

## **2. LES CONSEQUENCES ET LES ENJEUX.**

Actuellement - *les entretiens réalisés dans le cadre de cette étude le confirment pleinement* - d'importantes mutations ont lieu dans les organisations logistiques, fruit d'une évolution des stratégies développées par les entreprises et d'un contexte où les contraintes externes (notamment liées à l'environnement) sont de plus en plus présentes ; **les signes de changement comportemental sont chaque jour plus évidents.**

Il n'y a plus comme dans le passé de positions radicalement différentes selon que l'on soit adepte de la route ou du rail (nombre de transporteurs routiers qui étaient des défenseurs intransigeants de ce mode s'équipent en intermodal), prestataire de service ou industriel (sous-traitance signifie ne plus domination et ignorance), logisticien ou responsable administratif (la gestion des flux pénètre toutes les strates de l'entreprise). Un consensus apparaît sur les principaux sujets et les valeurs mises en avant sont souvent les mêmes.

Dans ce cadre, alors qu'une politique des transports facilement lisible tarde à s'affirmer au niveau national, alors que la notion de crise multiforme est toujours présente dans les esprits, affirmer au niveau régional les grands axes de développement d'actions destinées à fixer les investissements logistiques ne peut qu'aider les professionnels à "comprendre" ce territoire.

Les enjeux sont de taille : par son pouvoir structurant la logistique est devenue un élément fort des politiques visant à fixer les entreprises. Aussi, plus que jamais, il est nécessaire de faire preuve d'imagination et d'associer l'ensemble des acteurs à la réflexion et à l'élaboration de solutions. Afin d'agir efficacement, la démarche doit être conduite le plus en amont possible. **La circulation des marchandises ignorée il y a 20 ans, reconnue il y a 10 ans, doit maintenant être dirigée.**

Ce constat est certes général et se retrouve quel que soit le lieu observé sur le territoire national. Toutefois, Rhône-Alpes est incontestablement vécu comme un espace particulièrement concerné par les problèmes de circulation - *peut-être encore plus à l'extérieur qu'à l'intérieur* - du fait de sa position stratégique en Europe. Si sa position en France n'était finalement que le reflet d'une région économiquement puissante, l'euro-pénétration des échanges lui confère aujourd'hui une toute autre place. Elle devient un des points clés d'articulation des flux.

Les entreprises l'ont bien compris et les installations récentes de grands groupes montrent que le rayonnement va bien au-delà des frontières régionales. **Les responsables publics doivent intégrer cette nouvelle dimension, elle suppose une autre conception de l'aménagement et aussi d'autres partenariats à instituer.**

## **2.1. La représentation locale.**

Plus encore que dans les autres secteurs économiques, les phénomènes de centralisation ont jusqu'à aujourd'hui pleinement joué en ce qui concerne le transport et la logistique. Comme nous l'avons montré dans la première partie, Lyon (et sa grande banlieue) ont été les principaux bénéficiaires de ce mouvement ; ceci s'explique par la recherche d'un équilibre des flux, la dimension du marché, l'organisation des réseaux. Alors que l'installation et le premier développement s'est souvent fait à partir des départements périphériques (notamment la Drome et la Savoie), tout se passe comme si l'affirmation au niveau national et international nécessitait un recentrage sur la capitale régionale.

Cette aspiration "automatique" vers Lyon va probablement se poursuivre, toutefois des actions volontaristes conduites ailleurs sont de nature à réorienter les pratiques au bénéfice d'autres lieux. Afin de comprendre les conséquences des politiques suivies en la matière, nous présentons quels sont les impacts de la logistique sur l'organisation économique et sociale du territoire régional.

### **a) LES EFFETS D'ENTRAÎNEMENT : une dynamique certaine.**

La logistique est aujourd'hui au cœur des stratégies de développement et d'organisation des entreprises. Il est donc évident que l'aptitude de la région Rhône-Alpes à répondre aux besoins de circulation – *lesquels englobent tout ce qui concourt à la mise en marché des produits (échanges et traitement d'informations, gestion des stocks, conditionnement, montage final, ...)* – devient un élément central pour toute démarche offensive dans le domaine économique.

Pour autant, il est impossible d'afficher un quantitatif intéressant (et crédible) sur le sujet. L'on ne peut sérieusement relier les flux d'une quelconque région à l'installation d'industries ou encore les emplois du secteur de la logistique à la venue de distributeurs dans une agglomération.

Néanmoins, la maîtrise de la circulation des marchandises est reconnue par tous comme une condition nécessaire à l'affirmation économique d'un site. Cette maîtrise sous-entend **des investissements publics et privés**. De multiples interactions interviennent entre eux avec des boucles rétroactives expliquant et justifiant les installations physiques, les sous-traitances, l'usage des modes, ...

Les pouvoirs publics se doivent donc de **bâtir le cadre d'appui des professionnels**. Nous avons vu que cela intéressait bien entendu les infrastructures de transport et l'aménagement des sites d'accueil. Au-delà, ce sont l'ensemble des services - *à l'homme, à la machine, aux entreprises* - qui doivent être intégrés dans la démarche d'équipement du territoire régional. C'est à cette condition que les marchandises viendront s'arrêter ici pour création de valeur ajoutée.

**La présence de prestataires logistiques est ainsi particulièrement importante.** Elle crée de l'activité, permet la venue des chargeurs industriels ou distributeurs et pérennise leur installation. Le schéma est le suivant : un industriel investit car il sait que les prestataires locaux lui garantiront une distribution de ses produits dans des conditions de qualité et de prix intéressantes ; cette présence entraîne à son tour l'arrivée d'entreprises "liées" ce qui conduit à l'installation de distributeurs ; lesquels viennent dynamiser les entreprises de prestations logistiques. Une fois ce cercle en place, il est difficile d'en sortir et tout opérateur qui quitte la région doit recréer cet environnement, ce qui demande du temps et des moyens (toutes valeurs difficilement mobilisables à l'heure où la concurrence est de plus en plus exacerbée).

Les exemples sont nombreux, souvent présentés en haute technologie (type Hewlett Packard) ils intéressent tout autant l'agro-alimentaire, la grande distribution, ... **Les relations dominants / dominés s'estompent** au profit d'un partenariat effectif qui vient "solidifier" et dynamiser le système.

#### **b) LES EMPLOIS RATTACHES : un équilibre intéressant.**

Les métiers du transport et de la logistique ont bien évolué et ils intègrent aujourd'hui toute la gamme des emplois, depuis le manoeuvre ne possédant aucune qualification jusqu'au cadre supérieur hautement spécialisé.

Cet éventail est un atout incontestable à l'heure où l'économique ne peut plus ignorer le social. L'opportunité de mixer les niveaux de qualification est recherché tant il est vrai qu'un emploi situé à proximité d'un quartier difficile possède tout autant de valeur qu'un autre plus "noble" dans une zone concentrant l'excellence.

Toutefois la dualisation qui se développe a tendance à créer une géographie des investissements - *et donc des emplois* - ainsi hiérarchisée : un pôle central où se réalisent les opérations statiques (traitement des commandes, conditionnement, ...) et des points secondaires où s'organise la distribution finale (groupage / dégroupage).

Le risque est grand de voir apparaître un espace (le "Grand Lyon") rassemblant les métiers de la logistique et des sites "rattachés" moins générateurs d'emplois et ne maîtrisant pas leur avenir.

En ce qui concerne les zones logistiques, le regard porté en France et en Europe permet de situer le **nombre d'emplois à 20 / 30 par hectare aménagé**, ce qui est tout à fait conforme avec ce que l'on observe dans les zones industrielles "classiques". La tendance à la diminution de la densité moyenne d'emplois par hectare constatée dans tous les secteurs d'activité est ici contrebalancée par l'amplitude croissante des heures d'ouverture des bases logistiques (lesquelles nécessitent souvent 2 – voire 3 – équipes).

## **2.2. Le positionnement européen.**

L'Europe est au centre des stratégies des entreprises régionales. Cet espace devient la principale référence dès lors que l'on aborde les perspectives de développement ; le fonctionnement en réseau est la règle et il apparaît clairement des zones privilégiées avec lesquelles Rhône-Alpes échange ou souhaite échanger.

Ce repérage des acteurs privés doit être entendu par les responsables régionaux. Les lignes directrices qui se dessinent sont :

- ✓ **La Catalogne et sa capitale Barcelone** : porte et pôle clé de la péninsule ibérique d'où s'organise l'essentiel des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe. En outre, cette métropole représente un marché particulièrement intéressant pour la région avec de multiples complémentarités sans que des concurrences apparaissent véritablement (contrairement à Turin ou Milan).
- ✓ **Le Bénélux avec comme point phare Anvers** : en étant au débouché Nord du continent (et parfaitement complémentaire avec le port de Marseille) cette ville située au barycentre économique de la CE est sur le grand axe européen qui passe par Lyon. Alors que Le Havre est tourné vers l'Est et Rotterdam vers l'Allemagne et la Lombardie, Anvers est "naturellement" le port Nord avec lequel il faut construire un partenariat.
- ✓ **La Westphalie** qui rassemble un très grand nombre d'unités industrielles et logistiques. Ce territoire est d'autant plus intéressant qu'il est aussi un point majeur d'articulation des flux en provenance ou à destination d'une vaste zone englobant la Scandinavie et les pays de l'Est porteurs d'une nouvelle dynamique (comme la République Tchèque ou la Pologne).

Ces trois pôles semblent ceux avec qui il est nécessaire de nouer prioritairement des contacts pour construire un réseau européen de plates-formes logistiques publiques encore inexistant.

*Après être sortie des frontières de l'entreprise, la logistique interpelle les aménageurs et les politiques. Ces derniers doivent s'assurer de la capacité de Rhône-Alpes à maîtriser sur le long terme les flux ; il en va de la qualité de la desserte régionale et de sa dynamique de développement.*

## CONCLUSION.

Au carrefour de la production et de la mise en marché, de l'exploitation et de l'organisation, de la maîtrise de l'information et de l'efficacité commerciale, **la logistique est devenue un élément clé de la productivité des entreprises et donc des territoires.** Rhône-Alpes a su s'affirmer comme un site continental majeur à l'interface de l'Europe du Nord et du Sud. Cette place d'excellence doit être maintenue et un projet tel que celui d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine contribuera certainement à renforcer la région.

Cet ouvrage s'inscrit dans une logique différente de celle qui existe à l'heure actuelle avec des articulations, des systèmes, axés pour l'essentiel sur une ligne Nord-Sud. Il est donc nécessaire d'accompagner et d'impulser une nouvelle potentialité de "conquête" spatiale pour les entreprises. La région Rhône-Alpes doit être présente en Piémont / Lombardie et une structure partenariale pourrait être utilement mise en place ; elle aurait vocation à expliquer, conseiller, aider, les entreprises concernées par le développement des échanges entre ces deux zones.

Enfin, alors que se construit au niveau national le "Schéma multimodal des transports de marchandises" appelé à fixer des repères durables (horizon retenu : 2020) sur les actions de la puissance publique, il est impératif que Rhône-Alpes fasse entendre sa voix. L'objectif recherché par le Gouvernement de "favoriser la convergence entre l'action des opérateurs privés et les priorités collectives telles qu'elles auront été exprimées" est parfaitement cohérent avec la volonté régionale d'organiser la multimodalité et le développement des fonctions logistiques.

Rappelons d'ailleurs que la finalité de ces schémas de services est de promouvoir 7 grandes orientations géo-stratégiques parmi lesquelles 4 (cf. ci-dessous) sont directement rattachées au projet d'une amélioration de la circulation ferrée des marchandises à travers les Alpes :

- **contribuer à la structuration de l'arc latin** reliant la Catalogne au Piémont et à la Lombardie ;
- **aménager des axes Est-Ouest** permettant de relier rapidement la façade Atlantique aux grands pôles européens ;

- **renforcer la compétitivité des ports** de la Basse-Seine et de Fos-Marseille dans les échanges internationaux ;
- **donner priorité au mode ferroviaire** pour le transit franchissant les massifs alpins et pyrénéens.

La région Rhône-Alpes est donc bien au cœur des priorités nationales destinées à favoriser l'émergence de chaînes de transport répondant aux objectifs d'aménagement du territoire. Ceci lui confère certainement **des droits** (inscrire les grandes infrastructures européennes qui la traverse au mieux des besoins locaux) **mais aussi des devoirs** (s'organiser pour accueillir les entreprises du secteur de la logistique).

## **A N N E X E**

### **LISTE DES ENTREPRISES ENQUÊTEES**

**Contacts pris avec des entreprises présentes régionalement**

<i>Département</i>	<i>Prestataires</i>	<i>Chargeurs industriels</i>	<i>Chargeurs distributeurs</i>
<b>Ain</b>	Mercier Confluent	Roset Lever	Ceregrain Feu vert
<b>Ardèche</b>		Souchon Lafarge	
<b>Drôme</b>	Dentressangle CNR ND Stockage	Cogema Mercedes	Intermarché
<b>Isère</b>	Grimaud Grenoble Logist. Distrib. Fertim SA Hays Fril FDS Faure&Machet TMD Martin	Ets Joud Sigma Chimie Hewlett Packard Lederle Schneider Thomson	Samse Ikea Galec
<b>Loire</b>	Perrin Tailleur Industrie Darfeuille	Barriol&Dalliere Thuasne&Compagnie SNF Allegre Souvignet	Eurobell
<b>Rhône</b>	TFE Giraud Dubois Logistique UIS Chronopost Sogaris	IRPEN Orangina RVI Saint Gobain	Europe Import/Export Cora Hartmann Conforama Ile de France pharmacie Cie Fce Dist Physique
<b>Savoie</b>	Casset&Janta Bourgey-Montreuil	Aixam Gate France Chiron moulins Savoie	Alpes denrées
<b>Haute-Savoie</b>		Velsol Somfy	Maped Novarina Andre

En dehors des entreprises notées ci-dessus, nous avons contacté la S.N.C.F., les opérateurs de transport combiné (NOVATRANS, C.N.C.), des professionnels de l'immobilier (Thouard / Bourdais), les principales CCI de la région, les syndicats professionnels de transport (FNTR), quelques organismes de développement liés aux conseils généraux.