

A . LA LOGISTIQUE EN RHÔNE-ALPES : REALITES ET TENDANCES.

1. TERRITOIRE ET INVESTISSEMENTS DE CIRCULATION.

La circulation des marchandises est aujourd'hui intégrée dans des chaînes logistiques complexes mises en œuvre par des professionnels soucieux de répondre aux contraintes du marché en s'appuyant sur les équipements mis en place par la collectivité. Le bon fonctionnement du système repose donc sur la **qualité de cette articulation entre des logiques privées et publiques.**

Afin de connaître la situation actuelle, mesurer les forces et faiblesses régionales en la matière, déterminer les grands principes à l'œuvre, la présente démarche est basée sur une analyse des pratiques d'acteurs. Ce regard s'effectue bien évidemment dans un contexte déjà largement connu d'où émergent des évidences et des questions.

Les certitudes sont fondées pour l'essentiel sur les comportements des professionnels ; elles concernent le territoire :

- **les échanges ne peuvent plus être seulement considérés comme une conséquence de l'économie locale, ils sont pleinement acteurs de celle-ci.** L'aptitude à faire circuler les produits dans des conditions optimum est déterminant dans la performance générale d'une région.
- **la logistique est devenue un élément fondamental dans la recherche de compétitivité** des chargeurs industriels ou distributeurs. Ces entreprises sont pleinement conscientes que leur dynamique de développement est grandement liée à la maîtrise technique et financière de leurs flux.
- **la croissance attendue des échanges (estimée globalement en T x km pour les 20 prochaines années à plus 50 %) impose une autre approche.** Il faut agir sur la demande et sur les pratiques : les réponses à la multiplication des mouvements ne peuvent être basées uniquement sur la création de nouvelles infrastructures.
- **les politiques publiques sont déterminantes pour orienter localement les investissements logistiques.** Une planification des infrastructures qui seront offertes, un schéma des zones d'accueil, permettent de diriger les installations en accord avec les choix d'aménagement régionaux.

Les interrogations se rapportent principalement au cadre réglementaire qui accompagnera les échanges :

- **l'Europe en construction va-t-elle modifier radicalement les stratégies logistiques des entreprises et donc le positionnement des régions ?** le rapprochement des territoires permis par l'unification économique, monétaire, administrative, exacerbera la concurrence et doit conduire à de nouvelles organisations.
- **les problèmes environnementaux ne vont-ils pas conduire à un autre partage modal sur les parcours longue distance ?** la route est accusée de nuire à la qualité de vie des populations d'où une volonté de rééquilibrage vers le fer affichée par la quasi-totalité des acteurs économiques et politiques.
- **les schémas de polarisation en vigueur à l'échelle de l'Europe et des régions vont-ils, peuvent-ils, se poursuivre ?** les interactions entre demande et offre ont conduit à l'affirmation de grandes zones logistiques qui créent des effets de "tunnel" et sont porteuses de saturations multiples (espace, infrastructures).

C'est dans le cadre de ces grandes tendances que nous avons observé l'influence des grandes infrastructures régionales projetées (au premier rang desquelles se trouve la nouvelle liaison ferrée Lyon-Turin), l'objectif étant de repérer quelles évolutions attendre de l'arrivée de ces équipements sur le positionnement logistique local.

La recherche ici produite s'adresse à la représentation des dynamiques en place au travers d'une approche des investissements réalisés ces dernières années (combien de m² ? quelles sociétés ? pour quel usage ?) et d'une description des mouvements pour essayer de déterminer par type d'opérateurs et par grandes filières comment encadrer les pratiques à moyen et long terme au bénéfice de l'économie régionale.

2. LES INVESTISSEMENTS RECENTS.

2.1. Caractérisation spatiale et quantitative.

Le regard porté sur les installations logistiques réalisées ces 5 dernières années permet d'une part de comprendre les logiques économiques des entreprises qui sont partie prenante dans la circulation des marchandises et d'autre part de mesurer l'attractivité des zones qui composent la région.

Ceci a été fait par exploitation du fichier SICLONE (permis de construire autorisés fournis par la D.R.E.)¹ pour les bâtiments de dimension supérieure à 3 000 m² - valeur considérée comme un seuil pour désigner les investissements significatifs qui "traitent" les marchandises durant leur mise en marché -. En effet, les entrepôts de taille moindre s'adressent essentiellement soit à des plates-formes dites de "passage à quai" qui s'inscrivent seulement comme des outils nécessaires à la continuité des flux physiques (ils n'ont pas de véritable sens "économique" mais une utilité "déplacement"), soit à des stocks de petites unités de production ou de distribution locales qui ne "marquent" pas véritablement le territoire.

On obtient par département les surfaces suivantes (m² construits) :

	Ain	Ardèche	Drôme	Isère	Loire	Rhône	Savoie	Hte-Savoie	total
1992	2800	3500	23200	51200	22700	120800	0	4200	228400
1993	8900	0	20700	51700	15400	57100	7000	8800	169600
1994	10800	5600	23500	6100	24600	45100	3000	14000	132700
1995	3000	0	15300	83600	16800	53100	3300	7200	182300
1996	8600	0	11900	92400	3100	56100	3900	8100	184100
Total	34100	9100	94600	285000	82600	332200	17200	42300	897100

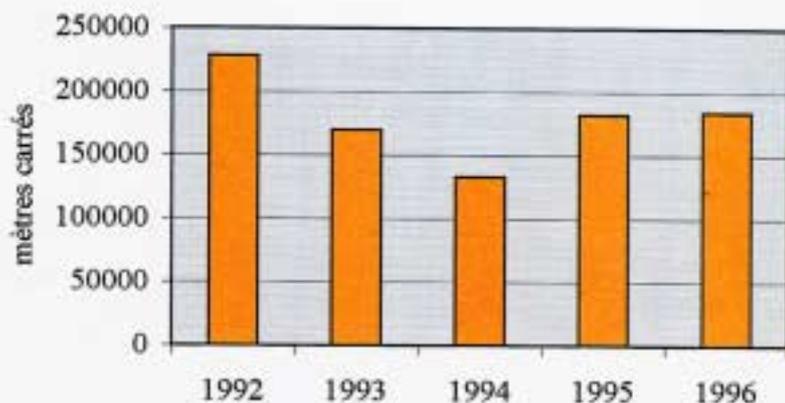
Tableau qui peut se représenter sous forme de graphes - cf. pages suivantes - visualisant les évolutions annuelles des investissements et leur dispersion spatiale.

Une autre recombinaison territoriale plus conforme à la géographie économique - telle que perçue par les opérateurs - peut en être faite (le "Grand Lyon" après entretiens avec les investisseurs a été validé comme allant de Villefranche-sur-Saône à Vienne en incluant bien évidemment l'Isle d'Abeau et la Plaine de l'Ain) :

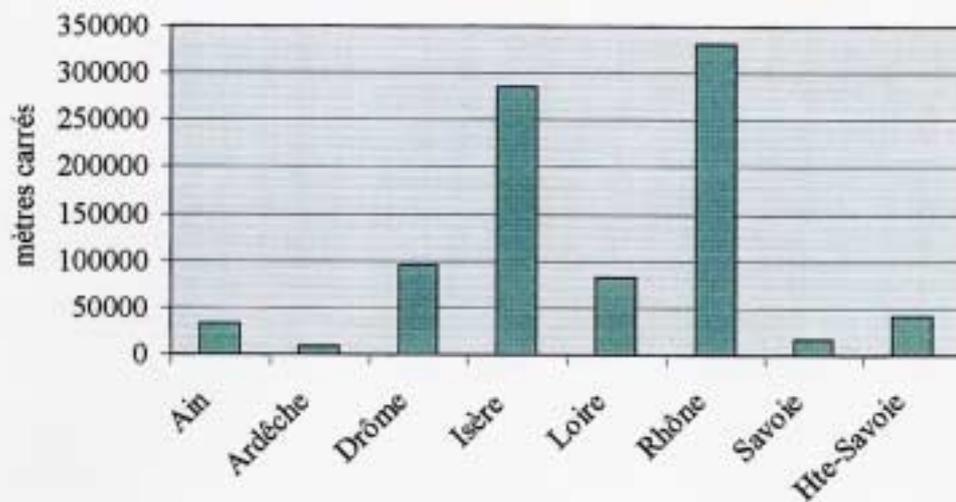
Grand Lyon	reste Ain	reste Isère	reste Rhône	Ardèche	Drôme	Loire	Savoie	Hte-Savoie	Total
599400	18400	25500	8000	9100	94600	82600	17200	42300	897100

¹ Certes les données fournies ne représentent pas avec une exactitude parfaite les mouvements réalisés (non-connaissance des installations sur sites préexistants, abandons de projets ...), mais on peut considérer qu'elles offrent un panorama représentatif de la situation (valable à 90 %)

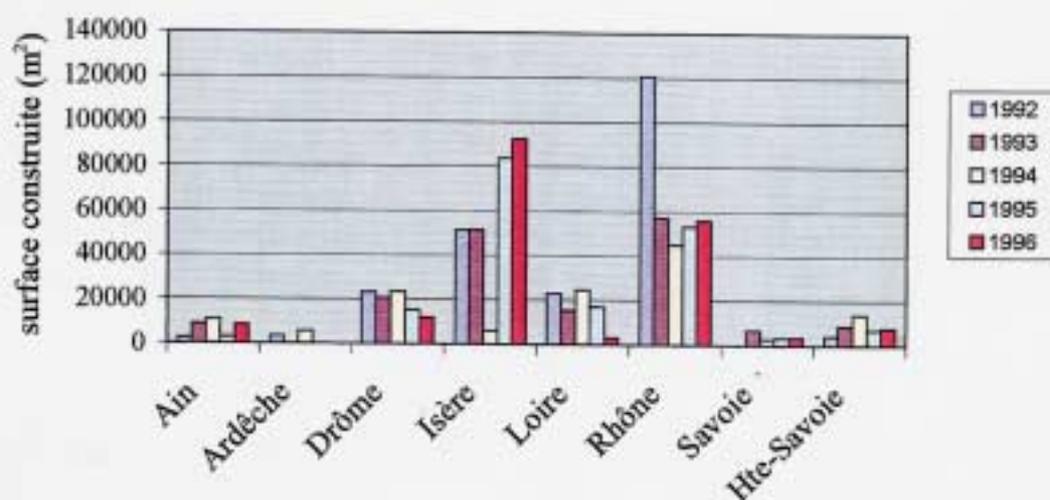
Surfaces (> 3000 m²) construites en région Rhône-Alpes par année



Investissements (> 3000 m²) par département de 1992 à 1996



Evolution des investissements logistiques significatifs (>3000 m²)

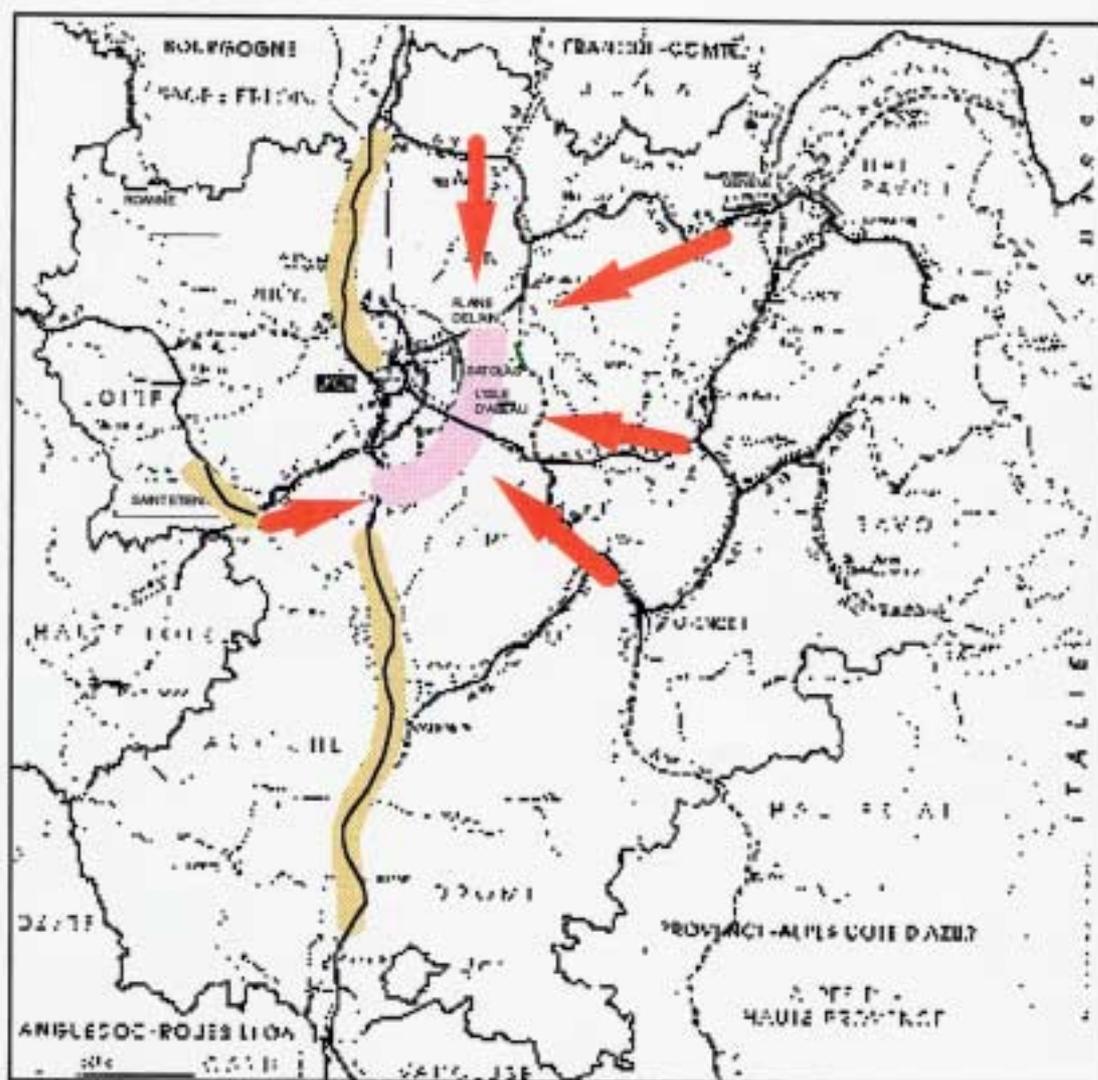


Ces graphes associés à un regard sur le parc plus ancien (documents cartographiques de la D.R.E.) montrent :

- ✓ **des investissements logistiques significatifs qui consomment en moyenne ² plus de 50 hectares par an en Rhône-Alpes.** Ceci place la région comme un nœud majeur en France ; la dynamique est incontestablement en place : forte (50 % de plus qu'en PACA, 20 % de plus que dans le Nord Pas-de-Calais) et relativement stable (pas d'à coups comme on l'observe en Ile de France).
- ✓ **une polarisation que l'on retrouve très rarement dans les grandes régions logistiques françaises ou encore à l'échelle de l'Europe.** L'aire d'influence du "Grand Lyon" représente près de 70 % des investissements régionaux et le mouvement a tendance à s'accélérer. Lyon a un pouvoir d'attraction - cf. Schéma page suivante - sur l'ensemble de Rhône-Alpes au risque de contribuer à affaiblir les agglomérations périphériques. Ce n'est pas l'offre qui oriente la demande (elle est largement existante de partout) mais bien les motifs géo-économiques.
- ✓ **des infrastructures routières et la topographie qui expliquent les localisations majoritairement situées à l'Est de Lyon.** Autour de l'A 46 (de Meyzieu à Corbas) et de l'A 43 (entre St Priest et l'Isle d'Abeau) se trouve environ 1 million de m² d'entrepôts ce qui en fait une des plus grandes concentrations nationales. La voie ferrée "suit" ce mouvement plus qu'elle ne l'impulse.

² de fortes variations (en plus ou en moins) sont à noter - ex. Rhône et Isère - , elles ne sont que peu significatives compte tenu du nombre relativement restreint d'investissements.

INSTALLATIONS LOGISTIQUES LES LIGNES DE FORCES



2.2. Les moteurs de la dynamique.

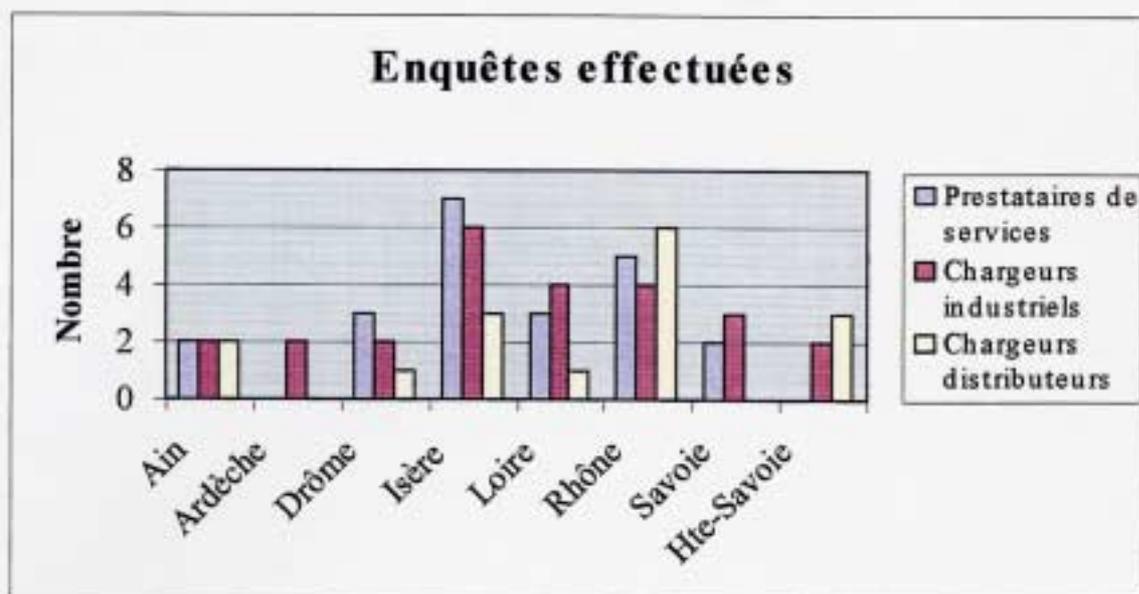
Afin d'apprécier pourquoi les investissements logistiques ont été engagés et préciser les raisons qui ont motivé les choix de localisation des professionnels nous avons cherché à contacter l'ensemble des 148 opérateurs qui dans les 5 dernières années ont investi de façon conséquente (plates-formes de dimension supérieure à 3000 m²) en Rhône-Alpes.

Pour diverses raisons (investisseurs non identifiables, refus de réponse, responsable non joignable) seuls 63 entretiens conduits face à face (minoritairement) ou par téléphone (majoritairement) ont pu être réalisés et exploités. Nous considérerons néanmoins que cet ensemble est un échantillon représentatif, aucune distorsion forte sur un espace ou un groupe particulier n'ayant été mise en évidence.

La répartition des entretiens par département et type d'opérateurs est la suivante :

Département	Prestataires de services	Chargeurs industriels	Chargeurs distributeurs	Total
Ain	2	2	2	6
Ardèche	0	2	0	2
Drôme	3	2	1	6
Isère	7	6	3	16
Loire	3	4	1	8
Rhône	5	4	6	15
Savoie	2	3	0	5
Hte-Savoie	0	2	3	5
<i>Total</i>	22	25	16	63

Une représentation graphique peut en être faite :



Les principaux enseignements tirés de ces entretiens peuvent être classés en trois thèmes principaux : les aspects territoriaux, les logiques économiques, l'organisation des transports qui se dessine face aux grandes infrastructures projetées.

Le territoire.

- ✓ **Les installations sont motivées** très majoritairement par :
 - **une dynamique de croissance** - pour 62 % des raisons de localisation invoquées - (développement des marchés, achat d'entreprise, ...). Ce sont les chargeurs distributeurs et les prestataires de services qui sont ici concernés.
 - **une réorganisation logistique** - pour 24 % des cas - conduite à l'échelle de la société ou du groupe avec une volonté de limiter le nombre de sites (le carrefour géo-économique que représente Rhône-Alpes fait alors "appel"). Ceci est particulièrement vrai chez les chargeurs industriels.
- ✓ **L'espace de rayonnement s'élargit toujours plus.** Il est pour la logistique aval : soit européen (dans 48 % des cas au moins un pays de la CE - *quasiment toujours du Sud* - autre que la France est desservi), soit régional (pour 36 % des entreprises le rayon d'action n'excède pas 200 km sans franchir les frontières), ce qui confirme l'effacement des logiques nationales mais aussi la difficulté à se situer au niveau mondial. Nombre de professionnels ont mis en avant la nécessité stratégique de se placer comme base Europe du Sud et ont fait état de projets à court terme qui vont dans ce sens. Le type de produit traité est déterminant dans le schéma géographique des entreprises (plus la valeur ajoutée est forte plus le rayonnement est grand).
- ✓ **Le choix du site d'installation dans la région** est lié essentiellement à 3 critères :
 - **la présence historique** (dans 40 % des cas la préexistence d'installations dans la proximité immédiate explique le lieu retenu) notamment pour les chargeurs industriels ;
 - **la politique d'offre** (disponibilité terrain ou bâtiment locatif, rapport qualité/prix)
 - **la qualité de la desserte** (autoroutes, présence du fer ou - signalé à 2 reprises - d'un chantier de transport combiné)

Notons aussi que la présence d'une dynamique logistique à proximité du site est jugée intéressante par les chargeurs industriels (indifférence pour les distributeurs)

L'économie

- ✓ **Les unités en fort développement existent !** Très majoritairement c'est une confiance dans l'avenir qui est affichée avec des projets d'installation (généralement hors région) et des objectifs de conquête de marché (notamment au Sud). Les contacts pris ne laissent pas apparaître d'interrogation sur la place de la région en Europe comme on le trouve ailleurs (notamment en Ile de France). Ce sont les chargeurs industriels et les prestataires de services qui sont les plus dynamiques. La mécanique, la chimie fine se déploient et se recomposent au bénéfice (pour l'instant) de Rhône-Alpes.

- ✓ **Rhône-Alpes – Lyon - est particulièrement complémentaire avec la Catalogne et le Nord (France/Bénélux).** Les articulations (récentes pour la plupart) avec ces deux espaces sont régulièrement mises en avant pour se féliciter des synergies logistiques trouvées. Il apparaît ainsi l'ébauche d'un schéma européen où Barcelone, Lyon, Lille (pour les prestataires de services) ou Anvers (pour les chargeurs) fonctionneraient en réseau. Si l'Allemagne est aussi présente dans les organisations existantes ou prévues, la diffusion des sites évoqués ne permet pas de faire émerger un pôle qui serait un partenaire clé. Quant à l'Angleterre, elle n'est citée que comme point d'émission ou de réception des flux, mais pas comme un partenaire avec lequel on peut construire un système de desserte continentale.
- ✓ **Une certaine "incompréhension" de l'Italie du Nord.** La proximité du Piémont et de la Lombardie, leur dynamique, interrogent les professionnels sur ces régions. Aujourd'hui peu de bases logistiques sont installées outre Alpes et pour l'avenir, les réactions sont contrastées. Si les prestataires sont majoritairement prêts à franchir la frontière, les chargeurs industriels (notamment produits technologiques, mécanique) mettent plus en avant les risques de concurrence que de partenariat ; quant aux distributeurs ils sont en attente et soulignent les différences dans les pratiques. En fait, l'axe Est-Ouest reste à construire et l'on ressent une "inquiétude" ou du moins un scepticisme face à un territoire qui est perçu comme se structurant continuellement avec l'Allemagne.

L'organisation des transports.

- ✓ **Une route de plus en plus dominante mais ... sous influence.** Aujourd'hui ce mode satisfait globalement les opérateurs ; toutefois le discours des institutionnels sur la nécessité d'un rééquilibrage en faveur du fer commence à être relayé par les chargeurs et même par les grandes entreprises de transport routier. Les risques du mode unique (dépendance en cas de crise), de congestion (en vallées et aux abords des agglomérations), et surtout d'une réglementation "autre" incitent les entreprises à évoluer. Il est néanmoins signalé l'incapacité du rail à répondre aux attentes en terme de rapidité et de fiabilité sur les relations qui s'écartent de l'axe Nord-Sud français. Le réseau ferré européen est à construire et les nombreux exemples présentés montrent que beaucoup reste à faire pour être concurrentiel. Il faut aussi noter :
 - **les attentes d'infrastructures routières pour l'Ouest lyonnais**, dans la Loire l'accessibilité est jugée défailante et les grands projets en cours à l'Est sont vécus comme devant encore plus défavoriser cet espace comparativement aux zones d'excellence que sont la Plaine de l'Ain et l'Isle d'Abeau. Si les aides peuvent intéresser les industriels elles ne peuvent en aucun cas motiver les installations des opérateurs logistiques;
 - **un besoin d'"espace relais" en Savoie** pour répondre à une demande qui se développe depuis 2 à 3 ans. Il est cependant noté le faible intérêt économique des installations qui s'y rattachent (peu d'emplois créés, aucun effet d'entraînement).

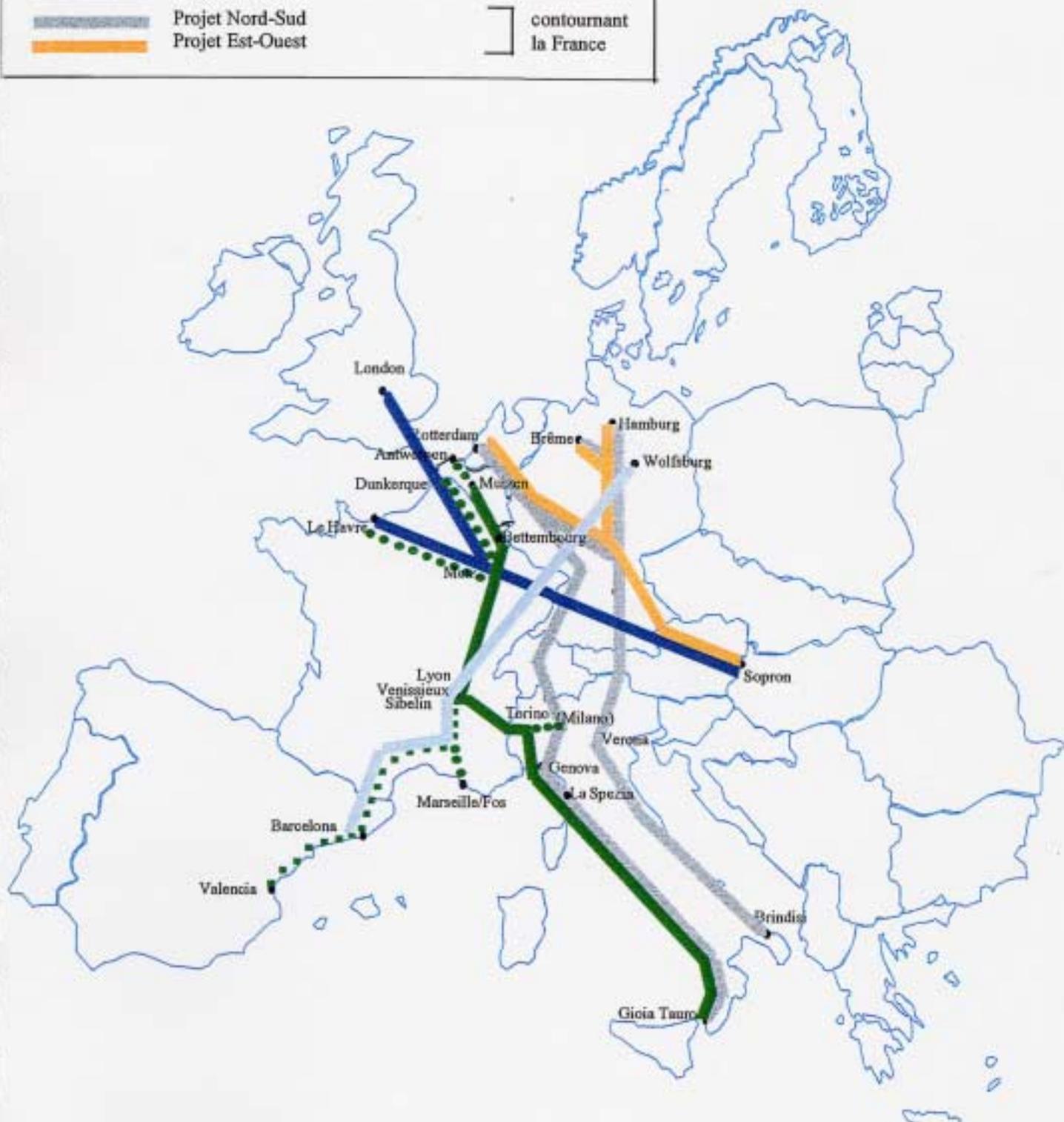
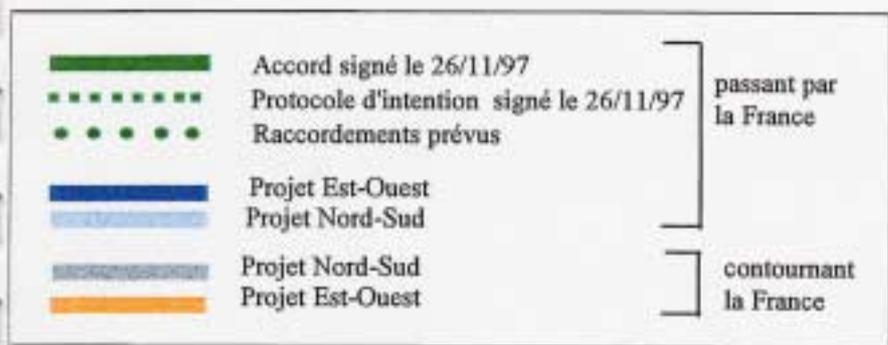
✓ **L'articulation des flux terre/mer est un élément fort de l'organisation des échanges.** L'absence d'une frontière maritime régionale ne conduit aucunement à un désintérêt face aux problèmes portuaires et nombreuses sont les entreprises de Rhône-Alpes qui se sentent directement concernées par les stratégies déployées en Méditerranée ou en mer du Nord. La forte compétition qui existe entre les ports est aujourd'hui arbitrée par les armements et la rationalisation que ces derniers mettent en œuvre dans l'exploitation des grandes lignes maritimes conduit à toujours plus de concentration (taille des navires, nombre de ports touchés). Il s'en suit des choix limités et une polarisation que l'on peut caricaturer pour les marchandises diverses (notamment conteneurs) en : **Marseille ou Anvers ?** Certes, d'autres ports sont cités, en particulier Le Havre et Rotterdam, mais il semble que dans ce cas c'est plus en réponse à une offre (souvent satisfaisante) qu'en construction d'un véritable schéma construit à l'échelle continentale en s'appuyant sur des investissements logistiques. Les questions abordées intéressent principalement les liaisons Est-Ouest (Asie / Europe) et n'ont-ils pas encore de réponse véritablement figée aujourd'hui :

- **l'avantage temps de la Méditerranée est indéniable** (4 jours de moins comparativement à un parcours passant par Gibraltar pour ensuite remonter sur les ports de la mer du Nord), mais l'insuffisance de la demande actuelle ne lui permet pas de l'exploiter (navires moins performants, plus de ports touchés, ...). Aussi, afin de modifier cet état, il est indispensable pour Marseille d'accroître l'hinterland et donc de rattacher Rhône-Alpes et au-delà toute une zone Europe centre (Suisse, Sud Allemagne). La création en 1997 d'un port sec à Edouard Herriot participe de cette logique, mais cette opération axée uniquement sur la relation Fos/Lyon est à conforter par l'aménagement de procédures administratives et la mise en place d'une véritable chaîne fonctionnelle.
- **le différentiel des coûts portuaires** favorable à Anvers (en dehors des ports espagnols) associé à une meilleure fluidité et fiabilité vient renforcer l'avantage dû à l'effet de masse : la demande appelle l'offre qui conforte la demande. La performance des transports terrestres permet de réduire l'inconvénient distance, ceci devant encore être amélioré du fait des couloirs "freightways" mis en place récemment - cf. carte page suivante -.

✓ **Un transport aérien avec d'énormes potentialités, mais jugé encore peu satisfaisant.** La présence d'entreprises à haute technologie, fortement créatrices de valeur ajoutée, est synonyme de besoins qui pourtant ne s'expriment pas véritablement. Ici encore la polarisation sur quelques grands hubs vient freiner l'émergence de Satolas comme plate-forme aérienne. Les chiffres montrent le chemin à parcourir : 25 000 T. de fret avion en 1996 (pour un total de 70 000 T traité sur le site) alors qu'il en faudrait probablement 4 fois plus pour enclencher le phénomène classique d'auto alimentation reliant offre et demande.

Cette situation vient freiner le rayonnement international de Lyon et plusieurs chargeurs regrettent l'absence de lignes cargos régulières sur les USA et l'Asie.

"CORRIDORS" EUROPEENS



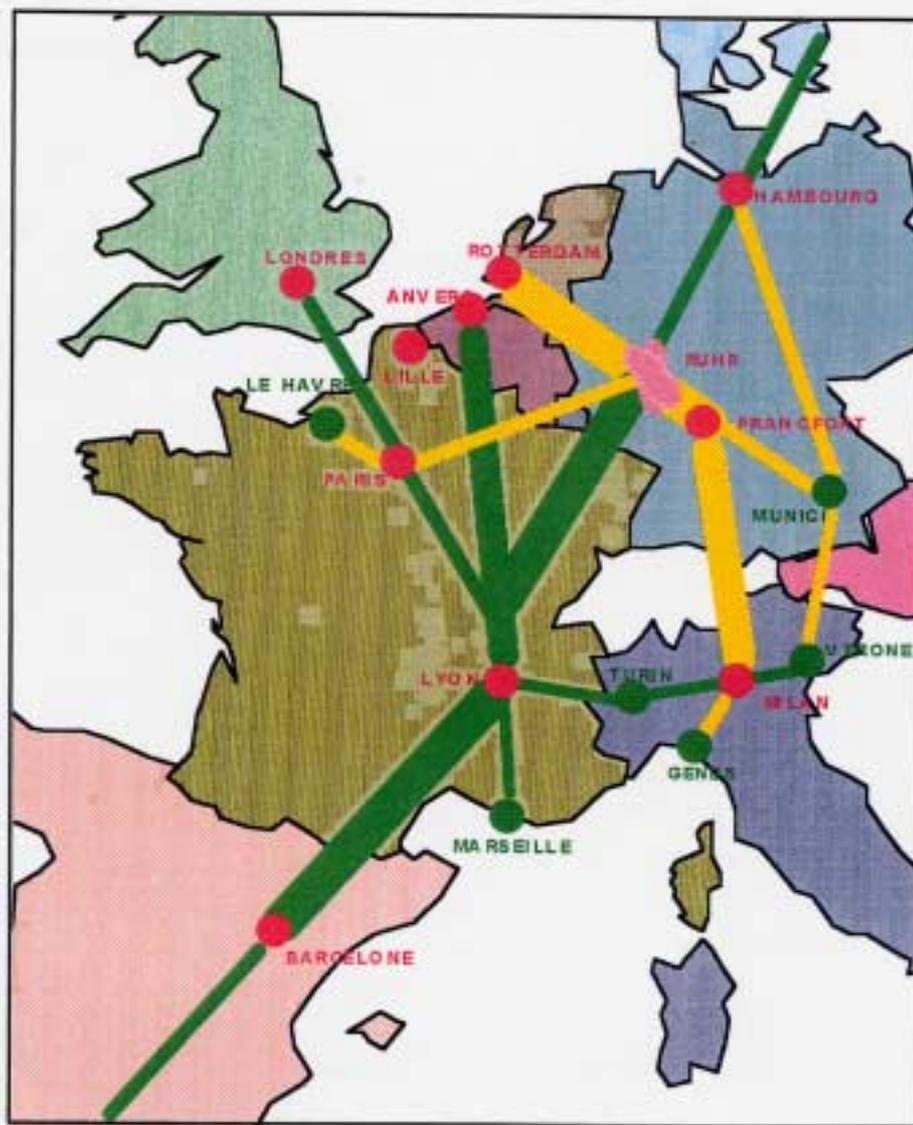
(Source = SNCF)

- ✓ **Une massification amont qui devient indispensable.** L'eupéanisation et la mondialisation des échanges conduit à une recherche apparemment contradictoire : **diminuer les temps de circulation et agrandir les aires de marché.** L'accélération des flux de marchandises et d'informations, le fractionnement des envois, la nécessité de concentrer et spécialiser la production, sont autant de défis pour la rentabilisation des opérations logistiques. La solution passe par des échanges en grande quantité, le coût n'étant plus proportionnel à la distance parcourue mais aux volumes acheminés. Les professionnels se préoccupent de solutions nouvelles qui pourraient conduire à :
 - **un glissement modal** au profit de techniques adaptées à des échanges massifs (rail, mais aussi voie d'eau),
 - **un glissement spatial** vers des lieux moins sollicités et facilement accessibles quitte à s'éloigner de Lyon (Drôme, Villefranche-sur-Saône, ...).

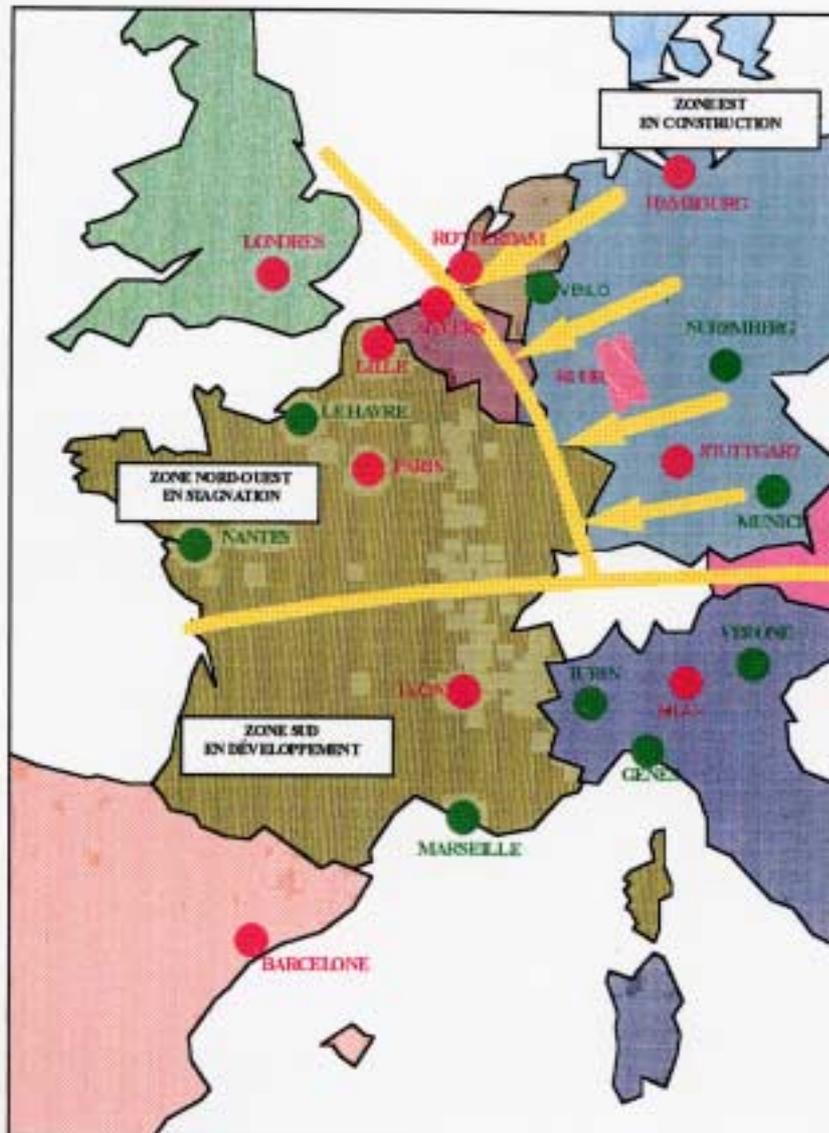
- ✓ **La nouvelle liaison ferrée Lyon-Turin ne modifiera pas à elle seule le partage modal.** L'offre en infrastructures sur un axe semble bien insuffisante pour changer les comportements ; c'est tout un programme qui est attendu afin que le fer (dans ses diverses composantes) soit utilisé. Le contournement ferroviaire à l'Est de Lyon pour les marchandises s'inscrit de même dans cette démarche d'amélioration souhaitable, mais au même titre que le contournement de Paris, on ne ressent pas chez les opérateurs d'intérêt purement local. Les professionnels se disent souvent prêts à "basculer" vers le fer dans la mesure où l'alternative est crédible. Quant à l'autoroute ferroviaire, le discours général est peu "construit" ; pour caricaturer les prises de position, on pourrait dire : oui à l'autoroute ferroviaire – *pour les autres* - s'il n'y a pas de véritable politique en faveur du fer conduite à l'échelle de l'Europe; pas d'intérêt si les chemins de fer deviennent véritablement compétitifs (dans ce cas la région peut être directement intéressée).

Deux schémas – cf. pages suivantes - peuvent résumer l'organisation des couloirs de transport et des pôles logistiques telle qu'elle se dessine au niveau européen. Le premier permet de hiérarchiser les complémentarités et concurrences qui apparaissent à l'échelle continentale entre agglomérations ; le second caractérise le partage fonctionnel tel qu'il existe avec les dynamiques sous-jacentes : une zone Nord-Ouest aujourd'hui stabilisée, une zone Est en construction, une zone Sud en développement au sein de laquelle Lyon a une place clé.

LES COULOIRS LOGISTIQUES EUROPÉENS



LES GRANDES LIGNES DE PARTAGE



LYON: pôle de 1er niveau
MARSEILLE: pôle de 2ème niveau