

ANALYSES ET EXPERTISES

II

ANALYSES ET EXPERTISES

“Le développement de la logistique en Europe et ses enjeux pour la région urbaine de Lyon”

Michel Savy
Professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées
décembre 1996

Dans son effort pour préciser et mettre en œuvre sa stratégie de développement, la Région Urbaine de Lyon a, pour son premier "Forum", choisi le thème de la logistique.

Ce choix est doublement pertinent. D'une part, la logistique est une des composantes centrales des restructurations économiques actuellement à l'œuvre, et à ce titre promise à se développer vigoureusement dans les années à venir. D'autre part, la Région Urbaine est objectivement dotée des atouts qui peuvent lui permettre de devenir un grand pôle logistique dans l'Europe occidentale du prochain siècle.

Dans cette perspective, le regard ne saurait se limiter au territoire de la région urbaine : l'action, si locale soit-elle, n'est efficace que si elle s'inscrit dans une vision globale, tant sont fortes les interdépendances, les concurrences et les complémentarités qui structurent le territoire européen, en particulier pour ce qui touche la gestion des flux de marchandises.

Il convient donc tout d'abord de situer le développement des activités logistiques dans le mouvement général des transformations économiques, pour en apprécier le contenu, la pérennité et la vigueur. Puis de situer les particularités de la Région Urbaine dans un cadre géographique assez vaste, pour identifier la place et le rôle original qui peuvent être les siens.

Cette démarche de cadrage "externe" est complémentaire d'un regard "interne" plus aigu, portant sur la région urbaine conçue comme une organisation intégrée de sites multiples.

1. Notions logistiques

Il existe de multiples définitions de la logistique, qui désignent chacune un aspect d'un phénomène profond et global : la gestion des systèmes de production (englobant la fabrication et la distribution) comme des **systèmes de flux**. Flux de **marchandises** d'amont vers l'aval, flux d'**informations** dans tous les sens et notamment d'aval

en amont, les fluctuations du débouché commercial fixant désormais, presque en temps réel, les ajustements de la fabrication.

La **gestion logistique** commande notamment, de façon plus restrictive, les **opérations logistiques**, c'est-à-dire les traitements physiques des marchandises qui précèdent ou suivent couramment les opérations de transport : manutention, stockage, emballage, conditionnement, préparation voire finition des produits, etc.

Certaines entreprises, issues ou non du monde du transport, se spécialisent dans la fourniture de ces **prestations logistiques**, à destination de clients qui pour leur part se concentrent, selon la formule consacrée, sur leur métier de base et externalisent tout ou partie de leurs opérations logistiques (d'abord le transport, puis l'entreposage).

À titre d'ordre de grandeur, l'ensemble des coûts **logistiques** représente en moyenne **12 % du prix final** des produits de grande consommation, un tiers relevant des opérations d'approvisionnement de la production et les deux tiers de la distribution finale. Parmi les composantes du coût logistique, **le transport** est le poste le plus lourd, avec environ 44 % du total. Par delà son coût direct, l'enjeu de la logistique est beaucoup plus large puisqu'il touche à la faculté pour les fabricants et les distributeurs de satisfaire les variations de la demande tout en minimisant les ruptures de stock, les erreurs et les retards.

Qu'elles soient le fait d'industriels, de distributeurs, de transporteurs ou de prestataires, les opérations logistiques s'implantent enfin volontiers dans des sites spécialisés, les **plates-formes logistiques**. Celles-ci sont dites "publiques", au sens du transport public (pour compte d'autrui), quand elles ne sont pas à l'usage exclusif d'une entreprise mais sont ouvertes à des utilisateurs multiples. Développées par des investisseurs privés ou par des collectivités locales, ces plates-formes offrent une emprise affectée aux opérations logistiques et une gamme plus ou moins large de services communs. Elles sont directement branchées sur les infrastructures lourdes de transport et, si plusieurs modes de transport sont réunis, elles sont qualifiées de "**multimodales**". Elles facilitent la rencontre entre l'offre et la demande, ainsi que la coopération des multiples métiers qui contribuent aux chaînes d'acheminement et de distribution des produits.

Ces équipements et ces opérations s'inscrivent dans un schéma organisationnel caractéristique des évolutions économiques et spatiales actuelles : l'organisation en réseau, modèle d'interrelation entre entités juridiquement ou géographiquement disjointes, qui associe les arcs (les vecteurs de transfert) et les nœuds (les lieux de rupture de charge et de traitement statique) dans un dispositif intégré.

On mesure ainsi le double enjeu des transformations logistiques aujourd'hui à l'œuvre : enjeu pour les entreprises (qu'elles soient prestataires ou clientes) dans la recherche de l'efficacité et de la compétitivité ; enjeu pour les collectivités publiques (locales et nationales) dans leur souci de soutien au développement économique et d'aménagement de l'espace.

2. Développement économique de la logistique

- Les objets de la logistique

Méthode de gestion des flux, la logistique traite de problèmes très divers dans la vie d'une entreprise, qui s'inscrivent dans des horizons temporels différents :

- le choix de la spécialisation, du dimensionnement et la localisation des **unités de fabrication** est une décision à **long terme**. Elle obéit à une multitude de critères, particuliers à la firme, sa spécialisation, son histoire, etc. Parmi

ces critères, la localisation des fournisseurs et des débouchés, et les coûts de transport correspondants, se prêtent bien à une modélisation et une quantification, pour explorer plusieurs hypothèses et aider à la décision ;

- le choix des **canaux de distribution**, à l'aval de la fabrication, est un problème de **moyen terme**, car les solutions retenues sont moins durables que pour la fabrication, surtout quand on fait appel à des prestataires extérieurs : choix de l'architecture générale du réseau, du nombre de niveaux de son arborescence, du nombre des nœuds et de leur implantation ;

- la gestion des **opérations** logistiques, enfin, est de l'ordre du **court terme**, même si l'ordonnancement des productions vise à mettre en harmonie les programmes d'activité quotidiens avec les prévisions et la planification qui guident le pilotage de la firme.

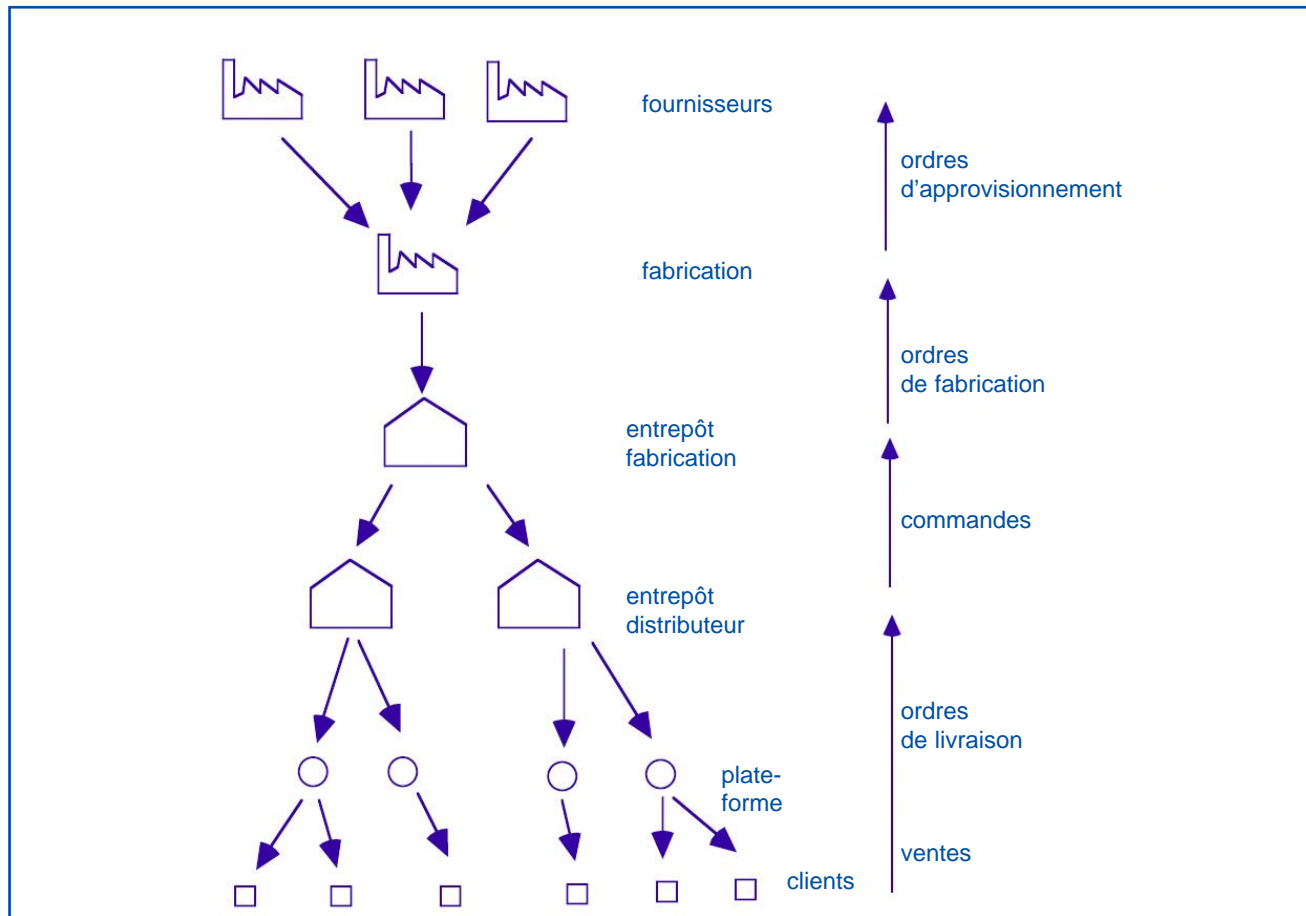
Les objets et les horizons de la logistique

Les décisions logistiques :

- localisation de la fabrication (long terme)
- choix du canal de distribution (moyen terme)
- exploitation (court terme)

Flux :

- de produits
- d'informations



- La production flexible

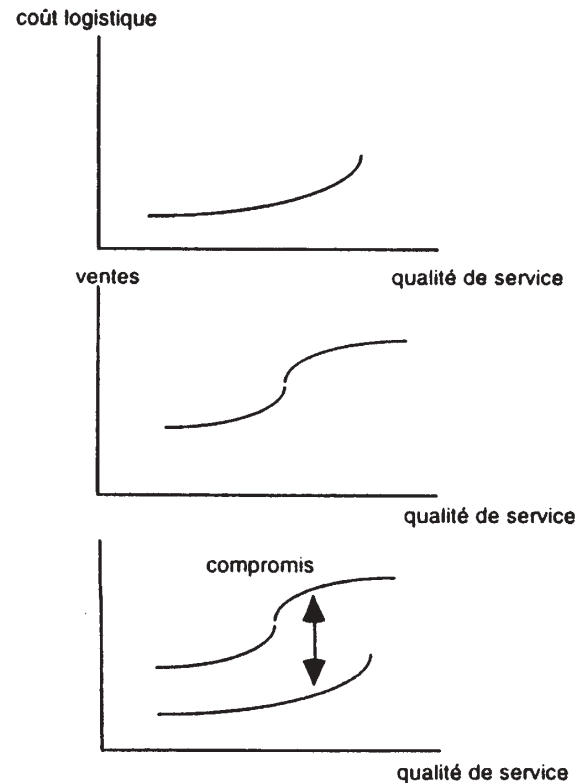
L'avènement des méthodes actuelles de gestion logistique s'inscrit dans une évolution globale de **l'organisation de la production et de la distribution**, que l'on désigne par diverses formules : "production flexible", "pilotage par l'aval", "flux tendus", "Juste-à-temps", etc.

Devant l'incertitude croissante des débouchés commerciaux, tant en termes de volume que de nature des produits, la concurrence ne porte plus seulement sur les prix des produits, mais aussi sur leur différenciation, leur variété et leur disponibilité. La production vise à répondre aux fluctuations du marché et se réorganise dans le sens d'une meilleure **capacité d'adaptation**. Cette modification en touche tous les segments, à tous les horizons temporels, depuis la conception même des produits nouveaux (en réduisant le "time to market" des innovations) jusqu'à la rapidité de distribution des produits finis, en passant par la flexibilité de la fabrication elle-même (en réduisant les temps et les coûts de tout changement de programme de fabrication). La diminution généralisée des **stocks** (sinon leur suppression), tout au long de la filière de fabrication et de distribution (stocks d'approvisionnement amont, stocks tampons intermédiaires, stocks de produits finis), est à la fois le résultat et le moyen de cette mutation. En termes de modèle d'organisation et de méthodes de gestion, la production n'est plus conçue comme une suite de séquences

relativement disjointes, chacune optimisée de façon isolée, mais comme un système intégré, dont le pilotage s'appuie sur le **contrôle des flux** (flux de produits et flux d'informations), c'est-à-dire sur la logistique.

- Optimisation sous contrainte

Comme toute opération de gestion, **la gestion logistique** consiste en une optimisation sous contrainte : il ne s'agit de maximiser unilatéralement le niveau de service logistique, ou d'en minimiser le coût. Il faut trouver le meilleur **compromis** ("trade-off") entre l'augmentation de la qualité de service d'une part et l'augmentation du coût correspondant d'autre part, compte tenu des caractéristiques du marché et notamment de l'élasticité de la demande. Cette optimisation s'effectue sur un champ plus large que dans la gestion traditionnelle du transport : il est fréquent que la mise en place d'un dispositif logistique moderne, avec une réduction des stocks, se traduise par un renchérissement du transport, surtout si le respect des délais de mise à disposition appelle un recours fréquent à l'express. Mais les économies réalisées sur le stock l'emportent sur l'augmentation du transport : le bilan global est positif.



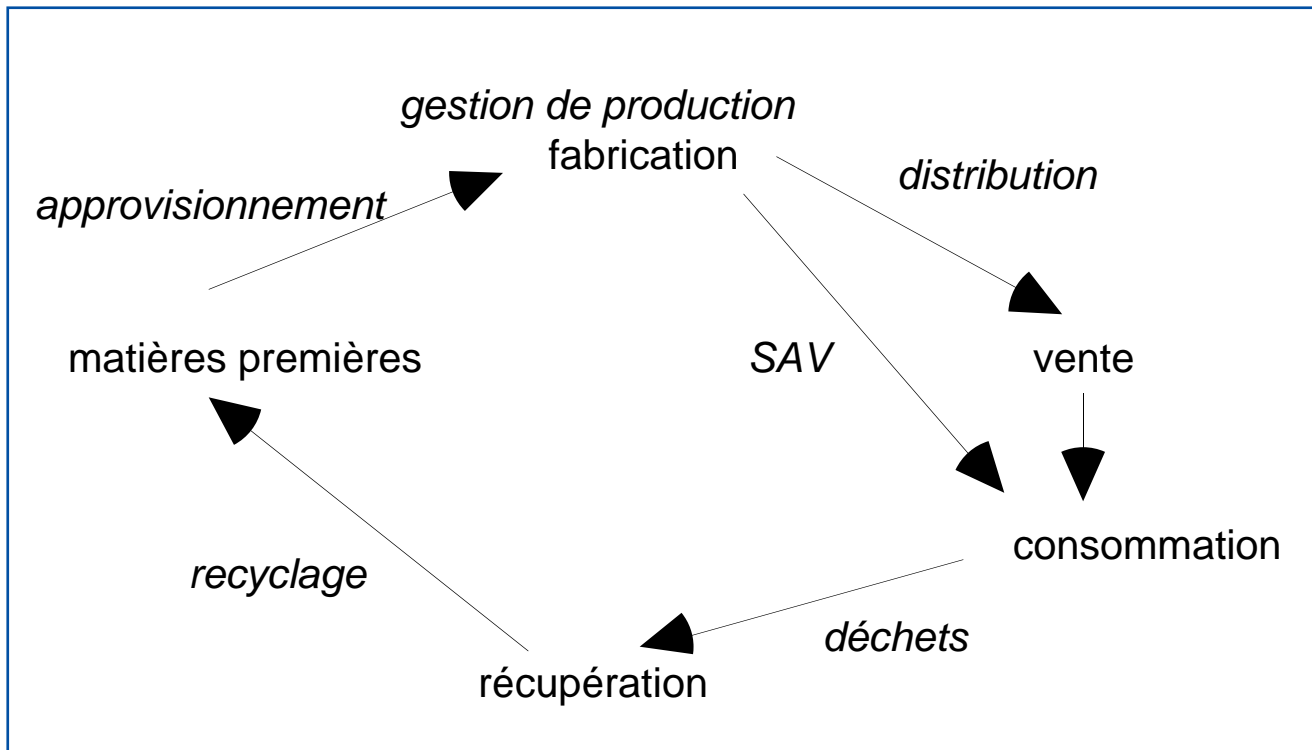
Optimum logistique

Compromis entre l'augmentation des coûts logistiques (et de la qualité de service) et l'augmentation des ventes (élasticité de la demande)

- Intégration ou diversité ?

Certains théoriciens de la logistique évoquent la notion de "**logistique intégrée**", contrôlant l'ensemble des flux de l'entreprise, de l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la vente du produit fini.

Cette notion anticipe peut-être sur la réalité car, de fait, l'organisation des grandes firmes fait encore apparaître une césure entre la logistique de **production** (dans laquelle entre parfois celle des **approvisionnement** amont) et la logistique de **distribution** à l'aval. La logistique **d'après-vente** constitue un autre circuit, généralement distinct de la vente. Enfin, une fois qu'une marchandise est consommée, il faut en collecter les déchets, pour les réutiliser, les recycler ou les détruire en respectant l'environnement (logistique "**de retour**"). À ces fonctions diverses correspondent, quand elles sont externalisées, des **offres différenciées**, émanant de prestataires spécialisés : un prestataire compétent pour l'approvisionnement des usines diffère de celui qui alimente les grandes surfaces à partir d'un entrepôt.



dégager les moyens d'investir et d'élever son niveau technique.

Depuis plusieurs années déjà, **l'exemple britannique** montre pourtant des donneurs d'ordres du secteur de la grande distribution et des prestataires logistiques ("third party contractor") conclure des contrats à moyen terme, comportant des clauses équilibrées de tarif et de partage des gains de productivité, investir ensemble dans des installations dédiées finement adaptées aux besoins du client, mettre en place des procédures élaborées, notamment pour ce qui touche les systèmes informatiques, établissant une véritable chaîne informationnelle pilotant le réapprovisionnement des stocks à partir des ventes. Il n'est pas rare qu'un prestataire britannique accompagne son client quand celui-ci se lance sur le marché du continent européen.

Les logistiques

Approvisionnement, fabrication, distribution, maintenance, ramassage des déchets, recyclage : vers une logistique intégrée ?

- Demande logistique

La **demande** logistique se caractérise par l'élévation des exigences en matière de service et par une pression inégale sur les prix. L'affinement des procédures de distribution, dans un

mouvement permanent de réduction des stocks, des délais de livraison et des taux d'erreur, passe par un renforcement des prestataires logistiques.

Le marché français semble aujourd'hui **sortir d'un cercle vicieux** : les donneurs d'ordres hésitaient naguère à externaliser leurs opérations logistiques, face à l'insuffisance de l'offre de qualité ; réciproquement, les prestataires ne se développaient pas, faute de demande ; enfin, la négociation des prix se calquait sur celle du marché du transport banal, c'est-à-dire sur une pression à la baisse empêchant le prestataire de

L'externalisation des opérations logistiques est pour le donneur d'ordre un gage de souplesse, de professionnalisme et de contrôle des coûts. Le mouvement semble maintenant lancé. L'entreposage public connaît la croissance que connut jadis le simple transport public (ce qui fait dire à un professionnel qu'" en ces temps de restriction des stocks, on n'a jamais autant construit autant d'entrepôts "). Des opérations plus complexes s'ajouteront graduellement au service de base.

- Offre logistique

Face à une demande croissante mais plus exigeante, l'**offre** se porte, comme elle l'a fait jadis pour le transport, sur un service de plus en plus **différencié**, en fonction des produits et des circuits économiques où ceux-ci sont engagés. La démarche **marketing** est plus que jamais de rigueur.

La différenciation porte aussi sur l'extension géographique du **réseau** du prestataire : il existe désormais une demande pour un service de distribution homogène à l'échelle du **marché européen** tout entier (par exemple pour le matériel informatique).

Ce mouvement accentuera sans doute encore la **bipolarisation** de l'industrie du fret, différenciant les entreprises capables d'élargir la gamme de leurs prestations, de constituer et d'étendre un véritable réseau, et celles qui seront cantonnées au simple transport, souvent en position de sous-traitance pour le compte des précédentes.

Contrairement à ce qui est parfois dit sur "la fin des flux tendus", les évolutions en cours sont loin d'avoir atteint la fin de leur déroulement. Elles se poursuivront durablement, en se diffusant dans les branches où la gestion logistique moderne est déjà présente et en touchant de nouvelles branches de l'industrie et de la distribution.

3. Développement géographique de la logistique

Ces segmentations techniques et économiques ont une dimension géographique, qui intéresse, par delà le marché, les responsables locaux soucieux de développement économique et d'aménagement.

Les grands réseaux de distribution, notamment, comportent **plusieurs niveaux d'implantations**, aux rôles emboîtés : pôles centraux alimentant l'ensemble du dispositif, centres secondaires d'envergure régionale, centres locaux souvent réduits à une fonction de transfert rapide (sans

immobilisation ni traitement approfondi des marchandises).

La décomposition des niveaux dans les réseaux met en lumière des fonctions différentes, s'exerçant dans des rayons d'ampleur inégale, comme le montre la typologie suivante des terminaux de fret :

En termes de distances, trois rayons d'action se dégagent :

- de 0 à 30 km : distribution urbaine, à proximité des grandes agglomérations ;
- de 30 à 250 km : distribution régionale, de 5 à

Fonction Aire d'influence	Terminal de fret sans stock : transport		Terminal de fret avec stock : logistique	
	collecteur	distributeur	collecteur	distributeur
Locale	Agence de messagerie (ramassage)	Agence messenger (livraison) Magasin avancé	Silos à céréales	Dépôt revendeur de matériaux de construction
Régionale	Plate-forme de groupage (étoile)	Plate-forme de dégroupage (étoile)	Dépôt grossiste répartiteur	Entrepôt régional d'industriel ou de distributeur
Nationale	Hub messenger express	Hub messenger express (ex. : Paris)	Entrepôt d'industriel	Entrepôt central distributeur ou industriel
Européenne	Hub messenger express	Hub messenger express (ex. : Bruxelles)	Entrepôt d'importateur	Centre de pièces détachées
Mondiale				Centre de distribution international

Source : J. Colin 1993.

10 implantations en France suffisent à atteindre chaque jour, par la route, les points de vente de la grande distribution ;

- rayon de 700 km : entrepôts centraux d'entreprises à vocation européenne ou internationale.

À cette **hiérarchie des fonctions et des distances** d'influence correspond une **hiérarchie des villes** d'appui des nœuds des réseaux de transport et de logistique. Mais "qui peut le plus peut le moins" : une ville capable d'accueillir une fonction européenne est bien placée pour exercer aussi une fonction nationale et, a fortiori, régionale.

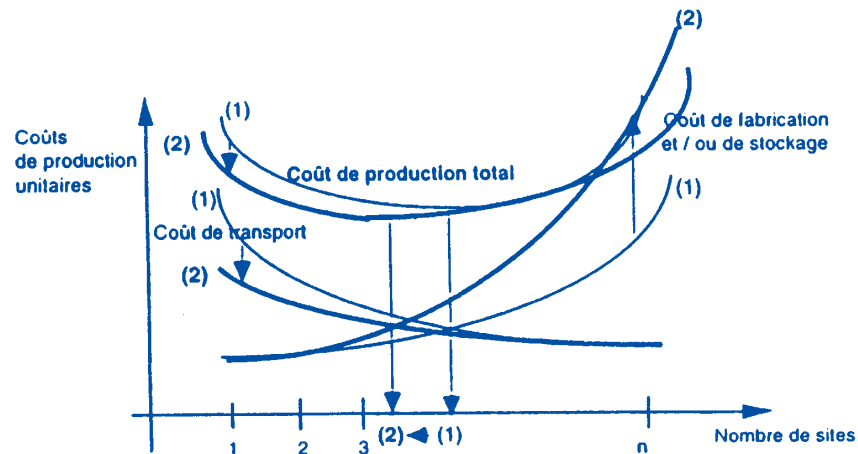
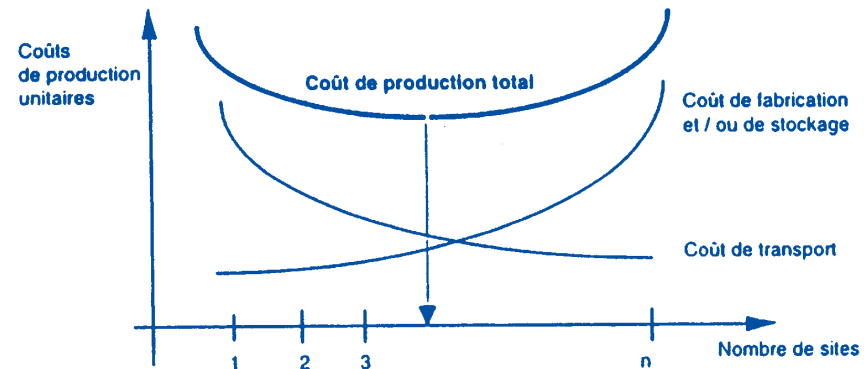
- Polarisation spatiale des réseaux

La tendance actuelle est à la **polarisation** des réseaux, en réduisant le nombre de couches qui les constituent, en réduisant le nombre de nœuds tout en augmentant la taille de chacun d'eux.

Avant d'en énumérer quelques exemples, on constate que l'organisation - et donc la localisation - des activités logistiques s'analyse bien comme la recherche d'un **compromis** entre objectifs désirables mais contraires : minimisation du coût de stockage mais aussi du coût du transport, allégement des organisations et disponibilité à la clientèle, flexibilité qualitative et quantitative de l'appareil productif et économie des moyens, standardisation des

Polarisation organisationnelle et spatiale des réseaux

*La concentration de la fabrication et du stockage en un petit nombre de sites permet des économies d'échelle. En revanche, elle allonge les délais, les distances et les coûts de transport d'approvisionnement et/ou de distribution. Le renforcement des économies d'échelle et d'envergure du côté de la fabrication et de l'entreposage d'une part, la baisse des prix de transport d'autre part, alimentent la concentration des sites, et la **polarisation** du territoire.*



procédures et réactivité, etc. Le compromis satisfaisant dépend des produits considérés et des filières de production ou de distribution dans lesquelles ceux-ci sont engagés.

Les produits dont le **coût de transport** représente une part importante du coût total de production, et pour lesquels les économies d'échelle en matière de fabrication ou de stockage sont faibles, voire négatives, sont traités par un dispositif logistique **décentralisé**, de faible ampleur géographique.

En revanche, les produits pour lesquels les **économies d'échelle** et d'envergure de la fabrication et de l'entreposage sont importantes et dont le coût de transport est relativement faible, du fait de leur haute "densité de valeur" (exprimée en francs par kilogramme), sont fabriqués et stockés en un nombre limité de sites, de façon **centralisée**.

Familles logistiques et polarisation

Dans une étude du Club Eurotrans, Jacques Colin affine l'analyse, en différenciant les organisations selon les caractéristiques logistiques des produits d'une part (parmi lesquels il distingue les produits à forte et faible valeur, expédiés en grande et petite quantité) et des livraisons d'autre part (espacées et rapprochées, avec des rythmes aléatoires ou réguliers).

Les "zones" 1 à 6 sont autant de familles d'organisation logistique, classées par ordre de polarisation spatiale décroissant. Les systèmes les plus polarisés (zone 1 du tableau) concernent les biens d'équipement professionnels, les pièces de rechange à très forte valeur. Les systèmes fortement polarisés (zone 2) traitent les biens d'équipement des ménages à forte valeur (automobile, électroménager, micro-informatique). Dans une position médiane (zones 3 et 4), on rencontre les pièces et les biens intermédiaires à faible valeur, mais rarement demandés. A l'autre bout du spectre (zone 5), on rencontre les biens de consommation à forte valeur et forte demande (pharmacie, confection, épicerie "riche") et, traités de façon plus décentralisée encore (zone 6), les biens intermédiaires et les biens de consommation de faible valeur (ciment, pâtes alimentaires).

Familles logistiques et polarisation						
Site unique	Livraison directe ----->			Regroupement des livraisons		
Centralisation de la production et des stocks		Livraisons	Fréquences espacées		Fréquences rapprochées	
	Produits		Aléatoires ou urgentes	Régulières	Aléatoires ou urgentes	Régulières
Répartition de la production et des stocks	Forte valeur	Volume faible	zone 1	zone 2	zone 2	zone 5
		Volume important	zone 1	zone 2	zone 5	zone 5
	Faible valeur	Volume faible	zone 3	zone 3	zone 4	zone 6
		Volume important	zone 3	zone 4	zone 6	zone 6

, Dans tous les cas, la tendance est à la réduction du nombre de sites, à la polarisation croissante des réseaux, **chaque site maintenu desservant alors une zone plus large**. La baisse des prix de transport et l'accélération des délais recherchés invitent à rechercher les économies d'échelle dans la fabrication et l'entreposage :

- l'industrie du ciment, naguère organisée sur une base départementale, compte aujourd'hui une usine pour une zone d'environ 200 km de rayon,
- la distribution de produits pétroliers s'appuie sur une trentaine de dépôts régionaux, contre 50 il y a 15 ans,
- la distribution en France des produits laitiers frais d'un grand groupe agro-alimentaire s'opère à partir de 9 plates-formes logistiques, quand il fallait 31 bases régionales auparavant,
- chaque grand distributeur alimente ses hypermarchés à partir de 5 à 7 entrepôts nationaux,
- tous les constructeurs automobiles ont regroupé la distribution de pièces de rechange sur un site unique pour le territoire français, dès lors que la messagerie permet d'alimenter les garages le lendemain avant 10 heures ou midi à partir d'une commande passée par Minitel avant 18 heures,
- la distribution de pièces pour les grands systèmes informatiques s'appuie sur un stock unique pour l'Europe, souvent situé en Hollande et couvrant aussi le Maghreb et le Moyen Orient,

- certaines pièces pour hélicoptère ne comptent qu'un stock mondial !

- Métropolisation des pôles logistiques

On pourrait imaginer que les installations logistiques, réputées consommatrices d'espace et sources de nuisance pour leur entourage (notamment du fait des mouvements de camions) s'implantent en rase campagne, à proximité de bonnes infrastructures. Il existe de tels cas, à

l'image des "gateways" du transport aérien américain, mais ils ne sont pas la règle. La plupart des réseaux logistiques calquent en effet leur implantation sur le réseau des **zones métropolitaines**, quitte à y choisir des **sites périphériques**.

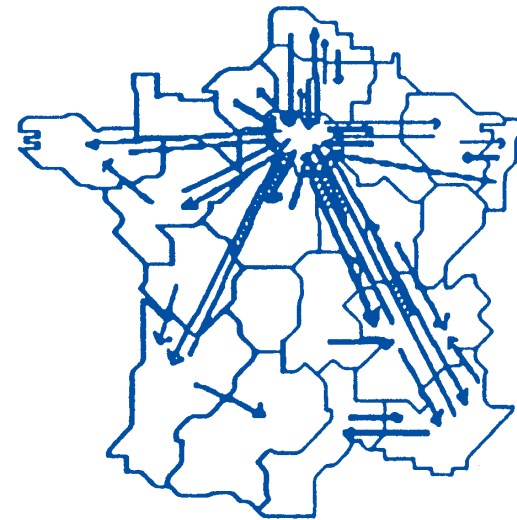
Ils y trouvent en effet :

- un **marché** proche et d'une desserte aisée, qu'il s'agisse des expéditions des sites de production ou des réceptions liées aux activités

France : principaux flux interrégionaux de produits manufacturés

— :> 500 000 t.

— :> 1 ML.



Source : Observatoire économique et statistique des transports, banque de données SITRAM, 1991.

économiques ou à la consommation de la population,

- en général, de bonnes **infrastructures**, dont les nœuds correspondent au maillage de l'armature urbaine,

- un marché des **services** à la production, auquel les prestataires logistiques appartiennent pleinement, et dont on sait qu'il est précisément un des facteurs de différenciation les plus nets entre les métropoles et le reste du territoire,

- un marché du **travail** diversifié et actif, pour le recrutement dans les métiers logistiques les plus qualifiés,

- un marché **immobilier** de sites et de bâtiments adaptés à la logistique, dans les plates-formes publiques spécialisées.

En France, le cas de **l'Île de France** est exemplaire, puisque cette région où la charge foncière est particulièrement lourde, les salaires comparativement élevés et où les élus souhaitent plutôt la localisation d'activités "high tech" que la venue de camions et d'entrepôts est devenue un nœud logistique majeur pour la distribution nationale et internationale de produits à forte valeur spécifique.

Une étude sur la **Région Urbaine de Lyon** a d'ailleurs montré que les **fonctions organisationnelles et commerciales de la logistique** se développent dans les noyaux urbains, tandis que les fonctions d'exécution (entreposage, transport proprement dit) se diffusent dans les zones **périurbaines**.

Une évolution sensible des rapports entre activités de fabrication et activité de circulation est en train de s'opérer. Naguère, le transport et les activités associées conformaient leurs implantations aux activités industrielles et agricoles, réputées seules productives. Aujourd'hui, et comme l'a montré une étude de la région de Lille, la disponibilité d'installations et de prestataires logistiques compétents et compétitifs est un **facteur supplémentaire de localisation des activités** des "chargeurs" dans les zones métropolitaines.

- Pôle logistique et "hub" de transport

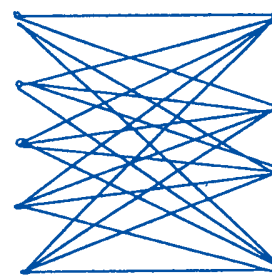
Pour assurer son rôle de pôle logistique, une zone métropolitaine doit aussi être un "hub" de transport, c'est-à-dire être au centre d'une étoile de liaisons permettant les connections les plus aisées et les moins coûteuses, en termes d'**infrastructures** et de **services de transport**.

Sous l'angle de leur **morphologie technique et géographique**, les **réseaux de transport** se classent, en effet, entre réseaux **maillés**, de point

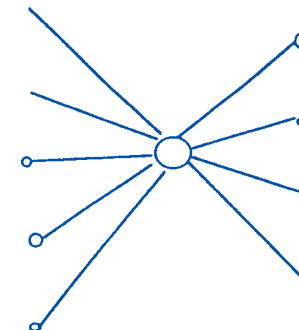
Le principe du point nodal

Le hub and spokes (littéralement, le moyeu et les rayons d'une roue de charrette) consiste à faire passer toutes les liaisons entre n points de départ et d'arrivée d'un système de transport par un point central où chaque envoi est reçu, trié, et réexpédié vers sa destination finale. Initialement mis en place pour le transport de voyageurs, ce principe a été adopté pour la messagerie express par Federal Express pour la desserte des États-Unis autour de son "hub" de Memphis, puis adopté (et adapté) par tous les autres opérateurs. Il permet de réduire considérablement le nombre d'arcs dans le réseau d'acheminement, au moyen d'une rupture de charge et d'un tri unique dans le point nodal. En effet, dans un réseau de n points de départ et d'arrivée, la liaison directe de point à point requiert $n \times (n-1)$ arcs, tandis que le passage par un point nodal permet de réduire le nombre des arcs à $2n$.

Réseau maillé



Réseau avec point nodal



Par exemple, pour $n = 20$:
 $n \times (n-1) = 380$
 $2n = 40$.

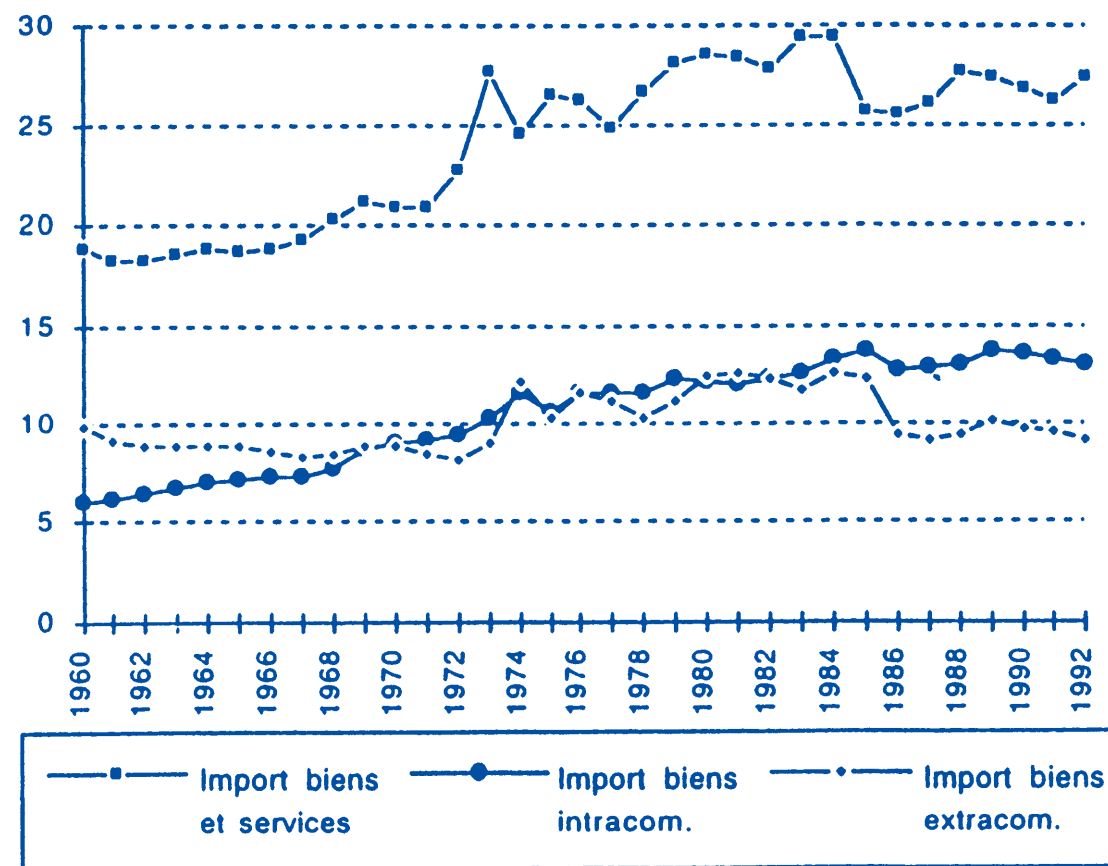
à point, et réseaux organisés autour d'un **point nodal** central, avec diverses variantes intermédiaires. Quand la traction est le poste principal du coût total de transport, le réseau vise à réduire les distances parcourues et a une morphologie maillée. Quand les soucis de massification des flux (pour atteindre un meilleur remplissage des véhicules) et de minimisation du nombre et du coût des opérations de tri l'emportent, le réseau a au contraire une forme polaire : les flux convergent et divergent d'un point nodal central, sur le modèle du système de "hub and spokes" initialement développé pour le transport aérien de voyageurs aux États-Unis.

L'évolution générale de la production avec les méthodes de "**flux tendus**" et de "juste à temps" pousse à la réduction de la taille des envois et à la multiplication de leur nombre, selon des rythmes plus aléatoires. Cette **fragmentation des lots** expédiés exige le recours à des réseaux en forme de **messagerie** qui remplacent le transport direct de chargements complets : c'est à dire au renforcement des opérations statiques de traitement du fret par rapport aux opérations de transport proprement dit, et par conséquent à la polarisation croissante des réseaux et de leurs installations nodales fixes.

- Intégration de la logistique en Europe

L'intégration économique du continent européen,

**Commerce international de l'Europe
(importations en % du PIB)**



Sources :

Commerce extérieur. Annuaire statistique, rétrospective 1958-1993, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 1994.

Commission des Communautés européennes, "Rapport économique annuel pour 1993", *Économie européenne*, n° 54, 1993.

surtout dans sa moitié occidentale, est un phénomène profond et continu : le commerce intra-communautaire se développe plus vite que le commerce extérieur européen extra communautaire. Au lieu de se dissoudre dans un marché mondial "global" indifférencié, l'Europe se constitue en un ensemble régional structuré.

Les implications logistiques de cette intégration sont fortes mais ambiguës : **l'unification** du marché européen est très inégale, selon les secteurs et les produits. L'internationalisation de la **production industrielle** est largement engagée, qu'elle touche des biens durables (produits électroménagers bruns ou blancs, par exemple, assemblages des composants provenant de plusieurs pays, rassemblés par une logistique d'approvisionnement internationale) ou des biens de consommation (dans l'agro-alimentaire, certains produits aussi courants que des yaourts sont produits pour l'échelle européenne). En revanche, le secteur du **commerce** est beaucoup moins internationalisé, les particularités nationales y restent fortes : la logistique de distribution reste principalement nationale, du moins pour les produits de grande consommation (alors qu'elle est déjà internationale pour les biens professionnels et leur maintenance). Enfin, les systèmes de **transport**, tout en étant de plus en plus interdépendants et même imbriqués, demeurent

très hétérogènes : il faut gérer à la fois **l'intégration** et la **diversité**.

Il s'ensuit un **effet frontière** marqué, qui se traduit par des flux transfrontaliers très inférieurs à ce que, toutes choses égales par ailleurs, le poids des régions coéchangistes impliquerait si elles appartenaient au même ensemble national. La question d'avenir est donc celle de la mise en place de réseaux de distribution européens, avec **l'apparition d'Euro-régions logistiques, transfrontalières**. C'est déjà le cas pour quelques commerces spécialisés (meubles, mode), mais les particularités alimentaires et d'autres pratiques culturelles constitueront encore longtemps des barrières puissantes à l'intégration logistique du marché européen.

Du côté de l'offre de prestations logistiques, la barrière à l'entrée est très élevée pour couvrir un tel marché : il n'y a en **Europe, qu'une douzaine de groupes** de transport qui puissent prétendre mettre en place et exploiter un réseau d'entreposage, transport et distribution à l'échelle continentale : Nedlloyd, Kühne & Nagel, Danzas, Schenker, Géodis, NFC notamment.

Face à l'ensemble de ces transformations, et notamment la structuration du territoire européen autour de quelques métropoles puissantes, nœuds des réseaux de transport et de services, la Région Urbaine de Lyon peut légitimement faire de la logistique un des axes de sa stratégie de développement.

4. Conséquences pour la Région Urbaine de Lyon

Développer une ambition logistique dans la Région Urbaine de Lyon passe alors par une double démarche analytique d'identification des **fonctions** logistiques visées (en termes de produits traités, de services à leur apporter et donc de place de cette activité dans la hiérarchie du réseau auquel elle sera rattachée) et d'identification des **sites** les plus appropriés dans l'aire de la Région Urbaine.

Le classement selon **l'aire d'influence** semble le plus opérationnel, puisqu'il permet de faire un lien entre fonction exercée et implantation à l'intérieur de la Région Urbaine. Un établissement à vocation européenne, ou tourné du moins vers une "Euro-région" qui pourrait par exemple couvrir le sud de la France, la Suisse et une partie de l'Italie et de l'Espagne, choisira une implantation à proximité des nœuds d'infrastructures multimodales, disposant en outre de surfaces d'entreposage commodées. Une site destiné à la distribution locale pourra préférer une implantation plus excentrée à l'échelle régionale, mais plus proche de tel ou tel noyau urbain, selon les points de vente qu'il sera destiné à alimenter.

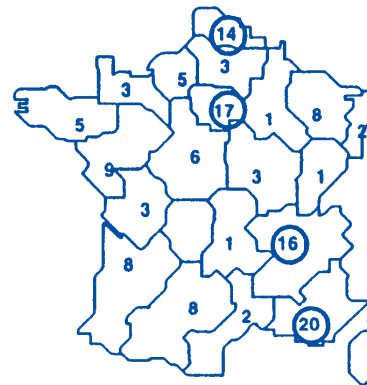
Il convient donc, d'une part, de **comparer** la région urbaine **aux autres régions européennes** susceptibles de jouer un rôle logistique d'ampleur comparable, notamment : Milan,

Barcelone, Cologne, Bruxelles, Rotterdam, et en France : Paris, Lille, Marseille.

D'autre part, de concevoir **la Région Urbaine comme un ensemble à sites multiples**, différenciés et complémentaires, susceptible d'une promotion commune, mettant en avant toute une gamme d'offres d'implantations et de services, et d'une coordination minimale visant à limiter les "gaspillages" (gaspillages qui pourraient affecter, selon un raisonnement à court terme, un site de caractéristiques exceptionnelles à une implantation banale) et les concurrences destructrices.

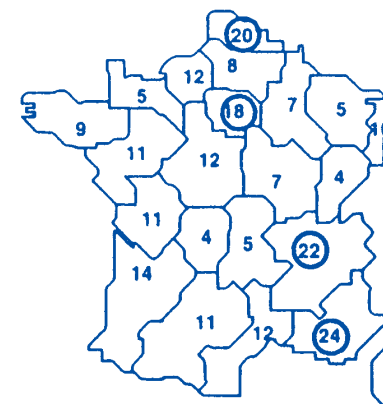
Ces orientations de développement ne sont pas futuristes : elles ne font que reprendre et systématiser une évolution déjà à l'œuvre, comme le montrent les enquêtes comparant **le poids des régions françaises** en matière d'activités logistiques. La première carte reprend une enquête menée par le CRET d'Aix en Provence, portant sur les 135 implantations des plates-formes logistiques de grands industriels, distributeurs et prestataires. La seconde carte est une exploitation personnelle et indicative d'une enquête en cours, menée dans le cadre du CEDIT (Comité d'évaluation et de développement de l'information dans les transports) sur les ressources logistiques des régions françaises, et recueillant des informations sur les nœuds des

Localisation de 135 plates-formes logistiques en France, en 1993



Source : Club Eurotrans, op. cit.

Ressources logistiques des régions françaises



Source : calcul personnel à partir de données recueillies par l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (1996)

réseaux de transport et sur les implantations logistiques (soit 209 localisations identifiées au total).

Par delà les différences méthodologiques, un axe Lille-Paris-Lyon-Marseille apparaît comme structurant la logistique française, en relation avec le reste de l'Europe. À elles seules, les quatre régions du Nord-Pas de Calais, de l'Île de France, de Rhône-Alpes et de Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent entre 40 et 50 % du potentiel logistique français ! Sur cet axe, qui est aussi un couloir massifié de circulation des marchandises, la Région Urbaine occupe évidemment une position favorable.

5. Conclusion

Pour renforcer cet atout, des **objectifs** doivent être définis, portant sur les activités logistiques à développer et précisant les **partenaires** à y associer, relevant de la sphère privée et de la sphère publique. Le choix des structures chargées de **l'aménagement** d'une part, de la **gestion** et de l'animation d'autre part, est essentiel.

La disponibilité foncière et **immobilière** est une condition préalable au développement de la logistique : il faut donc réserver et aménager les sites nécessaires. Le choix des **localisations** à

l'intérieur de la Région Urbaine est décisif, qu'il touche le branchement direct sur les infrastructures lourdes ou l'implantation dans le tissu urbain, et notamment par rapport aux zones résidentielles : il faut traiter convenablement les **nuisances** liées aux flux de transport que concentrent les plates-formes.

La tendance au développement de la logistique se poursuivra t-elle à l'avenir ? Des contraintes nouvelles, liées notamment à la **congestion** des infrastructures ou à un éventuel renchérissement du transport, amèneront-elles une évolution rétrograde ?

On peut faire le pronostic que, sauf peut-être dans quelques zones circonscrites du territoire européen, la congestion ne pèsera pas suffisamment sur la qualité et la fiabilité du transport pour inverser la tendance à l'allongement des distances et pour justifier une décentralisation des dispositifs logistiques, inverse à la polarisation actuelle. En effet, les produits voyagent de plus en plus en "temps masqué", pendant les heures de fermeture des ateliers et des magasins, c'est-à-dire la nuit, quand les infrastructures routières sont fluides, sinon sûres, tandis qu'il est vrai que la création de "sillons" horaires ferroviaires est parfois plus difficile.

Quant au **renchérissement du transport**, qu'il procède d'une évolution économique de recherche d'une meilleure qualité, ou d'une

volonté politique nationale ou européenne (meilleur respect de la réglementation technique et sociale, tarification plus lourde des infrastructures ou du carburant, "écotaxe" ou autres mesures d'"internalisation" des nuisances dans le système de prix), ses effets seront limités. Si le renchérissement et le contrôle réglementaire du transport se durcissent vraiment, on peut du reste se demander s'ils entraîneront une évolution en sens inverse de celle qu'avaient permise la baisse des coûts et le laxisme, ou si au contraire, selon un apparent paradoxe, ils ne se traduiront pas par une poursuite de cette tendance, par un surcroît de polarisation : les zones les plus denses du territoire, métropoles et "banane bleue", ne disposeront-elles pas d'un avantage supplémentaire à l'égard des zones peu denses et périphériques ?

La polarisation spatiale des organisations logistiques vient ainsi s'inscrire dans un mouvement général de **mise en réseau du territoire**, qui affaiblit la notion de distance géographique au profit de celle de proximité organisationnelle, temporelle et topologique des nœuds multifonctionnels que sont les grandes **métropoles**. Les pouvoirs politiques et économiques des sites favorablement placés peuvent se saisir de cette tendance, pour développer délibérément des activités de traitement de flux confortant leur tissu économique.

La Région Urbaine occupe d'ores et déjà une

position importante dans le dispositif logistique national et européen. La logistique y est désormais perçue non comme une activité ancillaire, mais comme une composante dynamique du développement, pouvant à la fois engendrer des activités et des emplois propres et susciter la localisation d'activités de fabrication ou de distribution additionnelles. Les travaux de ce forum contribueront assurément à concrétiser ces orientations stratégiques.

Bibliographie :

Bernadet, M., *Le Transport routier de marchandises*, Économica, 1997.

Bonnafous, A., Plassard, F., Vulin, B. (dir.), *Circuler demain, La Tour d'Aigues*, Éditions de l'Aube, 1993.

Club Eurotrans (Colin, J., rapporteur), *La Polarisation des espaces logistiques européens, pour la DATAR et le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche*, Aix en Provence, CRET, 1993, polygr.

Cooper J., Browne, M., Peters, M., *European Logistics : Markets, Management and Strategy*, Oxford, Basil Blackwell, 1991.

Eurosiris Conseil, *Le Marché français de la logistique*, Paris, 1993, 2 vol. polygr.

Kapros, S., *L'Espace logistique : organisation logistique et organisation du territoire, le cas du Nord-Pas de Calais*, thèse de doctorat de l'ENPC, 1994, polygr.

McKinnon, A., *Physical Distribution Systems*, Londres, Routledge, 1989.

Offner, J.-M. et Pumain, D. (dir.), *Réseaux et territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1996.

Paché, G., *La Logistique : enjeux stratégiques*, Vuibert, 1994.

M. Savy, *Logistique et territoire*, Montpellier, GIP Reclus, 1993.

Savy, M. et Nicot, B.-H., *Transport de marchandises et logistique dans la région urbaine de Lyon*, Créteil, OEIL, janvier 1994, polygr.

Savy M. et Veltz P. (dir.), *Économie globale et réinvention du local*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'aube, 1995.

Tixier, D., Mathe, H., Colin, J., *La Logistique d'entreprise*, Dunod, 1996.

Var. aut., *La Qualité logistique*, Nathan, 1993.

II

ANALYSES ET EXPERTISES

“Chaînes logistiques globales - Approche d'une infrastructure multi-modale intégrée”

Gilles Gotteland

La logistique change en poursuivant les mêmes objectifs : livre les clients, les bonnes quantités, au bon moment, et au bon endroit de manière la plus économique possible.

En revanche le champ géographique et les moyens changent. Le champ géographique est international, et donc les ressources et les marchés sont en des lieux distants. Les moyens sont constitués d'infrastructures physiques ou légales, de technologie de l'information et de la communication, de processus et d'hommes, et les solutions logistiques résultent de la combinaison de ces moyens. L'objet de la logistique est la maîtrise des flux : physiques mais aussi d'information, de transport, de décisions,

comptables, fiscales, de trésorerie... Les organisations ne sont plus pyramidales et évoluent, vers des modes virtuels caractérisés par la co-traitance de beaucoup d'opérations, la séparation des localisations des activités de coordination et d'exécution que les technologies de l'information rendent possible et la capacité de répondre instantanément aux besoins des clients se traduisant sur le terrain par des exigences de service clients très fortes (configurer, assembler, livrer un produit en 48 heures ou bien maximiser la rentabilité des points de ventes). Le développement des technologies de l'information, permet de faire communiquer et coopérer, là où elles se trouvent en un instant, une personne avec une personne, une personne avec un groupe, un groupe avec un groupe. Elles permettent aussi de renvoyer l'image à tous de ce qui se passe ailleurs : un transit une expédition, un incident qualité, un flux de retour. Elles permettent enfin de synchroniser des opérations parallèles effectuées pas des partenaires internes ou externes, à une échelle internationale depuis les fournisseurs jusqu'aux consommateurs. Les gains de productivité qui sont dès lors envisageables en terme de service, de coûts, de niveau de stocks, sont très largement au-dessus de deux chiffres (de 15 à 50 %)

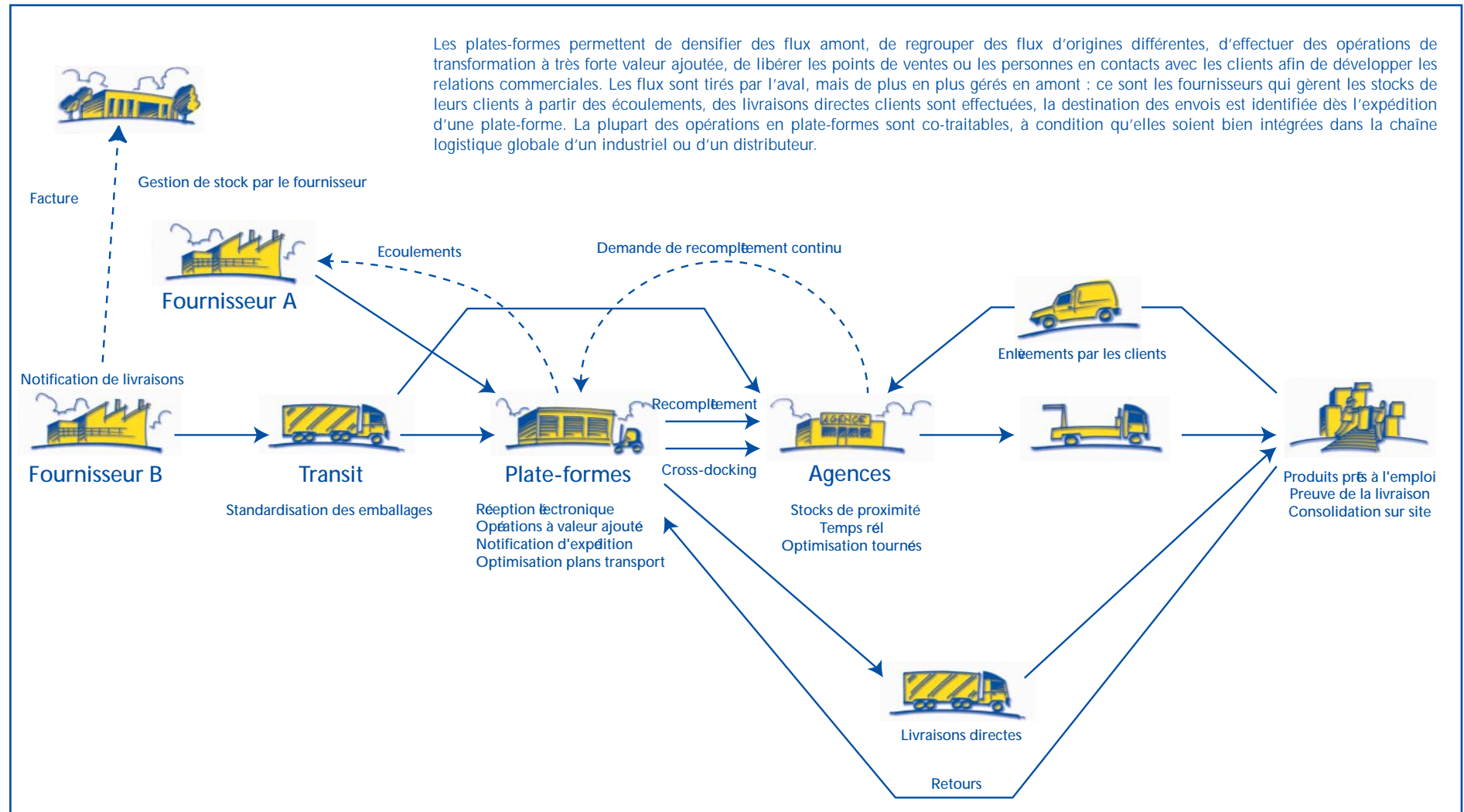
Dans ce contexte, la stratégie des grands groupe est déterminante, car leur évolution, il y a quelques années on aurait dit " industrialisante ". le type de partenariat que cherchent les industriels s'inscrit dans la durée et est avant tout fondé sur la confiance, le service, les idées et la diversité : plus sur des capacités créatrices que sur

des capacités " réservoir ". Les moyens sont là, mais beaucoup de solutions restent à inventer ou à adapter aux spécificités des grandes ou des petites entreprises.

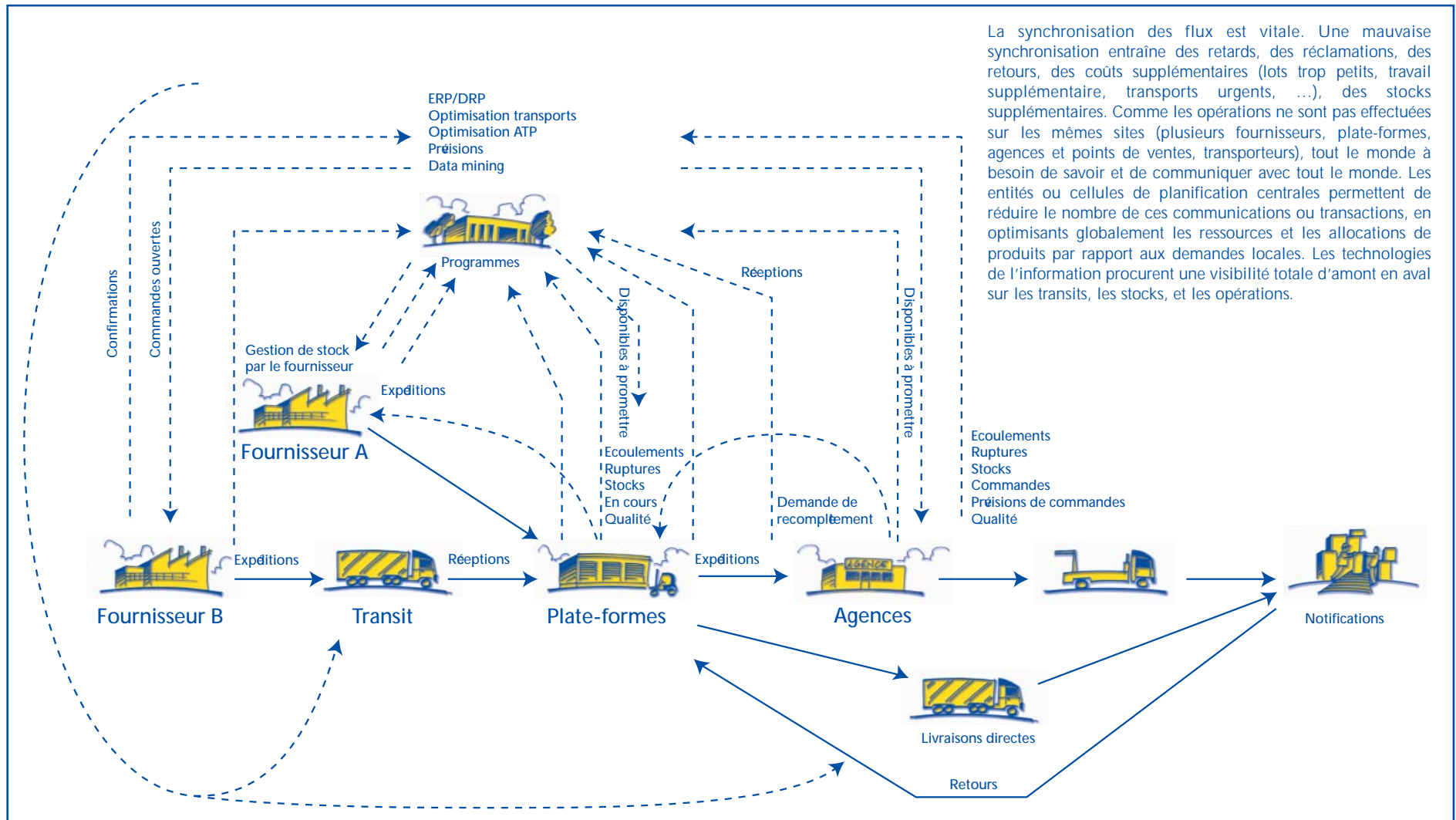
Dans ce contexte, le rôle des opérateurs logistique interne et externes et fondamental. Par opérateur il faut entendre, ceux qui fournissent les éléments de l'infrastructure multi-modale de circulation et de contrôle des flux : physiques des produits, transport de transformations, comptables, fiscales, légaux, de trésorerie Multi-modale car constituée de composant hétérogènes, de moyens de transports différents par exemple mais aussi de système d'information différents de réglementations différentes Multi-modales intégrée car il ne sert à rien d'avoir un moyen de transport disponible, si l'ensemble des produits d'une livraison ne sont pas disponibles, et si l'ordre de transfert n'est pas prêt.

L'objectif des chargeurs est de gagner de l'espace et surtout du temps pour leurs clients. Où, Comment, Combien et...Quand ?L'ensemble des opérateurs logistique possèdent une formidable opportunité car ils possèdent en commune les briques de la réponse : l'infrastructure, les processus, les technologies de la communication et de l'information et les hommes !

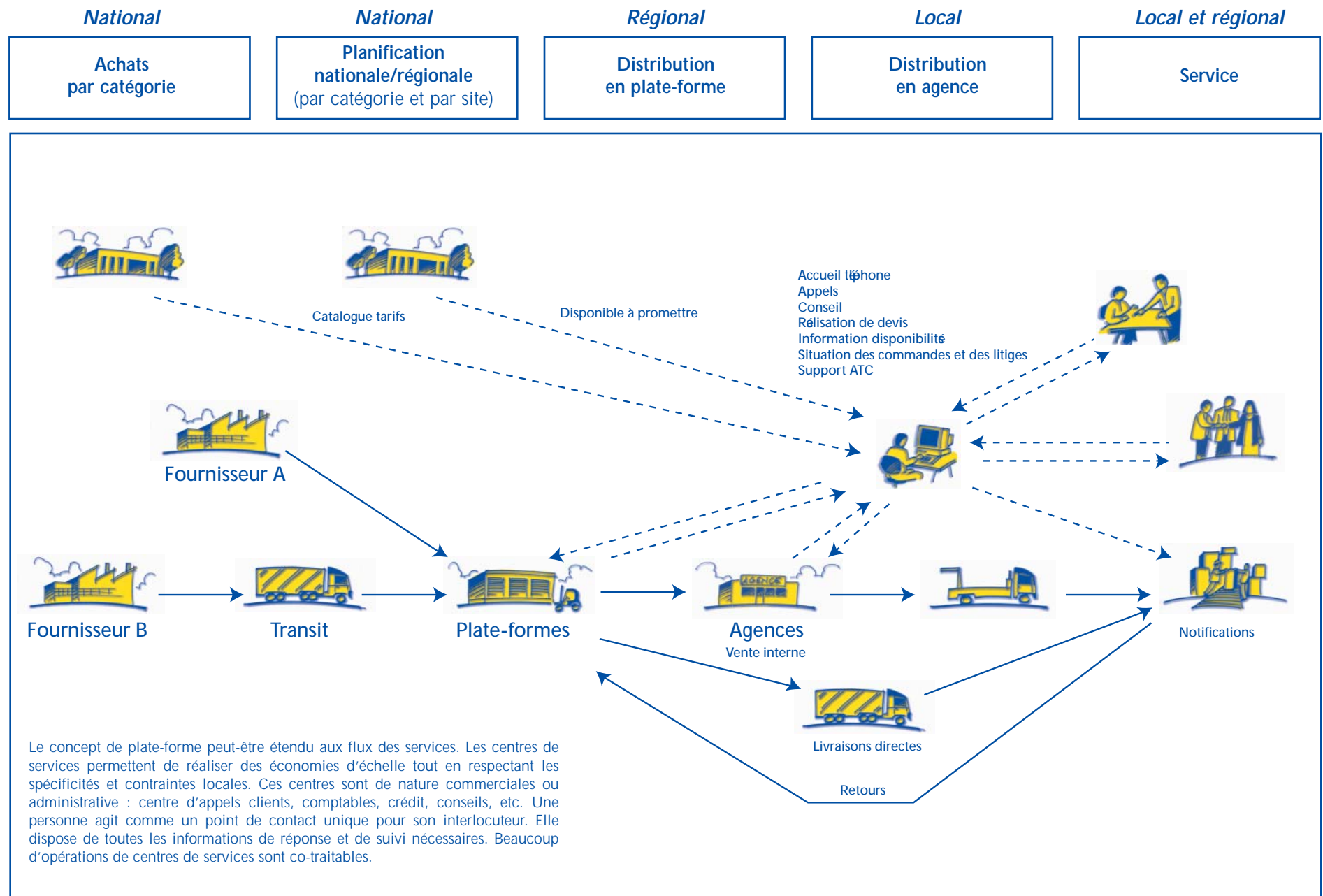
Flux physiques : exemple de la distribution des matériaux



Flux physiques : exemple de la distribution des matériaux



Flux physiques : exemple de la distribution des matériaux



Principales conclusions du groupe de travail Région Urbaine de Lyon “plates-formes logistiques” de 1992

Rapport de synthèse - septembre 1992 ⁽¹⁾

Remarques liminaires

- Le groupe de travail s'est notamment appuyé sur une mission d'expertise confiée au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) en la personne de Maurice BERNADET. Cette expertise est publiée en annexe du rapport de synthèse.

- Une grande partie des réflexions conduites par le groupe de travail s'est déroulée avant l'adhésion du Département de la Loire à l'association Région Urbaine de Lyon. De ce fait, le diagnostic et les propositions restaient à approfondir. Cette analyse a été confiée fin 1996 à l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise.

LE DIAGNOSTIC

LOGISTIQUE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DANS LA REGION URBAINE DE LYON : LE MARIAGE EST DEJA UNE RÉALITÉ

- I - La région urbaine de Lyon occupe une position stratégique dans l'espace logistique français et européen
- II - Le développement de la logistique dans la région urbaine de Lyon : une demande forte et différenciée
- III - L'offre de terrains logistiques dans la région urbaine de Lyon : un besoin d'espace

L'EVOLUTION DES FLUX ET DU SYSTEME DE TRANSPORT DANS LA RÉGION URBAINE DE LYON : DE NOMBREUSES INTERROGATIONS

- I - Vers un développement des échanges français et européens
- II - La congestion menace plusieurs axes de transports dans la région urbaine de Lyon
- III - Infrastructures et développement des modes de transport dans la région urbaine de Lyon : des inquiétudes graves pour l'avenir

UNE POLITIQUE GLOBALE D'AMENAGEMENT LOGISTIQUE DANS LA REGION URBAINE DE LYON : L'ABSENCE POURRAIT DEVENIR CARENCE

... se manifeste par trois principes :

- traiter les problèmes dans leur globalité, en veillant

aux liens entre développement économique, transport, logistique et aménagement, et en prenant en compte les données environnementales,

- maîtriser, dans le temps, les réservations foncières à dédier à la logistique,
- éviter l'éparpillement, en favorisant, autant que possible, le renforcement des pôles urbains et d'activités existants ;...

et trois objectifs :

1 - développer :

satisfaire les besoins logistiques de la région urbaine, attirer et accueillir, mais de façon sélective, des entreprises industrielles et commerciales par une offre logistique de qualité, attirer et accueillir, mais de façon sélective, de grands opérateurs logistiques européens ;

2 - circuler :

hiérarchiser les trafics et les réseaux routiers et autoroutiers, promouvoir et préparer, au regard de leurs avantages intrinsèques et grâce aux techniques multi-modales, un recours accru au fer et à la voie navigable ;

3 - aménager :

rationaliser, regrouper et intégrer aux espaces de la région urbaine, les équipements et les activités logistiques, développer les transports multi-modaux, réserver, dans le cadre d'un aménagement concerté de la région urbaine de Lyon, les espaces nécessaires à la logistique.

**“Influence du projet Lyon-Turin sur l'organisation multimodales du transport...Rhône-Alpes”
Synthèse du rapport d'étude GIP Transalpes/CRET-LOG Août 1998
(accord GIP Transalpes)**

Rapport de synthèse - Août 1998

A. La logistique en Rhône-Alpes : réalités 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 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 tech-

nologiques, la grande distribution. D'autres, comme la chimie et l'agroalimentaire 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 vent 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 qualitatif ne saurait primer sur le quantitatif. 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 :

2. 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 ;

3. se mobiliser pour le contournement fret ferroviaire de Lyon avec création d'un hub articulant les flux de transport combiné Sud-Europe à Vénissieux.

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 ;

4. 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/fluviail.

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/Vénissieux,
- " 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'Abeau,
- 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 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.