

B. ORGANISER L'OFFRE POUR DYNAMISER LA DEMANDE.

1. LE CADRE D'INTERVENTION.

La logistique se caractérise territorialement à partir des flux qu'elle produit (relation entre producteur et consommateur) et des terrains qu'elle consomme (foncier nécessaire au traitement des marchandises). Ces aspects "cinétique" et "statique" déterminent les comportements des investisseurs et expliquent leurs localisations. C'est donc à partir du double levier que représentent d'une part les axes de transport et d'autre part la mise à disposition d'espaces d'accueil que se construit une politique régionale.

Il ne s'agit pas ici de bâtir un programme qui serait ensuite acté par les pouvoirs publics pour servir de support à un document directeur, mais de présenter les orientations qui semblent souhaitables pour accompagner les grandes infrastructures projetées ; ceci au vu des tendances repérées, des opinions émises, des analyses fournies. Bien entendu, la réflexion s'inscrit en continuité des importants travaux déjà effectués sur ce thème, notamment du **Schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon** qui a été adopté en conférence des Présidents le 18 novembre 1997.

La présente démarche prospective est située à 15 / 20 ans, échéance lointaine, mais conforme au temps nécessaire à :

- la mise en œuvre (définition, réalisation) des grandes infrastructures ferrées et autoroutières envisagées en Rhône-Alpes ;
- la stabilisation des systèmes logistiques nés de l'Union Européenne et du décollage économique de la zone centrale et orientale du continent (PECO).

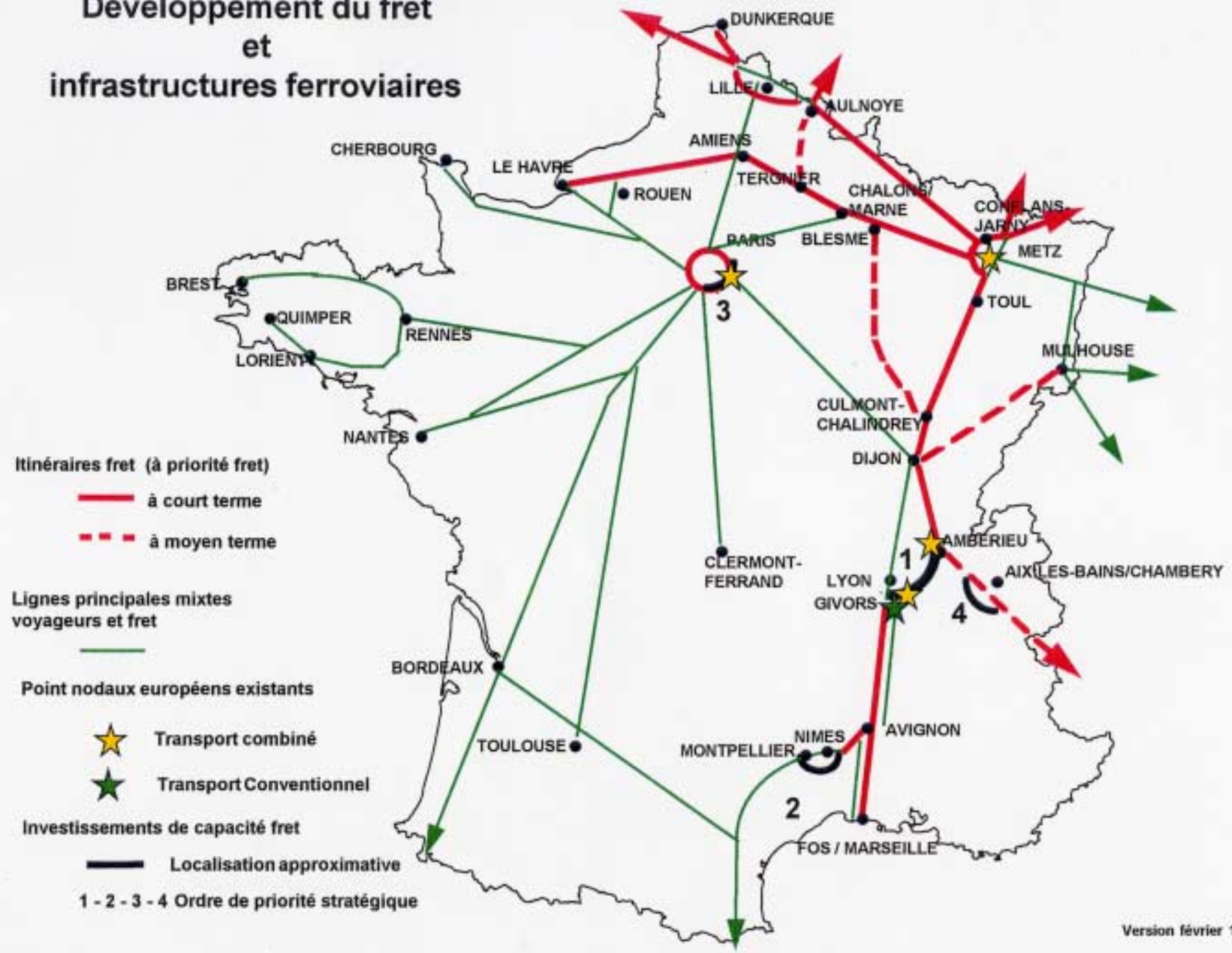
Deux grands principes fonderont cette approche. Ils résultent des observations faites dans la première partie :

- ✓ **en termes d'infrastructures de transport ; le quantitatif ne saurait primer sur le qualitatif.** Ainsi, pour faire référence à Lyon-Turin, la rentabilité de ce projet est non seulement dépendante des échanges prévus entre la France et l'Italie, mais aussi de la gestion de cette liaison et de la résolution des difficultés d'écoulement repérées aux extrémités.

Dans ce cadre, pour la région, il y a **une absolue nécessité de fluidifier et fiabiliser les trafics dans la traversée de Lyon** ; ce qui rend impératif la mise en service du contournement fret ferroviaire de cette agglomération. *La carte SNCF / RFF page suivante présente bien les priorités.* De même les conditions d'exploitation sont primordiales **et la création d'un point nodal Sud Europe** dans cet espace déterminera en grande partie le développement du transport combiné.

Ces "obligations pour usage" se retrouvent à l'identique en Italie où il y a urgence à résoudre les difficultés nées d'une région milanaise congestionnée.

Développement du fret et infrastructures ferroviaires



- ✓ **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 "dans l'esprit" par l'ensemble des collectivités locales puisqu'aujourd'hui aucun document d'urbanisme ne peut véritablement contraindre les installations de circulation à venir se positionner sur des espaces qui leurs seraient réservés à l'échelle de la région. Dans les faits, rien n'interdit à une commune de rechercher des investisseurs dans le domaine de la logistique.

Dès lors, la tentation est grande de tirer profit d'une situation géographique intéressante (par exemple : présence d'un échangeur autoroutier) pour récupérer des emplois et des ressources fiscales. Laisser se développer cette logique conduit à un émiettement des investissements préjudiciable à l'émergence d'une région structurée et entraîne mécaniquement de nombreux effets négatifs : multiplication des mouvements et nuisances rattachées, mauvaise lisibilité d'ensemble, ...

L'effort de communication est donc particulièrement important. Pour que le message soit entendu, il est nécessaire qu'il puisse présenter une cohérence dans les choix faits par l'Etat, la Région, les départements, en matière d'aménagement du territoire ; **un projet collectif n'est jamais la somme de projets individuels.**

Sur ces bases, nous définissons ci-après les objectifs et les ambitions qui doivent sous-tendre toute volonté d'organisation logistique de la région Rhône-Alpes.

1.1. Les objectifs.

Toute tentative de produire un schéma d'orientation des investissements de circulation relève d'un double exercice. Le premier se rapporte à une approche prospective de développement qui renvoie à des notions d'organisations logistiques, de performance des systèmes de transports, de localisation des industries, ... le second intéresse l'aménagement du territoire avec tout ce que cela recouvre comme volontarisme dans l'offre mise en place.

En fait, deux grandes tendances sont susceptibles d'être prises en considération :

- ◇ *poursuite des tendances actuelles* : schéma de polarisation
- ◇ *recherche d'un équilibre territorial* : schéma d'organisation

Nous allons essayer de représenter quelles seraient les grandes lignes qui se rattachent à chacune de ces logiques pour juger d'une part des avantages et inconvénients respectifs et d'autre part apprécier quels impacts auraient ces choix sur les investissements des professionnels.

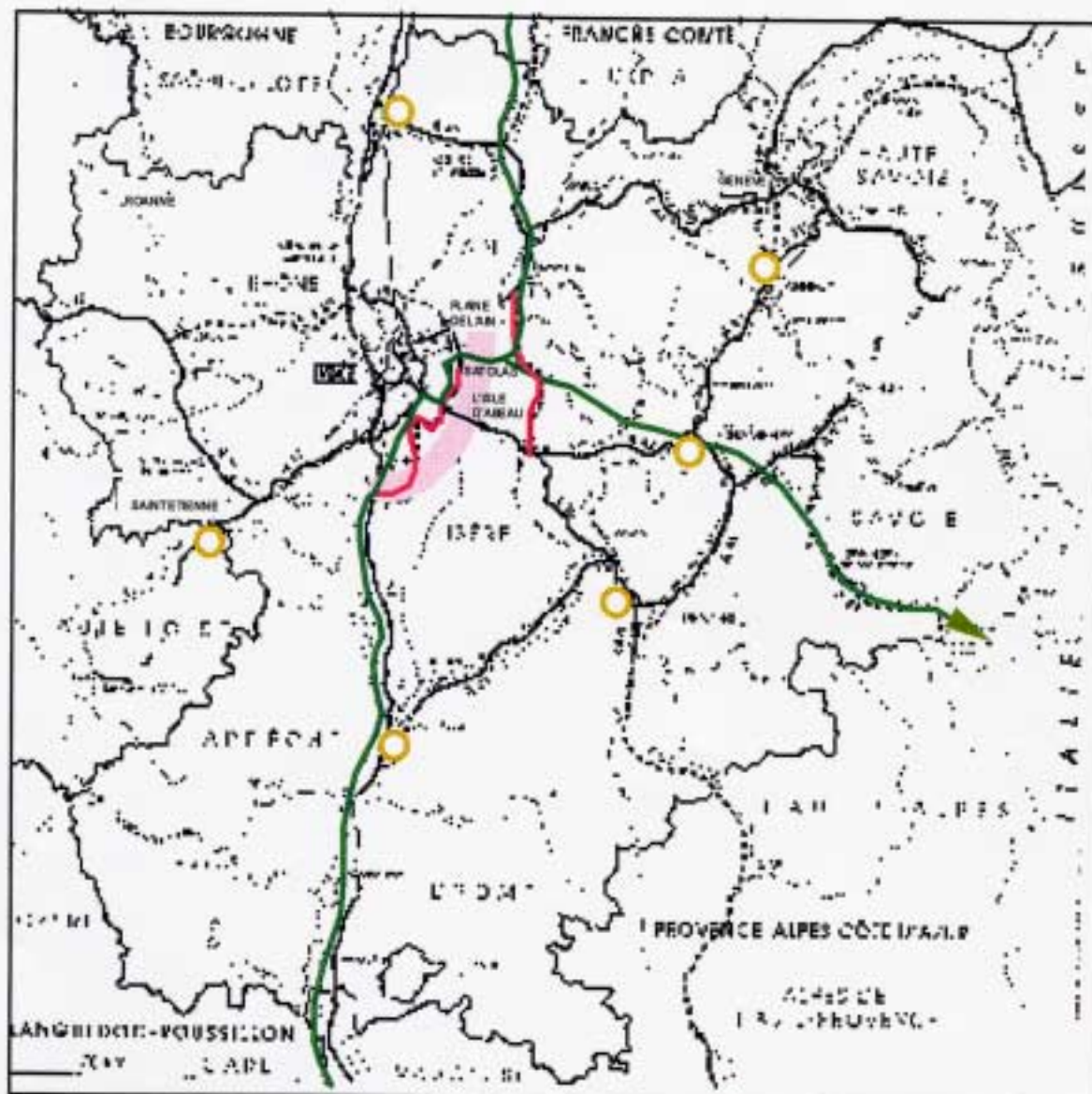
a) LOGIQUE ECONOMIQUE : vers un renforcement de la polarisation.

Cette hypothèse s'inscrit tout à fait dans le prolongement de l'existant. Ici **les effets cumulatifs classiques** (une forte présence d'entrepôts justifie toujours plus d'infrastructures et de services, lesquels attirent prestataires et chargeurs ...) **jouent à plein** au bénéfice du "grand Lyon" et des acteurs économiques qui tirent profit de la dynamique générale. **C'est le marché qui dicte sa loi au territoire.**

Dans ce cas, **les pouvoirs publics ne font que "suivre" la demande** ; ils n'interviennent pas directement et se mobilisent seulement pour apporter une réponse aux besoins des entreprises en réalisant les ouvrages nécessaires à l'écoulement des flux et en s'assurant que l'offre foncière correspond bien aux attentes.

Le caractère dominant de ce modèle est incontestablement **l'extrême centralisation des équipements dans le Sud-Est Lyonnais**. Les installations se renforcent dans une zone allant de la Plaine de l'Ain à Vienne en englobant notamment Satolas et son espace périphérique. Dans ce cadre très "libéral", la route continue à se développer avec notamment la nécessité de créer les raccordements prévus à l'Est : A 467 et A 48 pour répondre à une forte croissance de la demande née de la multiplication des bases logistiques à large rayonnement. **Le mode ferré tire lui aussi parti de la polarisation** et il est impératif de structurer fortement l'Est lyonnais autour d'une nouvelle voie.

Parallèlement à cette concentration des opérations créatrices de valeur ajoutée (traitement des marchandises à l'arrêt), il est nécessaire de créer des bases relais aux points d'articulation des flux pour desservir les zones périphériques. Ces sites secondaires n'ont toutefois aucun véritable effet d'entraînement ; ils permettent seulement de faire fonctionner le système dans sa globalité.



- voies autoroutières
- voies ferrées

- zone logistique
- base de transport

Un tel schéma est sans doute celui qui correspond le mieux à une recherche d'un **dynamisme économique "à tout prix"** et à l'affirmation en Rhône-Alpes d'un pôle majeur au niveau européen. Ce mouvement peut cependant être freiné par la congestion des axes de transport et des espaces sollicités pour l'accueil des investisseurs.

Par ailleurs, les aspects négatifs sont facilement identifiables :

- la logistique contribue fortement à la localisation des entreprises de production et de distribution. Le **risque de participer à une région à deux vitesses** est grand et porteur de déséquilibres certainement préjudiciables à un développement durable ;
- les **relations avec l'environnement se tendent** non seulement dans les zones qui recevront les entreprises, mais aussi auprès des grandes voies d'échanges. Certains lieux "subiront" les flux sans en tirer aucun avantage (emplois, ressources).

Pour qualifier cette organisation, nous pouvons donc dire qu'elle est **en plein accord avec le projet Lyon-Turin** puisque correspondant à des logiques de pôles⁵ qu'il faut relier efficacement entre eux, mais qu'elle satisfait peu aux exigences émises par le territoire.

b) LOGIQUE AMENAGEMENT : pour une organisation régionale.

Dans ce schéma, les conséquences d'une concentration extrême sont combattues et l'on considère qu'il est **dangereux de laisser faire les seuls mécanismes économiques**. Afin que le marché ne puisse à terme produire un système rejeté par l'ensemble des acteurs - et porteur de blocages préjudiciables à l'affirmation de Rhône-Alpes sur la scène européenne - **les pouvoirs publics interviennent et orientent les investissements privés** selon des règles supposées intéressantes pour l'équilibre régional.

La forte implication des "aménageurs" doit ici se conjuguer avec des principes crédibles ; en particulier il n'est pas réaliste (ni fonctionnellement, ni financièrement) de multiplier les pôles d'échanges. Les actions se concentrent donc sur quelques sites clés définis par leur situation géographique et (surtout) par leur positionnement économique (présence d'une activité de production et/ou de distribution). L'objectif est d'éviter un territoire logistique où n'apparaîtrait qu'une métropole forte (Lyon) et le désert.

Cette logique sous-tend un fort engagement de l'Etat et des collectivités locales qui doivent s'inscrire dans une même approche :

- **engagement financier, réglementaire, politique** pour accompagner les choix pré-définis en commun ; il faut canaliser les flux et les équipements par des incitations fortes ;
- **cohérence fonctionnelle et territoriale** afin qu'il n'y ait pas détournement des buts poursuivis ; une forte motivation des décideurs est utile pour entraîner les opérateurs.

⁵ contrairement aux voyageurs, la circulation des marchandises par fer suppose des concentrations en quelques points ; la notion d'irrigation fine du territoire n'a ici que peu de sens.

Plusieurs orientations stratégiques se dessinent et ont été maintes fois affirmées par l'Etat et la Région. Elles peuvent être considérées comme des "lignes forces" pour le moyen et le long terme :

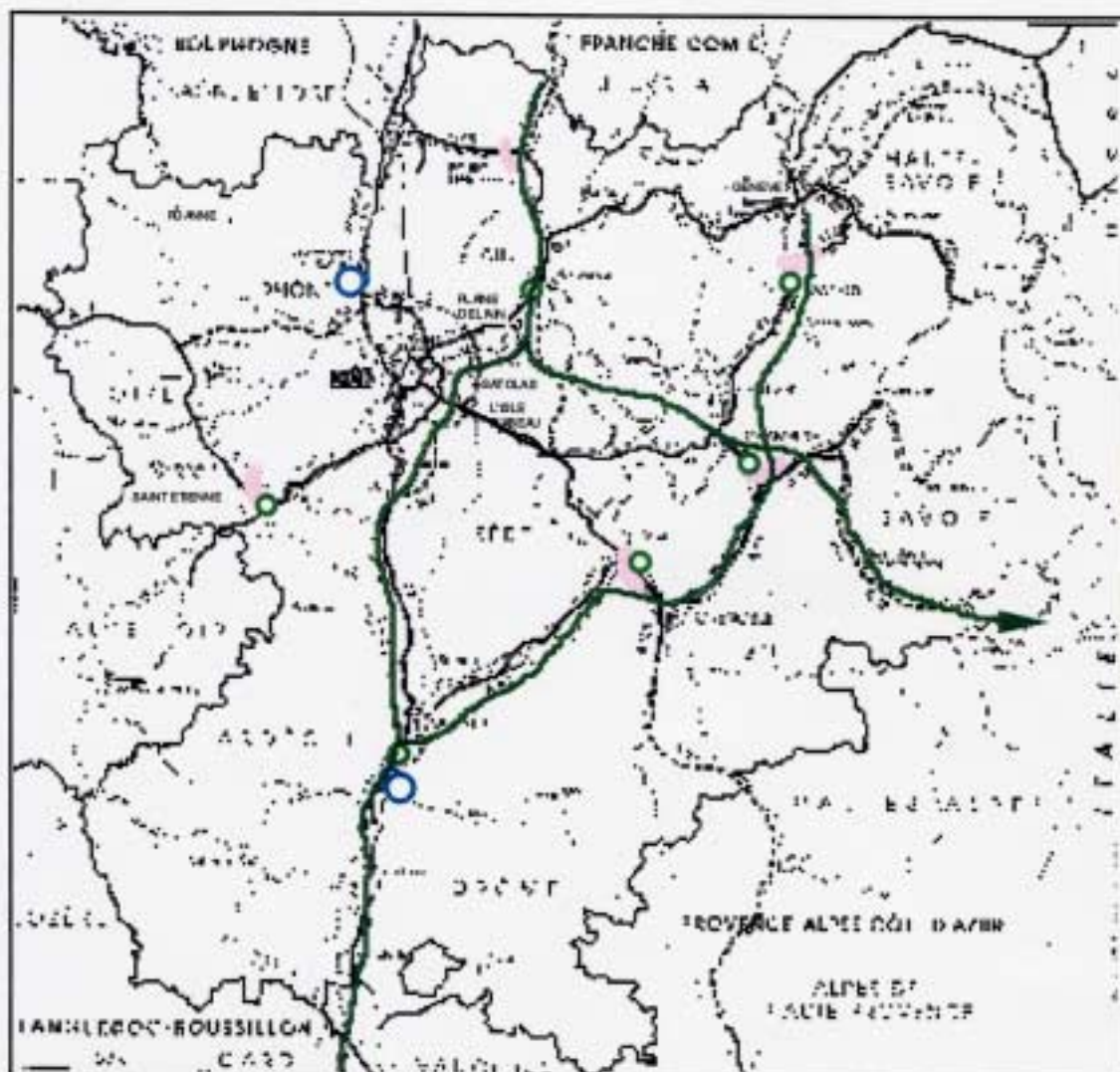
- **développer l'intermodalité** afin d'alléger la charge du réseau routier et participer à la limitation des nuisances. Cet objectif n'est pas forcément en adéquation avec la finalité aménagement du territoire ; en effet le caractère polarisateur du fer vient s'opposer à son aspect environnemental. Pour concilier ces impératifs deux actions sont à préconiser :
 - d'une part **créer des chantiers multitechniques locaux de petite dimension** (installations sommaires donc peu coûteuses) afin de se rapprocher du marché et être à même de répondre à une demande pas forcément très massifiée (il peut être envisagé de sous-traiter la "ramasse" des wagons à des opérateurs privés). Saint-Etienne, Valence, Grenoble, l'espace Annecy/Genève devraient ainsi s'équiper.
 - d'autre part **créer un point d'articulation des flux intéressant le Sud de l'Europe** et ainsi s'affranchir de la logique actuelle centrée sur le Nord autour des points nodaux de Villeneuve / Saint-Georges dans la région parisienne (trafic national) et de Metz (trafic international). Ce système est en effet peu fonctionnel dans une optique méridionale alors qu'un site en Rhône-Alpes permettrait d'échanger dans une vaste zone Sud-Europe sans rallonger de façon importante les itinéraires. Venissieux dispose des installations ferroviaires nécessaires pour recevoir un tel outil (cf. partie suivante sur les ambitions).

- **se positionner sur l'arc sud européen** à l'heure où la démographie et la dynamique d'installation d'entreprise "tirent" le continent vers la Méditerranée. Dans ce cadre, la région peut être simultanément pôle Sud de l'Europe du Nord et pôle Nord de l'Europe du Sud.

Cette place stratégique - *et somme toute naturelle* - n'intéresse pas seulement Lyon, mais aussi l'axe Rhône-Saône et le sillon alpin dans son intégralité. Pour être ce point pivot dans un espace qui s'affirmera certainement comme une zone de fort développement, il faut améliorer les liaisons ferrées et **donner à l'axe Valence - Grenoble - Chambéry - Annecy un rôle structurant** qui déborde le cadre régional (double voie électrifiée). Face à cette logique orientée vers le Sud, l'agglomération de **Valence** doit devenir un emplacement privilégié tant pour l'écoulement des flux (tri-modalité) que pour leur traitement (valorisation logistique).

- **instaurer une communauté de couloir** entre Lyon et Marseille. Dans un contexte où :
 - les ports sont appelés à être des pôles clés dans l'affirmation des stratégies développées par les grands groupes industriels à l'échelle mondiale,
 - des eurorégions puissantes s'imposent au niveau continental avec tout ce que cela suppose comme dialogue et concurrence ;

les deux grandes métropoles du quart Sud-Est français (Lyon et Marseille) ont tout intérêt à former une entité capable de s'organiser pour répondre ensemble aux défis nés de la polarisation économique et de la construction européenne. Le Rhône deviendrait ainsi la colonne vertébrale d'une vaste zone où des villes comme Vienne, Valence auraient une position particulièrement favorable pour accueillir les métiers de la logistique.



voie ferrée
chantier rail-route

port fluvial

zone logistique

Ici, les infrastructures ont un rôle déterminant, **l'aspect volontariste doit primer sur la recherche de rentabilité**, ce qui place le politique au cœur du système. Les liaisons autoroutières (A 51, Lyon Saint-Etienne premier maillon d'une diagonale qui irait jusqu'à Toulouse voire en Espagne via une percée pyrénéenne centrale) et ferrées (Lyon-Turin et sillon alpin déjà mentionnés) permettent de distribuer les "chances".

Les inconvénients sont à rechercher d'une part dans le considérable **effort financier** qui serait indispensable pour orienter les entreprises en dehors du grand Lyon et d'autre part dans le **risque d'une dispersion** qui pourrait compromettre l'émergence d'un moteur apte à dynamiser l'ensemble de la région.

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin analysé sous le seul angle marchandises (et non voyageur) n'est pas en soi un atout d'aménagement régional - cf. p. 37 -, sauf à être le déclencheur d'une politique d'équipement qui s'avérerait particulièrement déterminée et audacieuse. On peut même penser que l'ampleur des engagements et le caractère polarisateur d'un tel ouvrage (avec concentration des effets aux points extrémités) viendrait mécaniquement s'inscrire en négatif face à une volonté de diffuser le développement prônée au nom d'un meilleur équilibre territorial et/ou d'un abaissement des nuisances liées aux échanges économiques.