grand Est



Source : ACOSS-URSSAF - Réalisation : ADEUS, 2018

RÉGION GRAND EST : UN POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE À CONFORTER



Enjeux d'infrastructure

système de déplacement interne à renforcer (Rhin supérieur / Sillon-Lorrain-Luxembourg / G3)

Axes à renforcer

Benelux-Espagne, sud de la France vers l'Allemagne du Nord

Atlantique vers Europe centrale

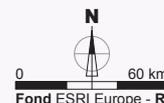
corridor Benelux-Suisse

densité de population de plus de 500 habitants au km²

autoroute

LGV

aéroport principal (plus d'un million de voyageurs)



ADEUS

Fond ESRI Europe - Réalisation ADEUS, novembre 2018

transport combiné rail-route¹ permettent le transfert du fret ferroviaire au mode routier ou inversement : ils se situent à Nancy-Champigneulles, au Port Autonome de Strasbourg et au nouveau Port de Metz. Un quatrième est en projet à Fagnières, près de Châlons-en-Champagne. Selon le Système d'information sur les transports de marchandises (SITRAM), la part modale du ferroviaire dans le transport

de marchandises dans le Grand Est est 2,3 fois supérieure à la moyenne nationale.

Concernant l'aérien, l'EuroAirport et Paris Vatry sont deux aéroports majeurs pour le fret à l'échelle régionale. Bien qu'on y observe une activité en progression, les aéroports de référence, tels que Roissy CDG, restent toutefois situés hors région.

Un territoire connecté au monde

La connexion aux grands sites multimodaux régionaux, les points de transit et les

pôles logistiques européens d'envergure permettent au fret régional d'être connecté en moins de trois jours à des pôles logistiques internationaux. Ainsi, Rotterdam et Anvers peuvent être raliés en deux jours par voie ferroviaire et trois jours par voie fluviale.

En raison d'une concurrence forte des territoires européens voisins (Belgique, Luxembourg, Allemagne), ce positionnement avantageux sert avant tout le tissu économique local, les plateformes logistiques présentes dans le Grand Est étant essentiellement à vocation nationale.

1. Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneurs, acheminés ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une solution logistique sobre en énergie. Il est pertinent sur longue distance. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-combine>



ENTREPÔT LOGISTIQUE DB SCHENKER, ZONE PORTUAIRE SUD, STRASBOURG

Dans le Grand Est : une logistique au service du tissu économique

En région Grand Est, les activités logistiques sont principalement générées pour les besoins de la population et des entreprises du territoire, qu'elles appartiennent au secteur industriel (encore particulièrement actif dans la région), agricole, à la grande distribution ou encore au BTP. Il s'agit donc d'une logistique principalement endogène.

Le diagnostic commandité par l'ORT&L Grand Est en 2017 met en évidence les enjeux majeurs de la logistique en région Grand Est.

Optimiser l'existant et attirer de nouvelles activités

Il existe peu de zones dédiées à la logistique dans la région, et la concentration des entrepôts (plateformisation) sur ces zones est inférieure à la moyenne nationale. Seule une vision stratégique globale permettra

de remédier à cette faiblesse : c'est la vocation du SRADDET² en cours d'élaboration.

Un travail d'aménagement de zones logistiques renforcées, associé au positionnement géographique remarquable de la région Grand Est, permettrait d'attirer de nouvelles activités extérieures au territoire.

De tels aménagements, combinés à une volonté de rationaliser l'existant pour limiter la concurrence entre les sites régionaux, renforceraient la lisibilité de l'offre logistique régionale vers l'extérieur.

Développer les compétences

La logistique en région Grand Est représente 6,1 % de l'emploi régional, à peu près également répartis entre

les entreprises spécialisées dans le domaine de la logistique et les entreprises commerciales et industrielles, qui disposent de leurs propres services logistiques. La plupart sont des ouvriers (87%).

Le secteur rencontre des difficultés de recrutement, notamment dû à un déficit en termes d'image. Environ 36 % des recrutements posent problème d'après Pôle Emploi.

Les besoins en main-d'œuvre dans le domaine sont susceptibles d'augmenter dans les prochaines années, 70 % des salariés de la logistique en région Grand Est ayant plus de 40 ans. Le besoin en formation devra anticiper les évolutions du secteur de la logistique, renforcer la maîtrise des outils numériques et des langues étrangères du fait des enjeux internationaux inhérents au domaine.

2. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Strasbourg : une localisation stratégique

À la croisée de quatre des neuf grands corridors transeuropéens de transport, l'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'une localisation privilégiée en Europe. Sa situation au cœur de la région trinationale du Rhin supérieur lui permet de connecter le territoire français à l'espace européen et au dynamisme des économies voisines.

Cette localisation a favorisé l'émergence d'un tissu économique fort et d'une offre logistique trimodale dense vers dix grandes destinations en Europe. Le Port autonome de Strasbourg (PAS) est l'atout principal de l'Eurométropole en matière de logistique multimodale. Il accueille plus de 300 entreprises, représentant 10 000 emplois, symbole d'une industrie forte sur le territoire de l'Eurométropole. Il s'agit du

deuxième port fluvial de France grâce à ses capacités portuaires, ses connexions ferroviaires et routières, sa position frontalière et ses accès internationaux.

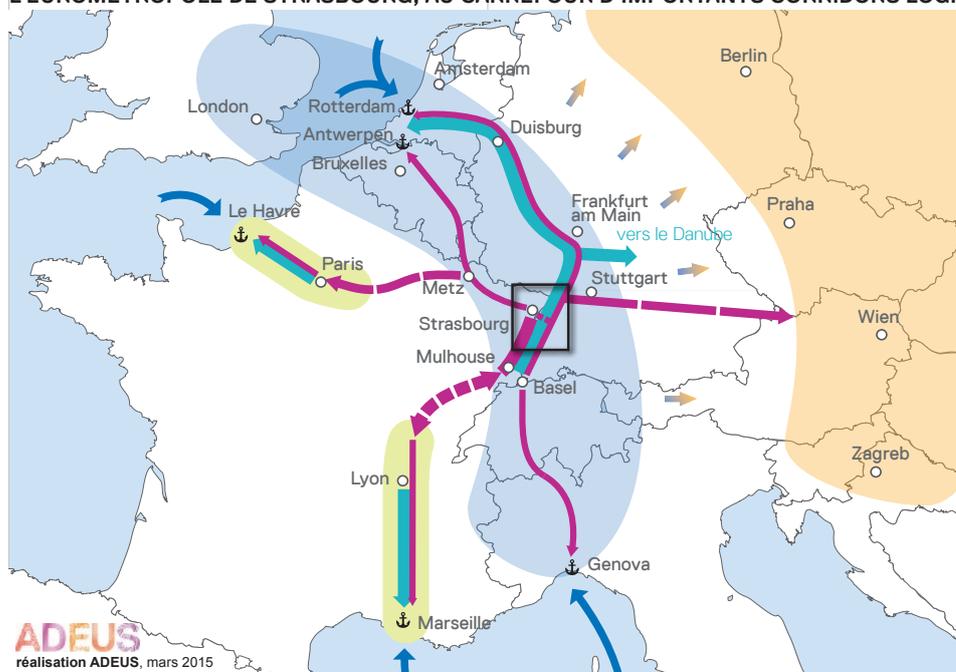
Les enjeux à relever

Pour améliorer sa compétitivité en tant que plateforme logistique multimodale, l'Eurométropole doit à la fois renforcer ses liaisons avec les destinations stratégiques (voir carte ci-dessous) et rendre plus performant le système multimodal de l'agglomération, notamment par :

- la consolidation du hub ferroviaire de Strasbourg, en connexion avec la plateforme multimodale du port et le réseau ferroviaire allemand ;

- l'amélioration de l'accessibilité routière de l'Eurométropole et du port (Contournement Ouest de Strasbourg et accès nord au PAS) ;
- le développement de la coopération trinationale entre les plateformes portuaires afin de positionner l'Eurométropole au centre des corridors multimodaux des RTE-T.

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, AU CARREFOUR D'IMPORTANTES CORRIDORS LOGISTIQUES



ADEUS
réalisation ADEUS, mars 2015

- | | | |
|--|---|--|
| point de connexion des corridors à conforter | axe routier et ferroviaire existant | Banane bleue : cœur historique et économique de l'Europe |
| flux maritimes | axe de développement multimodal à conforter | zone économique existante et en développement |
| développement d'un système multimodal dans l'hinterland portuaire maritime | maillon fret à compléter | déplacement du centre de gravité de l'Europe vers l'est |
| fleuve navigable | | |

À l'heure actuelle, les trains en provenance de Rotterdam via l'Allemagne doivent emprunter à Strasbourg une portion publique de voies ferrées sur deux kilomètres, pour pouvoir accéder au terminal de déchargement du Port autonome de Strasbourg. Or, les trains transitant par le réseau public ont l'obligation de se conformer à la réglementation française. Le coût important généré conduit beaucoup d'entreprises à renoncer au mode ferroviaire pour ce trajet. La mise en place d'une voie ferroviaire dédiée permettrait de connecter directement le réseau allemand au Port Autonome de Strasbourg.

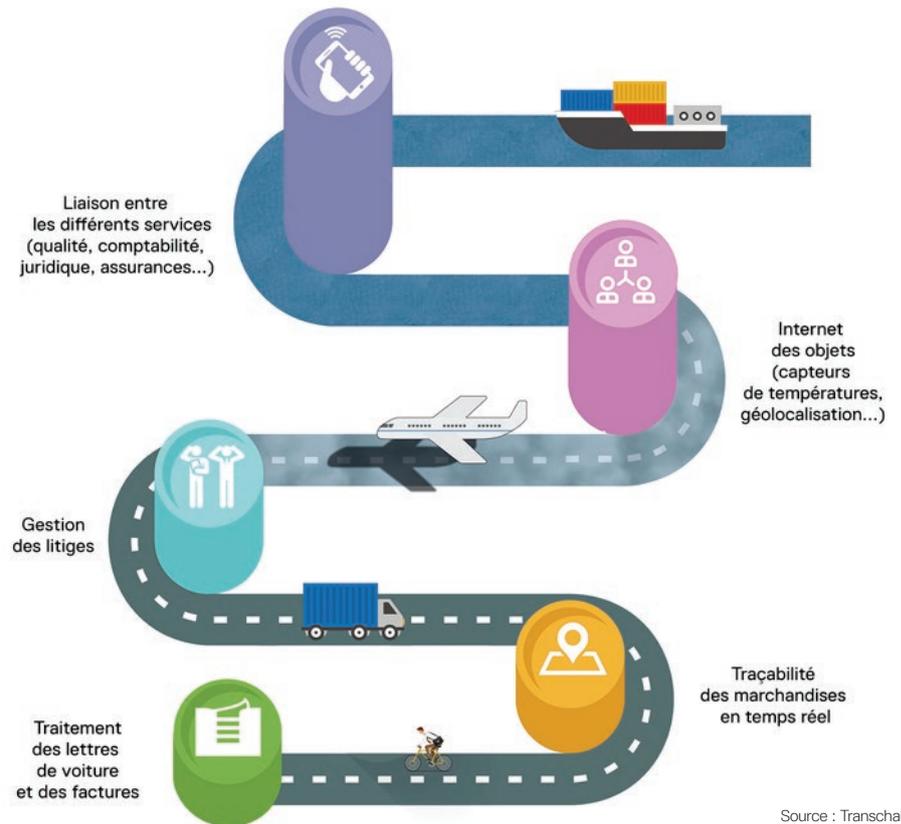
La logistique de demain ?

L'internationalisation des échanges, l'optimisation des coûts et les enjeux d'une logistique durable sont autant de facteurs qui conduisent au développement de la logistique multimodale. Le corollaire en est la maîtrise accrue des flux d'informations et la mise en œuvre de services numériques de plus en plus performants.

Ainsi, le Port autonome de Strasbourg, qui investit dans le renforcement de la multimodalité, met en place progressivement un système d'information de gestion des escales de barges, en partenariat avec huit autres ports dans le Rhin supérieur³.

De nouvelles technologies, comme la Blockchain ou l'Internet des objets, offrent également des perspectives intéressantes dans la sécurisation et l'optimisation des flux.

LE CONTRÔLE ET LA CERTIFICATION DES OPÉRATIONS LOGISTIQUES FACILITÉS GRÂCE AU NUMÉRIQUE



Source : Transchain

3. RIPS : Rhein Port Information System.

LE NUMÉRIQUE POUR OPTIMISER LA LOGISTIQUE

Le numérique a bouleversé de nombreuses activités économiques, modifiant les modes de travail, les emplois et les modèles économiques. Dans le secteur de la logistique, la numérisation n'en est qu'à ses débuts. Le principal document, la lettre de transport, est encore un document papier qui passe de main en main, ce qui peut entraîner des erreurs ou des retards importants. Or, des outils numériques tels que la Blockchain et l'Internet des objets permettent de sécuriser l'échange des informations indispensables au transport et à l'entreposage des marchandises.

La Blockchain est une base de données distribuée entre les acteurs d'un réseau. Les informations, stockées dans des blocs, sont datées et réputées infalsifiables. Tous les acteurs peuvent vérifier les données en temps réel. Cette technologie permet également de garantir l'identité des intervenants de la chaîne logistique.

TransChain, une startup basée à Strasbourg, travaille sur la mise au point d'une solution logicielle pour la gestion logistique (<https://transchain.io/fr/>).





Photo : Jérôme Dorkel / Strasbourg Eurométropole

LIVRAISON EN VÉLO TRIPORTEUR AU CENTRE-VILLE DE STRASBOURG

La logistique durable

L'explosion du e-commerce et le souhait des consommateurs d'une livraison rapide conjuguée à la réimplantation d'activités économiques en centre-ville provoque une montée en puissance des livraisons. La « logistique du dernier kilomètre » se heurte aux exigences des villes en matière de pollution (sonore et atmosphérique) et aux contraintes de stationnement, d'encombrement et de piétonnisation croissante. Dans l'Eurométropole, les livraisons représentent 50 000 mouvements par jour, dont un quart dans le centre-ville. L'environnement urbain, de plus en plus contraint, et les enjeux du développement durable imposent d'optimiser les modalités de livraison de marchandises, notamment par la mise en place de services innovants.

À titre d'exemple, dès 2021, les livraisons par véhicules diesel seront interdites

dans le centre-ville de Strasbourg. Pour effectuer la transition, de nouvelles initiatives sont encouragées par l'Eurométropole de Strasbourg, telles que la mise en service de porteurs au gaz naturel ou de triporteurs à assistance électrique dotés d'une caisse isotherme pour la livraison de produits alimentaires.

L'implantation de petites zones de stockage ou la réutilisation de la voie fluviale pour desservir les centres-villes sont des solutions à l'étude dans plusieurs villes.

Organisation des acteurs en clusters

La mobilisation des acteurs économiques, et notamment des entreprises, autour de problématiques communes permettra de co-construire une stratégie répondant au plus près des besoins du terrain. Une mise

en réseau et une animation organisée et régulière de ces acteurs sont essentielles à l'appropriation des outils développés et au soutien des démarches engagées.

Par exemple, le Port autonome de Strasbourg s'est organisé en réseau portuaire avec huit autres plateformes du Rhin supérieur, lequel est à l'origine du développement d'outils communs permettant d'optimiser l'offre logistique de chacune des plateformes.

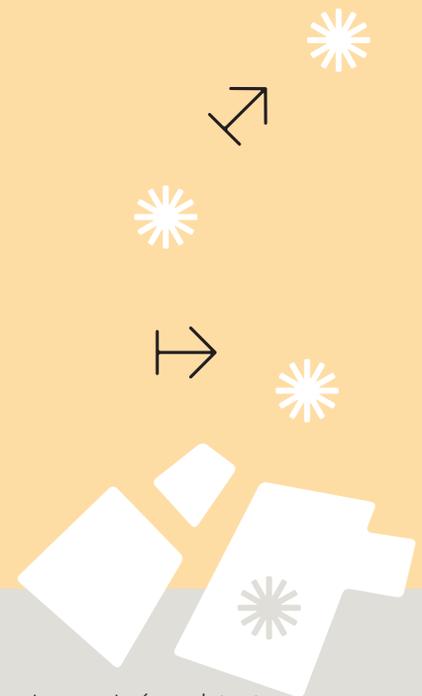
Conclusion et enjeux

La logistique est à l'interface des logiques de marché et d'aménagement du territoire. Renforcer les équipements existants, envisager de nouvelles connexions, construire une stratégie pour le fret aérien, permettre l'installation et le développement des acteurs économiques sur les zones logistiques, favoriser l'accès routier aux infrastructures portuaires et l'interface fer/fleuve, optimiser la desserte des zones d'activités : toutes ces actions interrogent l'aménagement du territoire régional.

Les besoins actuels de la filière sont nombreux : répondre aux nouvelles exigences en matière de normes, développer des espaces de stockage, créer ou anticiper la création de

plateformes d'envergure, penser l'interconnexion des sites et la maintenance des réseaux existants, etc. Ces besoins ne peuvent être pris en considération par les collectivités qu'en organisant des échanges public/privé, l'enjeu étant d'intégrer la logistique dans une stratégie globale de développement économique et d'aménagement du territoire.

L'ADEUS met actuellement en place une démarche de toile industrielle qui permettra de visualiser de manière dynamique les flux et relations entre entreprises. Une première étape dans la construction de cet outil d'aide à la décision est de visualiser les liens logistiques.



Références

Définition de la logistique par l'AFNOR : « Fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens. »

Pour en savoir plus

- Les enjeux de l'interconnexion aux corridors européens, ADEUS, avril 2015, <http://www.adeus.org/productions/corridors-de-transports-europeen>
- INSEE Grand Est, Analyses n° 65, décembre 2017
- Diagnostic logistique du Grand Est – ORT&L, Grand Est, juin 2018, www.ortal.eu
- Stratégie nationale pour la logistique, France Logistique 2025 : <https://www.economie.gouv.fr/france-logistique-2025-strategie-nationale-pour-logistique>
- ASLOG : Association des acteurs de la Supply Chain, www.aslog.fr



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Marie Balick (chef de projet), Christelle Fierling-Knoery.**
Avec la participation d'**Alain Tubiana, gnomon (cabinet de conseil spécialisé dans l'accompagnement des dynamiques de développement économique des territoires à travers la coopération entre acteurs)**
PTP 2018 - N° projet : **1.4.3.2** - Photo et mise en page : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org