

1.2. Les ambitions.

Les deux logiques présentées ci-avant se déclinent bien évidemment avec des degrés divers dans l'implication des acteurs privés (dynamisme économique de Rhône-Alpes comparé aux régions voisines ou concurrentes) et des acteurs publics (recherche d'effets de leviers pour en arriver au meilleur rendement possible des investissements).

Nous aborderons ici **uniquement les stratégies publiques** susceptibles d'être mises en œuvre au travers des actions possibles en matière d'équipement de l'espace régional et de coopération avec les multiples partenaires qui sont partie prenante dans tout projet d'organisation de la circulation des marchandises.

Comme précédemment, deux grands principes sont envisageables pour mettre en accord les objectifs avec les réalisations :

- ◊ *s'assurer que l'offre est en accord avec la demande* : fonction d'équipement
- ◊ *s'engager pour contrôler la demande* : fonction de pilotage

a) **ROLE D'ACCOMPAGNEMENT** : répondre aux choix des investisseurs.

Cet axe d'intervention s'adresse de façon privilégiée à la logique dite "économique". L'approche fonctionnelle se conçoit plus dans un contexte européen que national et l'aménagement s'entend plus au niveau local qu'au niveau régional. La demande étant formulée - *et se traduisant par des besoins ciblés géographiquement* - **les pouvoirs publics construisent le cadre d'accueil tant quantitatif que qualitatif**. Ce sont les entreprises qui "pilotent" le système.

Les lignes qui se dessinent aujourd'hui montrent les pistes sur lesquelles il semble utile de s'affirmer :

▪ **Les sites logistiques.**

L'affirmation de la logistique comme un axe de développement économique nécessite la mise en œuvre de lieux d'accueil qui permettent d'organiser les investissements au bénéfice de tous (les entreprises comme les habitants) et de canaliser les flux de transport (meilleur écoulement et limitation des nuisances). Trois strates d'équipement apparaissent :

- **la plate-forme logistique** qui correspond en un point bien délimité sur lequel opère un exploitant unique. Ce peut-être un entrepôt avec stock, un espace de transit simple (quais de groupage/dégroupage), une unité de dépôts de produits liés directement à une usine qui expédie ou reçoit des marchandises.

- **les zones logistiques** qui s'inscrivent dans un espace fermé, mais qui offrent à plusieurs exploitants une infrastructure d'accueil commune (notamment en matière de transport et de services). "Gérées" par des acteurs publics (parfois privés) ces zones regroupent plusieurs plates-formes.
- **les pôles logistiques** n'ont quant à eux pas de frontières clairement dessinées, ils concernent des espaces vastes où se concentrent des activités de circulation (avec traitements intégrés). Ils sont la résultante d'une multitude d'éléments géo-économiques et ne peuvent être le seul fait d'actions volontaristes.

Ici, c'est essentiellement sur les zones logistiques qu'il y a lieu de se positionner et, dans le cadre d'une démarche d'accompagnement et de stimulation de la demande, c'est encore sur le "Grand Lyon" – *comme dans le passé* – que doivent porter les principaux efforts. Les besoins régionaux à l'horizon 2015 – *hors petits investissements dont la fonction est très localisée (les installations se font alors généralement en zone urbaine)* –, calculés sur la base des tendances observées ces dernières années, intéressent de l'ordre de 600 hectares dont environ 400 hectares se positionneront entre Vienne et Villefranche. Sachant qu'à moyen/long terme les deux tiers de ces réalisations se porteront sur des zones spécifiques, **il est nécessaire de projeter un site logistique nouveau de grande dimension** (une centaine d'hectares), voire deux sites de moindre taille. En effet, la Plaine de l'Ain, l'Isle d'Abeau, Moins-Corbas ne peuvent absorber des installations qui nécessiteraient plus de 150 hectares de foncier (compte tenu d'un taux de remplissage "moyen").

Etant donné la localisation géographique de l'offre existante, les potentialités foncières telles que le laissent apparaître les documents d'urbanisme, les souhaits exprimés par les professionnels, **l'espace prioritaire est certainement la zone Anse / Villefranche.**

- **Les équipements de transport.**

Le réseau autoroutier est dessiné pour les quelques quinze années à venir (sur la base de flux marchandises et voyageurs) et aucune exigence criante n'apparaît en dehors du schéma proposé. Les seules voix qui se sont fait entendre sur ce thème lors des entretiens concernent Saint-Etienne / Lyon pour dire l'urgence d'une véritable liaison entre ces deux centres régionaux.

En ce qui concerne **le rail**, nous avons déjà souligné l'absolue nécessité du contournement fret ferroviaire de Lyon. Quelle que soit l'ambition affichée pour le développement de la logistique, cette infrastructure est la clé de voûte du système ferré régional et national ; elle conditionne la qualité du service proposé tant pour l'acheminement du fret local que pour le trafic de transit (170 trains fret / jour).

En matière de **transport combiné** les décisions récentes prises pour réorganiser et renforcer le site de St Priest / Venissieux permettent de répondre aux besoins à moyen terme (plus que doublement des capacités actuelles). Cet investissement doit permettre notamment de créer le hub Sud-Europe qui manque en France et ainsi être enfin en mesure de créer une offre satisfaisante vers l'Italie, l'Allemagne, la Scandinavie et (pour les prochaines années) les pays de l'Est.

Toutefois ce seul équipement ne saurait être suffisant à long terme et, étant donné la lourdeur -longueur- des décisions, il semble utile de se positionner d'ores et déjà sur :

- **un nouveau système de tri par transbordement** ⁶ (et non par wagon) capable de dynamiser la demande en améliorant considérablement le service (temps de manutention, fiabilité, ...). La présence du centre de tri de Sibelin rend crédible un tel projet sur le site de Venissieux.
- **des chantiers de proximité disséminés autour du "Grand Lyon"** qui permettraient d'être en accord avec un marché toujours à la recherche d'équipements locaux. Couplé avec un service de "ramasse" efficace et le point nodal évoqué ci-dessus il est possible d'accroître considérablement l'offre. Les sites relais à équiper en priorité seraient : Ambérieu (déjà opérationnel, mais à organiser), un point Nord (Villefranche), un point Sud (Vienne), Saint-Etienne.

Pour l'aérien, il est nécessaire de donner à l'**aéroport de Lyon-Satolas** la place internationale qu'il n'a pas encore. La plate-forme fret doit être développée puisque d'une part la demande existe (installations d'opérateurs) et d'autre part ce mode a des taux de progression très élevés. L'accueil est primordial, il permet de justifier et rentabiliser l'ouverture de lignes.

Toutes ces actions sont à conduire en ayant en permanence le **regard tourné vers l'Europe**. Dès aujourd'hui, les entreprises se positionnent sur cet espace ; vouloir les accompagner dans leur dynamique (pour le bénéfice de Rhône-Alpes) impose à la Région de faire entendre sa voix sur le territoire continental.

b) ROLE DE PLANIFICATEUR : encadrer les investissements privés.

Il s'agit ici d'équiper la région pour répondre aux exigences d'équilibre territorial, de préservation de l'environnement, de développement économique durable. Bien évidemment cette logique nécessite des actions réparties sur l'ensemble de Rhône-Alpes, mais elle n'exclue pas pour autant le pôle lyonnais qui demande lui aussi des interventions publiques.

⁶ la recombinaison des trains se fait sans manœuvrer les wagons, seuls sont manipulés les U.T.I. qui passent d'un train à l'autre.

La logistique par son pouvoir structurant est un levier efficace d'une politique visant à contrôler les installations. Par ailleurs, l'importance des surfaces construites, ne saurait laisser indifférent tout acteur ayant en charge l'organisation du territoire.

Les principales lignes directrices qui s'inscrivent dans une telle finalité peuvent être présentés en distinguant, comme précédemment, l'aspect investissements logistiques et l'aspect équipements de transport.

- **Les investissements logistiques.**

Le rôle accru qu'entendent jouer les pouvoirs publics dans un tel schéma "dirigiste" peut aller au-delà des seules actions sur les zones logistiques. **Une intervention au niveau des plates-formes est possible (souhaitable)** pour d'une part répondre aux besoins des entreprises à la recherche d'un lieu d'installation et d'autre part briser la logique en place aujourd'hui qui veut que les investisseurs viennent en périphérie de Lyon car c'est ici qu'il y a les outils nécessaires, lesquels se renforcent régulièrement puisque la demande s'y trouve *Phénomène d'auto-alimentation classique.*

Les promoteurs privés focalisent leurs services sur la capitale régionale qui devient le seul site où les professionnels peuvent trouver rapidement des bases logistiques. Le développement des **entrepôts "en gris"**⁷ tel qu'il est pratiqué aujourd'hui concentre toujours plus les investissements (étant donné que les promoteurs minimisent naturellement les risques et se positionnent essentiellement en des lieux où il y a déjà une forte densité de plates-formes).

Aussi, dans un cadre d'intervention publique, les collectivités et organismes consulaires pourraient mettre en place - *sur des espaces bien identifiés* - de telles actions (entrepôts "en gris"). Ce type de plate-forme destiné aux acteurs privés - *notamment à destination des chargeurs distributeurs* - est généralement standardisé autour de modules multiples de 3 000 m² avec une profondeur de 60 m et une hauteur de 10 m. Les sites à privilégier pour l'inscription de telles opérations pourraient être Saint-Etienne, Chambéry (Montmélian), Valence.

Une telle démarche est à conduire en liaison avec la création de zones dédiées à la logistique hors le pôle de Lyon. En effet - *dans un tel schéma* - les quelques 150 hectares restant aujourd'hui à commercialiser dans le "Grand Lyon" suffisent à répondre aux besoins de cet espace.

⁷ un entrepôt "en gris" est un bâtiment pré conçu avant même que la demande se soit formalisée. Il est ainsi possible de réagir rapidement aux besoins des prestataires ou chargeurs qui recherchent de plus en plus des réponses rapides à leurs exigences fonctionnelles et commerciales.

A l'horizon 2015, en gardant les mêmes bases de calcul que précédemment (page 44) il serait nécessaire d'**aménager environ 400 hectares sur des plates-formes publiques installées en périphérie** de la zone d'influence de Lyon. Cette surface correspond à 200 hectares qui permettent de satisfaire des besoins déjà naturellement orientés vers ces zones, plus 200 hectares qui seraient transférés du "Grand Lyon" vers ces zones grâce à des actions volontaristes.

Les lieux les plus intéressants à équiper sont d'une part **Valence et Saint-Etienne**, qui peuvent intéresser chacun de l'ordre de 100 hectares et d'autre part **Grenoble, Chambéry, Annecy/Genève, Bourg-en-Bresse** avec des opérations de dimension plus modestes (de l'ordre de 50 hectares).

▪ **Les équipements de transport.**

Les infrastructures autoroutières et ferrées ne sont pas dans un tel schéma fondamentalement différentes de celles exposées précédemment. Les exigences restent identiques, les seules différences portent sur **l'inscription de chantiers de transport combiné dans des ensembles structurés** pour accueillir les entreprises (traitement des marchandises associé aux opérations de transbordement).

Il semble nécessaire ici d'**élargir la multimodalité à la voie d'eau** en créant notamment deux points d'articulation des flux route/fer/fluvial à Valence et à Villefranche/Saône. Ces sites pourraient ainsi devenir des arrières-ports de Marseille/Fos - à l'instar de *Edouard Herriot* - et se positionner comme le lieu de rassemblement/éclatement des flux intéressant d'une part le sillon alpin (et au-delà la Suisse dans son ensemble) et d'autre part le Nord de l'agglomération lyonnaise.

Afin qu'un tel schéma soit pleinement opérant, il est impératif d'avoir **un fort engagement régional associé à une coopération entre tous les acteurs publics** (Chambres de Commerce et d'Industrie, Départements, Agences de développement, ...). L'Etat est aussi partie prenante dans ce type de démarche ; par ses aides et ses investissements il peut contribuer au succès d'une politique de planification visant à diffuser les implantations en quelques sites préalablement aménagés.

1.3. Une proposition.

Sur les bases des descriptifs précédents, nous présentons le plan d'action qui semble réunir le plus d'avantages compte tenu des impératifs économiques, fonctionnels, environnementaux.

Nous nous situons résolument dans le **cadre d'une logique d'aménagement avec pour la région un rôle de planification des investissements de circulation**. Pour autant, la dynamique économique affichée par le "Grand Lyon" ne peut être laissée sans encadrement et il est utile d'accompagner et d'encadrer la demande d'une part en ouvrant une nouvelle zone logistique de grande dimension au Nord de cette agglomération et d'autre part en orientant les échanges effectués à longue distance vers des modes alternatifs à la route.

Les principales caractéristiques – cf. carte ci-après – qui définissent le schéma long terme (2015) sont les suivantes :

- Réseau ferré :**
- Mise en place du contournement fret ferré à l'Est de Lyon (horizon 2005)
 - Aménagement de la ligne ferrée Valence-Grenoble-Annecy
- Transport combiné :**
- Création d'un hub Europe Sud à Saint-Priest / Venissieux avec nouveau système de tri
 - Création/développement de "chantiers rail-route de proximité" à Saint-Etienne, Ambérieu, Grenoble, Annecy
 - Développement de l'articulation route/rail/voie d'eau à Valence et Villefranche.
- Réseau autoroutier :**
- Nouvelle liaison Saint-Etienne Lyon
 - A 467 ("shunt" de la A 7 au sud de Lyon avec évitement de Vienne).
 - Liaison Ambérieu-Bourgoin
- Zones logistiques :**
- Création d'une plate-forme d'excellence (grande dimension - > 100 hectares -, trimodale avec services spécialisés) à Villefranche/Saône et développement de celle de Satolas (investissements immobiliers, services particuliers) ; ces espaces viendront en complément des zones de la Plaine de l'Ain et de l'Isle d'Abeau.
 - Création de sites logistiques structurants - *une centaine d'hectares* - à Saint-Etienne (bimodal), Valence (trimodal) ;
 - Création de bases logistiques/points relais - *de 30 à 50 hectares* - dans les secteurs de Grenoble, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse.

L'organisation régionale serait alors structurée comme suit :

- ✓ **Une zone d'excellence** au niveau européen ⁸ ayant vocation à recevoir les grands équipements logistiques notamment ceux des chargeurs industriels et des prestataires de services (ces investissements se complètent et sont souvent interdépendants). Toutes les filières sont concernées avec au premier rang d'entre elles les produits de haute technologie et la mécanique. **Cet espace intègre les plates-formes publiques de la périphérie lyonnaise : la Plaine de l'Ain, l'Isle d'Abeau, Villefranche/Saône.** Il intéresse aussi **Satolas** qui doit s'affirmer à moyen/long terme comme une interface terre/air de premier niveau.

Le statique (traitement des marchandises à l'arrêt) prédomine ici, ce qui est parfaitement cohérent avec la **présence de services offerts sur site** (services à destination des hommes, des machines et des entreprises de circulation) et de **services rattachés à la grande agglomération voisine** (beaucoup moins ciblés "marchandises" tels ceux liés à la formation, la finance, le commerce international, ... ils sont cependant souvent déterminants dans le choix d'installation des entreprises).

- ✓ **Deux sites structurants les grands courants nationaux** (et dans une moindre mesure continentaux) ce qui présuppose une aptitude à traiter les trafics avec des infrastructures de transport multimodales performantes. L'axe autoroutier Lyon / Saint-Etienne (premier pas vers une liaison qui irait jusqu'à Toulouse), l'aménagement de la ligne ferrée Valence/Genève, le développement des installations portuaires de Valence, doivent être concomitants à l'équipement d'espaces d'accueil pour les entreprises du secteur de la logistique.

Les deux agglomérations de **Saint-Etienne et Valence** qui aujourd'hui peinent pour émerger comme pôles logistiques doivent être aidés afin qu'à l'avenir elles puissent se positionner sur la carte des lieux d'articulation des échanges. Les atouts existent, les savoir-faire dans le domaine de la mécanique (Saint-Etienne) et de l'agro-alimentaire (Valence) doivent permettre de fixer les chaînes logistiques pour ces filières. D'autre part, la relative faible pression foncière (terrains moins coûteux que dans la proche périphérie de Lyon) est de nature à intéresser la grande distribution, laquelle :

- est toujours sensible au prix du terrain (la logistique de distribution en consomme énormément)
- n'est pas tenue d'être positionnée à proximité de services particuliers ou d'un environnement technologique.

⁸ La notion de plate-forme européenne, nationale, régionale ne se décrète pas, elle est la résultante d'un emplacement physique et d'une économie plus encore que d'une dimension et des services présents. Ce n'est pas le site, mais les usagers qui donnent le caractère et la vocation ; s'il est évident que la présence d'une entreprise distribuant sur plusieurs pays ne peut suffire pour définir une fonction internationale (pratiquement toutes les installations publiques pourraient revendiquer cette appellation) comment labelliser dès lors que le marché est en perpétuel mouvement ?

- ✓ **Des bases logistiques et points relais locaux** dont la vocation est multiple :
- rassembler les professionnels du transport afin qu'ils trouvent les outils nécessaires à l'exercice de leur profession et éviter un éparpillement préjudiciable à l'environnement (diffusion des trafics et de leurs nuisances) ;
 - desservir les zones urbaines qui induisent mécaniquement des besoins liés aux commerces, aux activités artisanales, aux habitants ;
 - accueillir les investissements logistiques (de chargeurs et prestataires) qui trouveraient en ces points des conditions intéressantes compte tenu de leurs marchés et de leurs contraintes fonctionnelles.

Les agglomérations de Grenoble, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse ont un potentiel suffisant pour créer de telles zones spécialisées. Leur dimension (30 à 50 hectares) et leur équipement (chantier rail-route sommaire + services à l'homme et à la machine) doivent néanmoins rester modeste avec des investissements publics progressifs.

Des plates-formes périphériques à l'agglomération lyonnaise – *du type de celle de Mions/Corbas* – relèvent de cette logique et sont de même à promouvoir (une nouvelle pourrait ainsi être créée pour diffuser l'offre autour de la métropole).