

Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin

VOYAGEURS À GRANDE VITESSE ET FRET



INSERTION RÉGIONALE DU PROJET

**INFLUENCE DU PROJET LYON-TURIN SUR
L'ORGANISATION MULTIMODALE DU
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LE
DEVELOPPEMENT DES FONCTIONS
LOGISTIQUES EN RHONE-ALPES**

*RAPPORT D'ETUDE
AOUT 1998*

CRET-LOG ~ JONCTION

413 Av G. Berger 13625 - Aix En Provence Cdx 01
Tel 04 42 26 65 60 Fax 04 42 26 17 32

SOMMAIRE

	page
Synthèse	2
A. LA LOGISTIQUE EN RHÔNE-ALPES : REALITES ET TENDANCES.	6
1. Territoire et investissements en circulation.	6
2. Les investissements récents.	8
2.1. Caractérisation spatiale et quantitative.	8
2.2. Les moteurs de la dynamique.	12
3. Les logiques à l'œuvre.	20
3.1. Les logiques publiques.	21
3.2. Les logiques privées.	23
3.3. Les logiques par filières.	26
4. Des infrastructures pour affirmer une politique.	31
B. ORGANISER L'OFFRE POUR DYNAMISER LA DEMANDE.	32
1. Le cadre d'intervention.	32
1.1. Les objectifs.	35
1.2. Les ambitions.	41
1.3. Une proposition.	47
2. Les conséquences et les enjeux.	50
2.1. La représentation locale.	51
2.2. Le positionnement européen.	54
CONCLUSION.	55
ANNEXE ~ Entreprises enquêtées	57

Synthèse

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

1. Territoire et investissements de circulation.

La gestion des flux de marchandises est devenue un élément central de la productivité des entreprises et de la dynamique régionale. Ce rôle moteur est maintenant connu et intégré dans les politiques de développement local. Pourtant l'Europe en construction, les problèmes environnementaux, la polarisation des investissements continuent à faire évoluer les pratiques et suscitent toujours des interrogations sur l'organisation territoriale.

2. Les investissements récents.

L'analyse des installations logistiques significatives (> 3 000 m²) en Rhône-Alpes ces 5 dernières années montre :

- une "consommation" moyenne de terrain supérieure à 50 hectares / an ;
- une concentration exceptionnelle dans le "Grand Lyon" (et notamment à l'Est de celui-ci).

Les investissements sont d'abord motivés par une dynamique de croissance, mais aussi par une réorganisation logistique conçue dans environ la moitié des cas à une échelle géographique dépassant le cadre national. Les entretiens réalisés permettent d'affirmer :

- ✓ **la confiance des professionnels** sur la place de Rhône-Alpes en Europe (ici point de préoccupations comme on le note en Ile-de-France) ;
- ✓ **l'émergence d'un réseau continental** avec des partenariats remarquables : d'une part la Catalogne et d'autre part le Bénélux ;
- ✓ **une certaine "incompréhension" vis à vis de l'Italie du Nord** (concurrence, desserte de cet espace qui échappe largement à la région).

En termes de transport, si la route est de plus en plus présente, des inquiétudes existent quant à sa place future. Dans ce contexte, le rôle du fer est majeur et il existe une attente incontestable d'un renouveau de ce mode (lequel passe par une amélioration de la qualité des prestations). Par ailleurs, l'articulation terre-mer est un élément fort de l'organisation des échanges avec deux ports qui dominent : Marseille et Anvers. Enfin, le transport aérien, malgré d'énormes potentialités, affiche une offre jugée toujours peu satisfaisante.

3. Les logiques à l'œuvre.

On assiste en Europe à une forte mobilisation en faveur des plates-formes logistiques publiques. Toutefois, la région - bien qu'étant un pôle continental majeur - est restée modérée face à un mouvement qui a vu se multiplier les opérations (souvent en dehors des logiques économiques) ; les ambitions se concentrent ici sur Lyon et sa proche périphérie.

En Italie, les pouvoirs publics ont un rôle très directif avec une volonté de développer le rail-route. Il est toutefois à regretter que les projets prévus en Lombardie n'aient pas abouti, ce qui conduit à une saturation des sites existants.

Les logiques privées peuvent se différencier par type d'acteurs.

- ✓ les chargeurs industriels plébiscitent Lyon comme base Sud-Europe, qui néanmoins ne s'affirme pas sur la carte mondiale ;
- ✓ les chargeurs distributeurs sont pour leur part moins "fidèles" au territoire et les schémas sont appelés à évoluer (principalement pour les produits à faible rotation) ;
- ✓ les prestataires de services sont déjà très présents et la région restera en Europe un site clé pour ces professionnels.

Les filières les plus dynamiques en Rhône-Alpes sont aujourd'hui la mécanique, les produits technologiques, la grande distribution. D'autres comme la chimie et l'agro-alimentaire ont à faire face à des concurrences fortes et les organisations peuvent se modifier.

4. Des infrastructures pour affirmer une politique.

Les professionnels de la circulation des marchandises sont en position d'attente. Aucune critique ou enthousiasme pour les grands projets (notamment Lyon-Turin) est véritablement formulé. La situation géo-économique de la région a fait émerger un ensemble logistique puissant et dynamique avec des complémentarités Nord-Sud plus qu'Est-Ouest. Une nouvelle ligne ferrée à travers les Alpes peut contribuer à articuler deux territoires - *Rhône-Alpes et l'Italie du Nord* - qui semblent encore s'ignorer.

B. ORGANISER L'OFFRE POUR DYNAMISER LA DEMANDE.

1. Le cadre d'intervention.

La démarche est située à 15/20 ans et se veut en accord avec le schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon. Deux principes fondent l'approche :

- en termes d'infrastructures de transport ; le quantitatif ne saurait primer sur le qualitatif. Ainsi, il y a une absolue nécessité de fiabiliser les trafics ferrés dans la traversée de Lyon ;
- en termes d'espace d'accueil ; un schéma d'orientation n'a de sens que s'il est mis en pratique. Il doit être accepté par l'ensemble des collectivités locales.

Deux scénarios peuvent être envisagés :

- ✓ **Poursuite des tendances actuelles : schéma de polarisation** fondée sur une logique économique. Les pouvoirs publics "suivent" les souhaits des investisseurs privés et concentrent donc dans l'Est lyonnais l'essentiel des actions.

- ✓ **Recherche d'un équilibre territorial : schéma d'organisation** fondée sur une logique d'aménagement. les pouvoirs publics orientent les investissements privés de façon à diffuser les installations créatrices de valeur ajoutée.

Ces deux logiques peuvent se décliner avec des ambitions diverses dans les politiques d'offre mises en place ou encore dans le contrôle de la demande. Selon les rôles joués il est possible de situer les principales pistes d'intervention :

- ✓ **Rôle d'accompagnement** (logique économique). Il est nécessaire alors de :
 - projeter un nouveau site logistique de grande dimension (supérieure à 100 hectares) près de Lyon. L'espace prioritaire qui apparaît est celui de Anse/Villefranche ;
 - se mobiliser pour le contournement fret ferroviaire de Lyon avec création d'un hub articulant les flux de transport combiné Sud-Europe à Venissieux.
- ✓ **Rôle de planificateur** (logique d'aménagement). Les équipements à programmer sont ici :
 - créer deux plates-formes logistiques publiques d'une centaine d'hectares à Valence et Saint-Etienne et des unités de plus petite taille (50 hectares) à Grenoble, Annecy/Genève, Bourg-en-Bresse ;
 - outre le contournement fret ferroviaire de Lyon, donner à l'axe ferré du sillon alpin (Valence - Genève) un rôle structurant (double voie électrifiée) et élargir l'intermodalité à la voie d'eau en positionnant à Valence et Villefranche deux points d'articulation des flux route/fer/fluvial.

Notre proposition est la suivante :

- Réseau ferré :**
 - 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
 - "Chantiers rail-route de proximité" à Saint-Etienne, Ambérieu, Grenoble, Annecy
 - 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).
 - Liaison Ambérieu-Bourgoin
- Zones logistiques :**
 - Création d'une plate-forme d'excellence à Villefranche en complément des zones de la Plaine de l'Ain et l'Isle d'Abau.
 - Développement de Satolas.
 - Création de sites structurants à Saint-Etienne et Valence.
 - Création de zones logistiques/points relais dans les secteurs de Grenoble, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse.

2. Les conséquences et les enjeux.

La logistique est au cœur des stratégies d'organisation des entreprises. La région doit donc se préoccuper de ce secteur et bâtir le cadre d'appui des professionnels. Cela va bien au-delà des infrastructures de transport et englobe les sites d'installation, la présence de services, la qualité des échanges.

Il est ainsi possible de créer des emplois qui intègrent aujourd'hui toute la gamme des métiers depuis le manœuvre jusqu'au cadre supérieur. Cet éventail est un atout incontestable à l'heure où l'économique ne peut plus ignorer le social. Le regard porté en France et en Europe permet de situer le nombre d'emplois à 20/30 par hectare aménagé.

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.

Rhône-Alpes a su s'affirmer comme un "territoire logistique" majeur à l'échelle continentale. La nouvelle liaison ferrée transalpine contribuera certainement encore à renforcer la place de la région. Toutefois, **cet ouvrage s'inscrit dans une logique différente de celle qui existe à l'heure actuelle** (axée Nord-Sud) ; il est donc nécessaire d'accompagner et d'impulser la potentialité de conquête offerte aux entreprises.

Enfin, la volonté régionale d'organiser l'intermodalité et le développement des fonctions logistiques est parfaitement cohérente avec les objectifs nationaux traduits par le "**Schéma multimodal des transports de marchandises**" qui se met en place. Dans ce cadre, Rhône-Alpes, doit faire entendre sa voix et ses ambitions.