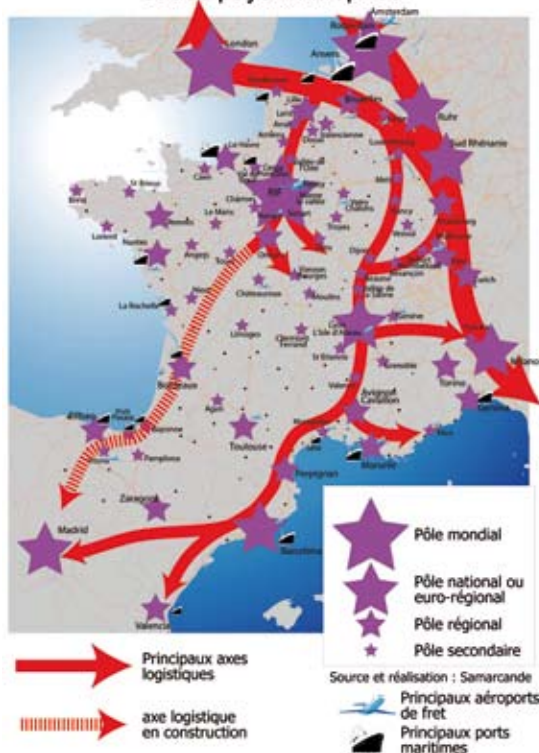


EN BLOC NOTES

SPÉCIAL SCHÉMA DE COHÉRENCE LOGISTIQUE

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes



EN AVANT POUR LA RÉVISION

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE LOGISTIQUE FIXE LES ORIENTATIONS CONCERTÉES EN MATIÈRE DE STRATÉGIE D'ACCUEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT DE LA FONCTION LOGISTIQUE DANS LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN.

Document de référence non réglementaire, le schéma constitue avant tout une démarche d'échange. Sa force se trouve dans la nature partenariale des contributions et des propositions qu'il suscite. La concertation associe les collectivités membres de la RUL et acteurs des SCOT, aux services de l'Etat, aux gestionnaires des sites logistiques et des plateformes d'intermodalité, SNCF, RFF, Ports et aéroports, institutions consulaires, agences de promotion économique, Cluster Logistique Rhône-Alpes, pôles territoriaux, professionnels de la logistique et de l'immobilier...

La plus récente version du schéma date de 2005. Des questions nouvelles sont apparues depuis :

- pression soutenue pour de nouvelles capacités d'accueil,
- souci renforcé de l'environnement,
- enjeux pressants pour valoriser l'intermodalité et préserver la ressource foncière,
- nécessité accrue de pérenniser la performance et l'attractivité économique du territoire métropolitain. ☑

Logistique, une clé de l'économie aujourd'hui

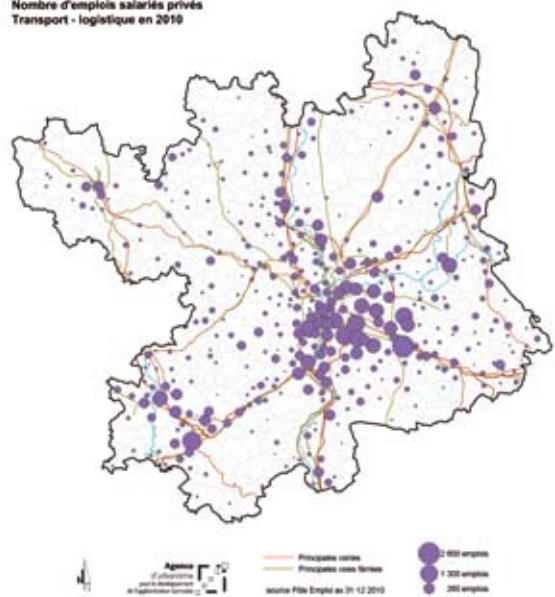
La fonction logistique dans la région urbaine de Lyon représente environ 75 000 emplois (estimation). Elle concentre 15 à 30 % de la valeur ajoutée des entreprises selon les secteurs. C'est une fonction majeure d'évolution et de compétitivité : chaque année, 60 % des entreprises font évoluer leur organisation logistique. Pour en savoir plus : tableau de bord de la logistique de l'OMPREL (réalisation Opale).

Contact : Clarisse Garin-Hameline, c.garinhameline@urbalyon.org

Logistique ?

Fonction constituée de métiers exercés à l'intérieur des entreprises ou externalisés auprès de professionnels logisticiens ou transporteurs. Elle se définit comme l'art difficile de gérer avec efficacité les approvisionnements, la distribution, et les cycles de production par la maîtrise des flux de marchandises et d'informations. La localisation est une variable essentielle de cette efficacité.

Nombre d'emplois salariés privés
Transport - logistique en 2010



La région de Lyon est la 2^e région logistique de France. La combinaison d'infrastructures performantes, d'un bassin de consommation, bassin de compétences et bassin économique fort lié à l'industrie régionale, lui donne une attractivité puissante pour accueillir les investissements logistiques.

ACTIVITÉ LOGISTIQUE

De nouveaux enjeux pour le territoire de la région urbaine de Lyon

LA RUL A INSCRIT LA RÉVISION DU SCHÉMA DANS SON PROGRAMME D' ACTIONS 2012 EN S' APPUYANT SUR DES TRAVAUX QUI MONTRENT L' IMPORTANCE ET L' ACTUALITÉ DES DÉBATS À CONDUIRE.

Laurence Texier Cabinet Advisa

"Le développement des capacités d'accueil dans une impasse"



Laurence Texier
(cabinet Advisa) :
"La gestion économe
du foncier devient une
préoccupation majeure."

QUE REPRÉSENTE LA PRÉSENCE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES DANS LA RÉGION URBAINE LYONNAISE ?

"Entre 4,5 millions et 5 millions de m² de bâtiments, c'est-à-dire une emprise foncière supérieure à 9000 hectares au total. Le site du Parc de Chesnes accueille à lui seul plus de 1,2 millions de m² d'installations logistiques. **C'est un exemple unique en France de concentration, favorable à la mutualisation dans la gestion des activités et des transports.** On observe une augmentation continue de la taille des bâtiments logistiques, à partir de 10 000 m² et le plus généralement au-dessus de 30 000 m² aujourd'hui, jusqu'à 70 000 ou plus. Pour permettre une meilleure intégration des sites dans le territoire métropolitain, la concentration des installations est plus que jamais une solution."

DANS SON ÉDITION DE 2005, LE SCHÉMA LOGISTIQUE DE LA RUL AVAIT ALERTÉ SUR LE MANQUE DE DÉVELOPPEMENT FONCIER ADAPTÉ À CES ACTIVITÉS. QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?


"La consommation foncière par les activités logistiques est revenue à son niveau d'avant la crise de 2008. On évalue à 35 ha par an le rythme de production que le territoire doit réussir à mettre sur le marché. Les sites recensés qui offrent un potentiel avec une desserte multimodale, comme le recommandent les orientations environnementales pour réduire la part du routier dans le transport de marchandises, sont bien loin d'offrir dans l'immédiat, ni même à moyen et long terme, de quoi permettre ce développement. **En réalité, la situation est plus**

tendue encore aujourd'hui car certains projets de sites à aménager sont abandonnés."

L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE SOUFFRE-T-ELLE DE CETTE SITUATION ?

"Pour le moment, la région urbaine de Lyon reste attractive. D'ailleurs, les investisseurs trouvent des solutions pour continuer à étendre leur présence dans la région. Mais attention : plus de 50 % des installations logistiques sont développées hors des sites dédiés et certains exemples récents ont montré que **la dispersion des grands bâtiments logistiques est une réelle menace pour l'avenir du développement urbain.**"

LA PRESSION FONCIÈRE EST-ELLE LE SEUL SUJET ?

"Les sujets d'avenir sont multiples au contraire. Le paradoxe est qu'il y a aussi une vacance au sein des bâtiments existants. C'est l'enjeu du renouvellement des plus anciennes installations. **Il n'y a pas encore de friche logistique, mais une réflexion doit s'ouvrir sur la réhabilitation et la possibilité pour la puissance publique de reprendre la main si les espaces sont abandonnés par l'activité.** De même, la gestion économe de foncier (densification, recyclage, mutualisation...) devient une préoccupation majeure des élus. N'oublions pas non plus les évolutions qui attendent l'organisation logistique en milieux urbains. Les conditions d'accès dans les centres urbains concerneront horaires, véhicules utilisés, mais aussi la localisation de sites d'éclatement dans l'agglomération, c'est tout un champ d'offre nouvelle à développer." 

Etudes conduites
par Advisa pour
le compte de
la RUL en 2011 :

- bilan des capacités d'accueil,
- analyse des logiques et attentes des acteurs du marché.

Christian Morel Cabinet Jonction

"Intermodalité : un avenir européen qui se joue localement"



Christian Morel (cabinet Jonction) : "Le modèle 'tout routier' ne peut plus être la référence absolue du transport de marchandises."

POURQUOI FAUT-IL ENCORE CROIRE À L'INTERMODALITÉ ?

"Non seulement il faut y croire, mais surtout s'y préparer ! Le modèle "tout routier" ne peut plus être la référence absolue du transport de marchandises lorsque sont déjà inscrites des crises climatiques et énergétiques. Une pression réglementaire accrue sur le mode routier s'en suivra et conduira à modifier les schémas de transport. Mais la progression des schémas de transport intermodaux ne sera pas linéaire. Elle dépendra des directives politiques, des investissements en infrastructures effectivement réalisés. Les enjeux sont à la fois d'ordres fonctionnels (décongestion d'axes autoroutiers majeurs, franchissement d'obstacles naturels, urbains), économiques (productivité sur longue distance du fait de la massification) et environnementaux (réduction des émissions de GES, particules...). **Le développement de l'intermodalité fret passera donc par deux ruptures : l'une dans la production du service (fiabilité) et l'autre dans la conception d'interfaces modales adaptées à ces nouveaux enjeux (efficacité).**"

QUELS SONT LES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS INTERMODAUX ?

"L'existant intermodal en région lyonnaise est constitué de deux chantiers majeurs : le port Edouard Herriot et le terminal de transport combiné rail-route de Vénissieux. Ces deux équipements, qui doivent être maintenus, peuvent répondre à la croissance d'une demande de court terme (horizon 2015-2017). Leur vocation tend à se recentrer sur une desserte locale, à savoir le marché maritime de la région Rhône-Alpes (potentiel de 540 000 EVP*). Reconnue comme un point d'articulation de premier plan à l'échelle continentale pour les trafics de

trains intermodaux (position qui se renforcera avec la Transalpine), la région lyonnaise a des droits, mais aussi des devoirs vis-à-vis du territoire français et européen. Aussi, **dans la perspective d'un développement des trafics intermodaux, un nouveau chantier regroupant les différentes techniques est à envisager à l'horizon de la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires (CFAL, Lyon-Turin).** Le secteur Sud Saint Exupéry est jugé le plus "pertinent" par les opérateurs pour sa proximité aux marchés. Tous ces équipements ferroviaires et portuaires devront fonctionner en réseau pour constituer un dispositif intermodal complet au service du territoire."

QUELS SONT LES FACTEURS D'ÉVOLUTION DE L'INTERMODALITÉ ?

"L'industrialisation des transports (concentration du fret, des moyens, des entreprises) favorise la massification des trafics et donc justifie le recours à des solutions intermodales. De nouvelles formes d'exploitation des moyens ferroviaires accompagnent cette évolution, comme la mutualisation capacitaire des trains et des installations, la gestion fiabilisée des sillons réservés au fret. La mixité des techniques ferroviaires favorise l'augmentation des fréquences et le taux de remplissage des trains. L'amélioration des performances participe également à cette évolution et se matérialise par l'augmentation de la longueur des trains (de 750 m à plus de 1 000 m) qu'il faudra traiter de manière optimale sur des terminaux qui n'existent pas aujourd'hui. Ainsi, **s'il veut conserver ses atouts d'accessibilité, le territoire rhônalpin doit anticiper ces évolutions et se doter d'équipements intermodaux performants.** Si l'avenir de l'intermodalité est européen, il se joue aussi localement." □

Etudes conduites par Jonction pour le compte de la RUL et du SGAR Rhône-Alpes (suivi de la DTA) :

- approche globale des besoins en matière d'équipements d'intermodalité (2008),
- mission de veille stratégique intermodalité (2010-2011).

*Equivalent Vingt Pieds : unité de mesure du transport par conteneur, correspondant à un conteneur standard de 6 m x 2,40 m x 2,60 m, soit environ 36 m³.

Intermodalité & transport de marchandises : de quoi parle-t-on ?

Les transports combinés peuvent se résumer à 3 types :

1. Le rail-route classique

Il permet d'acheminer des Unités de Transport Intermodales (UTI) : le conteneur, la caisse mobile, la semi-remorque routière. Il n'y a pas d'accompagnement des envois.

2. L'autoroute ferroviaire

La remorque routière est placée directement sur un wagon spécialisé. Avec ("accompagnée") ou sans ("non accompagnée") le tracteur routier.

3. Le combiné fleuve-route

L'acheminement principal des UTI se fait par la voie d'eau (automoteur ou barge + pousseur).

Le marché s'organise autour de deux segments principaux :

- "maritime" : prolongement des conteneurs maritimes,
- "continental" : transfert des caisses mobiles de la route au fer.



LE CHANTIER DU SCHÉMA DE COHÉRENCE LOGISTIQUE

LA RÉVISION DU SCHÉMA LOGISTIQUE PASSE PAR UNE VISION PARTAGÉE DES ENJEUX ET DES QUESTIONS, L'APPROFONDISSEMENT DES PROPOSITIONS PORTEUSES DE SOLUTIONS, DES RECOMMANDATIONS PARTAGÉES ET NOTAMMENT AVEC LES PROFESSIONNELS. LA DÉMARCHÉ DE CONCERTATION AMÈNERA À CONSTRUIRE DES SOLUTIONS COLLECTIVES NOUVELLES GRÂCE AUX TRAVAUX MENÉS SOUS FORME DE SÉMINAIRES D'ÉCHANGES, INTERVIEWS, TABLES-ROTONDES, RENDEZ-VOUS D'EXPERTS, OU VOYAGES D'ÉTUDES.

Pour mener à bien la démarche de la révision du schéma logistique qui doit aboutir au 1^{er} trimestre 2013, plusieurs types de rendez-vous vont être organisés :

- **Des séminaires de lancement** pour recenser largement les questionnements et attentes de toutes les parties prenantes. **5 rencontres sont organisées dans les différents bassins du territoire métropolitain** : Beaujolais Val de Saône, Nord-Isère/Vallée du Rhône-Salaise, Ain-Plaine de l'Ain, territoire ligérien et agglomération lyonnaise.
- **Des contributions thématiques ciblées** pour approfondir les propositions et consolider les recommandations des partenaires. **La RUL identifie 4 chapitres sur lesquels elle recherche l'émergence de propositions nouvelles.**

Renseignez-vous sur les dates et les thèmes qui vous intéressent. Premières dates :

- **26 juin** au Parcexpo de Villefranche-sur-Saône, organisée en partenariat avec le Cluster Logistique et la CCI du Beaujolais,
- **4 juillet** à la Maison des Territoires de Bourgoin-Jallieu, organisée en partenariat avec le Conseil Général de l'Isère.

Pour participer, contactez la RUL !



1 - Les perspectives lyonnaises pour l'attractivité de la place logistique

Partenaire : Cluster Logistique Rhône-Alpes

Il s'agit de partager les questions sur la vision stratégique de la place que les activités logistiques peuvent tenir pour le développement économique de la région urbaine de Lyon : activité logistique toujours stratégique demain ? Place du pôle lyonnais dans l'évolution des entrées maritimes et des hinterlands ? Ré-industrialisation de l'économie régionale et pertinence de sites logistiques importants ou d'infrastructures de fret performantes ? Autres territoires logistiques plus adaptés ou mieux équipés que la région lyonnaise ?

2 - Les services d'intermodalité et performance économique

Partenaire : Cluster Logistique Rhône-Alpes

Outre la réalisation des équipements, comment réunir les conditions d'offre et de service qui permettraient une utilisation des outils d'intermodalité plus généralisée ?

3 - Les sites logistiques et leur évolution

Partenaire : Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

L'accueil des activités logistiques dans le développement urbain nécessite d'améliorer l'insertion des bâtiments logistiques, de favoriser la densification des sites, la mutualisation des espaces et l'optimisation des transports. Quels messages collectifs est-il possible de porter sur ces sujets ?

4 - La production de foncier à vocation logistique

Partenaire : Centre d'Echanges et de Ressources Foncières Rhône-Alpes

Le renouvellement des grands sites logistiques aux portes de l'agglomération et la maîtrise foncière à long terme soulèvent des questionnements sur l'évolution des sites logistiques dans la durée et la possibilité d'agir pour la collectivité et les acteurs publics. □