



Schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon

*Adopté en
Conférence des
Présidents le 18
novembre 1997*

I	De la nécessité d'un schéma : les enjeux de la logistique	p 1
	<i>la logistique, un secteur en mutation</i>	
	<i>la « chaîne » logistique, facteur de développement</i>	
	<i>les enjeux d'un développement organisé et structuré</i>	
II	Stratégie et mise en cohérence	p 5
	<i>les fondements du schéma</i>	
	<i>les dispositions du schéma</i>	
	1 favoriser l'ouverture de la région urbaine de Lyon	
	2 gérer les transits	
	3 renforcer l'armature du pôle logistique par les grands équipements spécialisés intermodaux	
	4 développer le transport multimodal	
	5 afficher un ensemble différencié de plates formes multimodales	
	5.1 plates formes et sites logistiques multimodaux majeurs	
	5.2 accueil réparti de la logistique locale sur des sites offrant au moins deux modes	
	6 préserver et maîtriser les espaces sensibles	
	7 conforter le pôle logistique	
	7.1 mobiliser les opérateurs majeurs	
	7.2 développer et adapter la formation en partenariat avec les professionnels	
	7.3 saisir les opportunités offertes par les nouvelles technologies de communication	
	7.4 garantir la sécurité face aux risques de la délinquance	
	7.5 renforcer la promotion	
III	De la prise en compte du schéma	p 27
	<i>Au niveau local dans les documents d'aménagement et d'urbanisme</i>	
	<i>Au niveau national et européen</i>	
	<i>Dans une perspective dynamique, en suscitant un comité d'orientation stratégique et un outil de promotion</i>	
	Annexes	

***I - De la nécessité d'un schéma :
les enjeux de la logistique***

I. De la nécessité d'un schéma :
Les enjeux de la logistique

*La logistique,
un secteur en mutation*

- un secteur en croissance, des activités de plus en plus complexes ⁽¹⁾
- une tendance à la spécialisation (froid, matières dangereuses ...)
- un recours accru à l'externalisation des activités logistiques ⁽²⁾
- une réduction du nombre de points de stockage et de distribution ⁽³⁾
- une concentration des principaux équipements dans quelques espaces privilégiés en Europe ⁽⁴⁾

Cf cartes et schémas en annexe :

(1) le circuit logistique

(2) les opérations logistiques sont de plus en plus sous-traitées

(3) le stockage distribution en Europe

(4) la région urbaine de Lyon en Europe, un positionnement logistique privilégié

I. De la nécessité d'un schéma :
Les enjeux de la logistique

*La « chaîne » logistique,
facteur du développement*

- Une fonction clé du développement des entreprises
- Un facteur déterminant pour l'attraction des entreprises en région urbaine
- Un important gisement d'emplois diversifiés ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾

> 40 000 emplois dans les entreprises de transport et de logistique en région urbaine
> Plus de 80 000 actifs au global (y compris logistique interne des entreprises)
> + 17% entre 1990 et 1995

(source Unedic)

Cf cartes et schémas en annexe :

(5) L'activité transport et logistique dans la région urbaine de Lyon

(6) Localisation des emplois des entreprises de transport et logistique dans la région urbaine de Lyon en 1995

I. De la nécessité d'un schéma :
Les enjeux de la logistique

*Les enjeux d'un développement
organisé et structuré*

Cf cartes et schémas en annexe :

(7) la région urbaine de Lyon au cœur des
flux de transit routier international

(8) les trafics terrestres de marchandises en
France : répartition par mode de
transport

- préserver la qualité de desserte et d'accessibilité ⁽⁷⁾
- rechercher systématiquement la plurimodalité ⁽⁸⁾
- constituer un réseau de plates formes en différenciant leur vocation
- favoriser le développement de services communs
- maîtriser l'occupation des espaces à enjeux et des espaces sensibles
- garantir une bonne gestion des finances publiques

II - Stratégie et mise en cohérence

II. Stratégie et mise en cohérence

Les fondements du schéma

- **promouvoir un développement logistique pérenne**
 - > attraction d'activités nouvelles et renforcement des services
 - > intégration en amont des objectifs d'environnement, de qualité de vie et d'image

- **assurer la fluidité des infrastructures de transport**
 - > vigilance autour des échangeurs
 - > recherche de solutions multimodales

- **les potentialités des sites à enjeux**
 - > restriction des capacités d'urbanisation résidentielle aux abords de Lyon-Satolas
 - > maîtrise des espaces nécessaires au développement à long terme

- **organiser la diversité des sites sans gaspiller l'espace et en privilégiant l'intermodalité**
 - > attraction des fonctions logistiques à rayonnement sud-européen sur des plates formes adaptées (taille, services, accessibilités)
 - > implantation à proximité des pôles urbains des fonctions de distribution liées à la ville
 - > accueil réparti de la logistique nécessaire aux entreprises locales sur des sites offrant au moins deux modes
 - > valorisation - requalification des sites logistiques existants

- **favoriser le développement de services communs aux activités logistiques**
 - > structuration des grands équipements

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

1. Favoriser l'ouverture de la région urbaine de Lyon

- **Valoriser les grands axes de transits**
- **Favoriser une utilisation diversifiée des modes offerts notamment :**
 - > ferroviaire et fluvial dans la vallée du Rhône
 - > ferroviaire vers l'Italie
 - > aérien vers l'Europe et le monde

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

2. Gérer les transits

- **Préserver les centres des agglomérations des transits routiers et ferrés**
 - > Contournements adaptés
 - > Maillage efficace des infrastructures

- **Assurer et maintenir la fluidité des grandes infrastructures**
 - > Limitation du nombre d'échangeurs au strict besoin de desserte des grands pôles
 - > Vigilance face aux pressions d'urbanisation liées aux échangeurs et diffuseurs

- **Favoriser la diversité des choix entre les différents modes**
 - > Organisation des points d'échanges

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

3. Renforcer l'armature du pôle logistique constituée par les grands équipements spécialisés intermodaux

- **Site de Lyon-Satolas**
 - > Renforcement de la dimension fret aérien et de l'intermodalité air-rail
 - > Création d'une gare TGV fret express
 - > Réalisation d'un site d'accueil significatif pour les intégrateurs

- **Port Edouard Herriot**
 - > Poursuite de sa requalification
 - > Renforcement de la complémentarité Lyon-Marseille
 - > Confirmation de son rôle de base d'appui au chantier de Vénissieux pour les conteneurs à l'import-export

- **Chantier de transport combiné rail-route de Vénissieux-Saint-Priest**
 - > Nécessité de recréer un chantier performant
 - > Requalification de la zone d'activité environnante
 - > Positionnement comme équipement majeur dans le réseau européen de transport combiné

- **Site d' Ambérieu en Bugey**
 - > Affirmation de son rôle :
 - Dans le futur dispositif de fret ferroviaire entre l'Europe du nord, les péninsules ibérique et italienne et l'Europe centre-orientale
 - Sur l'axe ferroviaire Nord-Sud dédié au fret (délestage du réseau actuel saturé)

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

4. Développer le transport multimodal

- **Développement du transport combiné rail-route**

Outre l'aménagement d'un chantier performant à Vénissieux-Saint-Priest :

> Création et/ou requalification des terminaux locaux complémentaires, sous réserve de confirmation des besoins à Saint-Etienne, l'Isle d'Abeau et Ambérieu-Plaine de l'Ain

> Mise en place de mesures incitatives et d'accompagnement

> Renforcement de la capacité du chantier local de Grenoble spécialisé notamment dans le traitement des matières dangereuses

- **Structuration des ports de la vallée de la Saône et du Rhône**

Le renforcement de l'utilisation multimodale de l'axe Rhône-Saône justifie :

> Une coordination des équipements portuaires

> La promotion des liaisons avec le port de Marseille-Fos

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

5. Afficher un ensemble différencié de plates-formes multimodales

<p>5.1</p>	<p>Plates formes et sites logistiques multimodaux majeurs</p> <p>> Plates formes eurorégionales</p> <ul style="list-style-type: none">- Parc industriel logistique plaine de l'Ain- L'Isle d'Abeau - Chesnes Nord logistique <p>> Plates formes logistiques urbaines</p> <ul style="list-style-type: none">- Mions - Corbas- Saint-Etienne Nord Est - Molina la Chazotte <p>> Zones industrielles à fortes potentialités logistiques</p> <ul style="list-style-type: none">- Parc industriel de la Plaine de l'Ain- L'Isle d'Abeau - Chesnes Sud- ZIP Salaise Sablons- Saint-Etienne - Plaine du Forez Sud- Villefranche Nord Est- Meyzieu - ZI Nord (en projet)
-------------------	--

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

5. Afficher un ensemble différencié de plates-formes multimodales

5.2

Accueil réparti de la logistique locale sur des sites offrant au moins deux modes

- ZI d'Ambérieu
- Parc industriel de la Plaine de l'Ain
- L'Isle d'Abeau -Chesnes Sud
- Saint-Etienne Nord-Est - Molina la Chazotte
- Loire Saint-romain
- Triage de Chasse sur Rhône
- Ternay
- Limas - ZAC du Martelet
- Belleville
- Saint-Germain au Mont d'Or

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

6. Préserver et maîtriser les espaces sensibles

- Restreindre les capacités d'urbanisation aux abords des sites à enjeux de développement (notamment aéroport de Lyon Satolas)
- Éviter le gaspillage des espaces notamment en limitant le nombre d'échangeurs aux stricts besoins de desserte des grands pôles
- Protéger les espaces et ressources naturels ainsi que les grands ensembles paysagers exposés aux risques de pression logistique
- Maîtriser les espaces soumis à la pression

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

- 7.1** Mobiliser les opérateurs majeurs pour développer les services aux entreprises
- 7.2** Développer et adapter la formation en partenariat avec les professionnels
- 7.3** Saisir les opportunités de développement offertes par les nouvelles technologies de communication
- 7.4** Garantir la sécurité des activités logistiques face aux risques de la délinquance
- 7.5** Renforcer la promotion

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

7.1 Mobiliser les opérateurs majeurs pour développer les services aux entreprises

Pour le mode ferroviaire

> développer la concertation en amont avec les opérateurs concernés (RFF, SNCF, ...) pour les infrastructures et l'exploitation

> Traiter en priorité le contournement fret ferroviaire

Pour le mode aérien

> Favoriser le renforcement des services, notamment à l'intercontinental

> Amplifier significativement le fret avionné au départ de la région urbaine

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

7.2 Développer et adapter la formation en partenariat avec les professionnels

- > Conduire une réflexion sur les métiers et leur évolution, les diplômes et certificats de qualification existants
- > Renforcer les formations initiales adaptées à la demande
- > Favoriser l'accueil des jeunes dans les entreprises (contrats en alternance, ...)
- > Permettre la qualification ou l'adaptation des salariés à de nouveaux métiers
- > Former les demandeurs d'emplois aux métiers recherchés

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

7.3 Saisir les opportunités de développement offertes par les nouvelles technologies de communication (NTC)

Contribution des NTC au développement et à l'organisation de l'activité logistique

- > Aménager et équiper les plates formes pour un meilleur usage des télécommunications
- > Encourager l'implantation et le développement des professionnels de l'EDI (échanges de données informatiques) spécialisés logistique et transport
- > Intervenir auprès des opérateurs pour développer une offre de télécommunications adaptée aux véhicules en mouvement
- > Equiper les aires d'autoroutes et les plates formes de bornes d'informations destinées aux transporteurs

Contribution des NTC à la prise en compte de l'environnement

- > Renforcer la fluidité des trafics par une information en ligne des conducteurs
- > Contribuer à la diminution progressive du trafic par un encouragement au développement du commerce électronique

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

7.4 Garantir la sécurité des activités logistiques face aux risques de la délinquance

- > Mobiliser les entreprises, les gestionnaires des sites et les autorités publiques pour des actions concertées

- > Demander à l'Etat d'initier une démarche de coordination entre les préfets de département en charge des questions de police à l'échelle de la région urbaine de Lyon

II. Stratégie et mise en cohérence

Les dispositions du schéma

7. Conforter le pôle logistique

7.5 Renforcer la promotion

- > Afficher la vocation logistique de la région urbaine de Lyon dans les actions de promotion économique conduites par les collectivités partenaires

- > Favoriser le développement d'actions de promotion concertées entre les agences de développement (ADERLY, ADIL, AEPI..., en liaison avec ERAI)

- > Impliquer les principaux acteurs de la logistique dans la définition de la stratégie de promotion mise en œuvre par ces agences (cf. ci-après «de la prise en compte du schéma»)

III - De la prise en compte du schéma

III. De la prise en compte du schéma

*Au niveau local,
dans les documents
d'aménagement et d'urbanisme*

- Intégrer les dispositions du schéma de cohérence dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine lyonnaise en préparation

- Traduire les principales orientations du schéma dans les documents d'urbanisme:
 - Schémas directeurs
 - Plans d'occupation des sols

 - > Valorisation du rôle direct ou consultatif des collectivités
 - > Souhait que l'Etat intègre les orientations du schéma dans les « porter à connaissance »

- Développer un volet fret urbain dans les démarches de Plans de Déplacements urbains

III. De la prise en compte du schéma

Au niveau national et européen

- Volonté d'inscrire la région urbaine de Lyon comme un pôle logistique majeur en Europe qui :
 - > Participe clairement à la structuration de l'espace européen
 - Reconnaissance des fonctions nationales majeures des grands équipements : Lyon-Satolas et chantier de transport combiné
 - > Privilégie la multimodalité dans son organisation interne pour assurer une meilleure fluidité des trafics
 - Appui pour la mise en œuvre efficace de la multimodalité dans les grands sites
 - > Organise l'accueil des fonctions logistiques liées au croisement des deux grands flux Nord-Sud et transalpin

III De la prise en compte du schéma

*Dans une perspective dynamique,
en suscitant un comité d'orientation
stratégique et un outil de promotion*

- **Favoriser la constitution d'un comité d'orientation stratégique** qui associe les grands acteurs du pôle logistique, les collectivités locales et l'Etat pour :
 - > Dégager une vision à moyen terme des évolutions des métiers, des pratiques et des besoins des entreprises notamment dans les domaines :
 - De la formation initiale et continue
 - De l'utilisation des nouvelles technologies de communication
 - Du renforcement de la sécurité des activités face à la délinquance
 - > Identifier les besoins en équipements et services
- **Susciter la mise en place d'un outil de promotion** par le regroupement des opérateurs de la logistique de la région urbaine pour :
 - > Participer à la définition de la stratégie de promotion mise en œuvre par les agences de développement (ADERLY, ADIL, EPIL... en liaison avec ERAI)
 - > Apporter un appui à la définition des cibles et à la présentation des services