

Toutefois ces résultats doivent être pris avec la plus grande prudence, et une telle étude mérite d'être approfondie. Elle ne peut être en effet que l'image d'une Europe intégrée à long terme, puisque par construction, la méthode suppose une certaine homogénéité dans les échanges de région à région. Or aujourd'hui, le PIB des pays qui vont rejoindre l'Union ne représentera que 5 % du PIB total...

- **Propositions d'actions**

Les objectifs sont *a minima* de fluidifier le trafic sur les corridors et de faciliter les flux de transit en réduisant les nuisances, l'insécurité et les conflits d'usage sur les voiries entre véhicules lourds et légers.

Au delà, dans un scénario de développement durable, l'objectif est d'améliorer l'efficacité et le bilan environnemental de notre système logistique sur ces corridors de fret européens en basculant sur d'autres modes et combinatoires de modes une bonne partie de la croissance prévue des échanges routiers de marchandises. Les bénéfices attendus sont alors de faire baisser à la source le niveau de consommation d'énergie et d'émissions polluantes (CO₂ notamment), de contribuer à la décongestion de zones et itinéraires saturés (y compris pour les trafics qui continueront à emprunter la route), et ce sur les segments de marché où les modes alternatifs ont une pertinence et gagnent en rentabilité.

La caractéristique essentielle du transit et d'une partie du semi-transit international de poids lourds en France est d'être concentrée sur deux principaux corridors européens, dont l'un au moins s'inscrit dans un relief contraint qui ne permet guère de diluer spatialement le trafic de poids – lourds. Elle implique déjà des signes localisés d'insuffisances et d'inadaptation, pour tous les modes, même si les infrastructures qui s'inscrivent dans ces corridors présentent certaines réserves de capacité pour faire face à la croissance des trafics. Ces signes proviennent à la fois :

- de la cohabitation de flux locaux, régionaux, internationaux et de transit, à la traversée des agglomérations ;
- de la cohabitation avec les flux touristiques, que des mesures limitées d'exploitation (en particulier interdiction des trafics de poids-lourds les week-ends et les jours de grands départs) ne suffisent plus à gérer ;
- des franchissements alpins et pyrénéens, qui ne doivent pas être uniquement analysés en terme de capacité, mais aussi de fragilité dans un environnement particulièrement sensible.

Ils ne pourront que s'aggraver avec la croissance des trafics dont on a vu qu'elle restera forte pour les flux internationaux et de transit, même si cela se fait de manière décalée et atténuée par rapport aux régions plus denses de l'Europe du Nord.

La France ne pouvant guère adopter une politique malthusienne de restriction du transit, en particulier vis à vis de pays dont elle est la seule porte de sortie vers l'Europe, le premier objectif est donc de fluidifier le trafic routier sur les deux corridors considérés.

Cela justifie un recours déterminé à des mesures de gestion des circulations, explicitées plus haut, pour une optimisation de l'usage du réseau existant et une modulation des tarifications d'usage adaptée (pour partie sans péage ou dont le péage pourrait être plus élevé dans les

zones sensibles et les sections chargées). Pour améliorer la sécurité routière, certaines mesures telles que le contingentement de camions sur certaines autoroutes ou au moins un espacement obligatoire paraissent appropriées, comme la limitation des vitesses ou encore la limitation des espacements.

Même en cas de report modal important, la croissance des trafics routiers n'en sera pas moins une réalité. La solution d'augmentation de la capacité routière ou autoroutière (nombre de voies) est donc inévitable, fondée sur le développement d'augmentation des capacités disponibles, de création d'itinéraires alternatifs et de contournements urbains.

Dans un scénario de développement durable, encore est-il nécessaire d'avoir sérieusement pesé la typologie des alternatives et des complémentarités crédibles avec d'autres modes, si celles-ci sont de nature à diminuer, reporter dans le temps voire éviter certaines réalisations lourdes comme par exemple le doublement d'une autoroute.

La concentration naturelle du trafic international sur seulement deux corridors principaux représente un potentiel de réussite et de rentabilité à terme pour des reports modaux.

Ils se développent sur des distances comprises entre cinq cents et mille kilomètres, distances favorables au fret ferroviaire et au transport de cabotage maritime (avec dans bien des cas des prolongements fluvio-maritimes à l'intérieur des terres).

Pour la constitution d'un sous-réseau ferroviaire à priorité fret

La question de la constitution progressive d'un sous-réseau ferroviaire à priorité fret est clairement à l'ordre du jour si l'on veut que la volonté politique de développer le fret ferroviaire et le transport intermodal rail-route se concrétise. Le succès du TGV, phénomène majeur des vingt dernières années pour le rail en France et en Europe occidentale, est largement dû à un sous-réseau dédié, même si la solution française permet aux rames nouvelles de poursuivre leur parcours sur la voie classique, ce qui a contribué au succès commercial de cette technique.

En conformité avec les préconisations de la Commission européenne, certains pays européens ont retenu l'exemple du fret nord-américain qui montre qu'un réseau de transport ferré spécialisant des lignes pour le fret, et y faisant circuler des matériels roulants adaptés sur de longues distances, lui procure le substrat d'un saut de compétitivité, de productivité et de fiabilité horaire. C'est pourquoi, tout en s'appuyant sur les lignes existantes pour dégager de la capacité, l'Allemagne réservera aux marchandises deux des quatre voies ferrées de la rive gauche du Rhin, les Pays Bas construisent une voie nouvelle de 160 km dédiée au fret, la Betuwe Line, pour irriguer le port de Rotterdam, la Suisse et l'Autriche dédient au ferroutage leurs projets de nouveaux tunnels transalpins, le Royaume-Uni envisage un projet de nouveau service de transport de remorques routières sur ligne classique réservée au fret entre le nord de l'Angleterre et le nord de la France.

Une croissance en France de l'utilisation du mode ferroviaire sur les grands axes empruntés par les principaux courants de transit, est un objectif ciblé géographiquement, plus pragmatique qu'une augmentation indifférenciée de sa part de marché sur tout le territoire, et qui n'a rien d'irréaliste. Notamment en matière de transport combiné, les projections de trafic à l'horizon de 20 ans montrent l'importance de la demande potentielle d'un axe Nord-Sud puissant et efficace traversant le territoire français. Compte tenu de la configuration des

corridors, il existe une opportunité exceptionnelle de se doter progressivement d'un, voire deux axes ferroviaires majeurs à forte priorité fret.

L'enjeu de la mise en place à terme d'un sous-réseau dédié ou quasi dédié, est d'offrir des dessertes cadencées de trains de marchandises massifiées et de modules de poids lourds transportés par le rail, avec un service fiable et une vitesse moyenne de 100 ou 120 km/heure sur longues distances

Le développement de tels axes à priorité ne portera ses fruits sur le transport international que quand les freins techniques et réglementaires des franchissements de frontières, enjeu essentiel pour une augmentation de la part de marché du fer à l'international, auront été effacés plus qu'ils ne le sont aujourd'hui. Faute de « grand soir » de l'interopérabilité, les coopérations entre opérateurs doivent être approfondies.

Parallèlement à ces investissements d'infrastructures souvent lourds, qui donneront leurs pleins effets à moyen ou long terme compte tenu des délais de réalisation, les opérateurs ferroviaires doivent mener des stratégies commerciales actives pour améliorer la qualité et le positionnement du fret ferroviaire.

Plusieurs d'entre eux participent, avec la France, à des accords de coopération entre réseaux permettant de réserver au fret international des sillons performants et de réduire les temps de passage aux frontières en attendant que l'interopérabilité « idéale » se réalise (exemple : le corridor Belifret qui, grâce à une organisation innovante, a permis une réduction de plus de 20% des temps de parcours sur des trajets intra-communautaires tels que Anvers-Lyon, Gevrey-Bettembourg, Anvers ou Gand-Milan, Lyon-Turin, sud-est de la France-Belgique, soit plusieurs milliers de trains internationaux circulant avec des horaires acceptables mais une vitesse moyenne de 55 à 70 km/heure encore perfectible).

Outre les flux de transit pur traversant de bout en bout le territoire, certains flux de semi-transit (globalement beaucoup plus difficiles à capter car leur intensité diminue avec la distance dans une arborescence d'origines ou de destinations) pourraient être sujets d'un transfert modal jusqu'à des plates-formes multimodales régionales ou nationales.

Enfin, si le fret ferroviaire veut pouvoir bénéficier d'une claire augmentation des capacités dont il manque aujourd'hui pour concrétiser ses potentialités, il reste impératif qu'elle s'accompagne de réformes organisationnelles et commerciales en profondeur du fret SNCF (comme évoqué dans le cadre du second scénario), et sans doute qu'une place réelle soit laissée à de nouveaux entrants.

- **Le corridor nord-sud à l'est de la France**

Description

Le sillon mosellan et le Val de Saône, constitue l'axe privilégié de transit entre l'Europe du Nord et le sillon rhodanien, tant pour le fret ferroviaire que pour le fret routier. L'autoroute A31 connaît en Lorraine des problèmes manifestes de fluidité et de sécurité, aggravés par l'ancienneté de cette infrastructure. Si la saturation des infrastructures ferroviaires est moins évidente, elle n'en demeure pas moins une perspective déjà réelle, qui doit être traitée à la

mesure du rôle qu'on lui souhaite voir jouer, tant pour développement du fret ferroviaire, que pour la mise en place de dessertes cadencées fréquentes entre les agglomérations proches.

Le couloir rhéan débouche vers le Sillon rhodanien par la vallée du Doubs, mais également vers la Suisse. Toutefois, ces destinations se caractérisent par des partages modaux fort différents. Ainsi, la vallée du Doubs, si elle est l'axe autoroutier privilégié par les véhicules légers, se caractérise par des flux ferroviaires marchandises faibles. La majorité des flux ferroviaires fret qui transitent par l'Alsace se dirigent vers la Suisse et leur avenir est d'abord lié aux décisions suisses en matière de traversées ferroviaires alpines. L'analyse de ce couloir ne saurait également ignorer les flux qui empruntent la rive droite du Rhin. En effet, la répartition des rôles entre les deux rives peut évoluer en fonction de la qualité de leurs infrastructures et du nombre de franchissements du Rhin. Aujourd'hui, sur la rive alsacienne du Rhin, la réalisation très progressive de l'axe autoroutier A35 est plutôt de nature à dissuader de forts trafics routiers de transit, alors que l'itinéraire Bâle – Mulhouse – Metz est un itinéraire de fret ferroviaire précieux aux débouchés de la Suisse.

S'y ajoute un troisième corridor, passant par la Champagne-Ardenne, développé peu à peu pour pallier la saturation des régions voisines d'Ile de France et de Lorraine, dans une moindre mesure, en les soulageant d'une partie de leurs trafics. Cette alternative s'est concrétisée par la réalisation de l'autoroute A26 Calais – Reims – Dijon.

Au sud de Dijon, le val de Saône voit converger les différents flux issus du Nord, qu'ils soient de transit international ou d'échanges nationaux (notamment de et vers l'Ile de France, la Basse-Seine ou le Grand-Est).

Le trafic y est intense, mais la congestion a pu être limitée grâce à une politique d'axes alternatifs qui a permis de capter une part des flux Paris – Dijon – Lyon. Il s'agit :

- de la ligne ferroviaire à grande vitesse qui a détourné la plupart du trafic voyageurs,
- de l'itinéraire autoroutier alternatif constitué de l'autoroute A5 et de l'autoroute A39.
- de l'itinéraire autoroutier alternatif constitué des autoroute A71 et A75.

Une partie des trafics s'échappe au Nord de Lyon vers l'Italie (vers le tunnel du Mont-Blanc), une partie le faisant au niveau de Lyon (vers le tunnel du Fréjus).

La traversée de Lyon, et la cohabitation de tous les trafics locaux, régionaux, est le principal goulot d'étranglement du corridor. Par sa situation géographique, l'agglomération lyonnaise est un nœud particulièrement dense.

Le centre-ville est très ouvert à l'automobile. Cinq autoroutes y convergent et l'axe autoroutier majeur A6/A7 traverse l'hypercentre. La création de contournements pour protéger les centres secondaires n'a pu être systématisée. Le principal contournement, l'autoroute A46 formée de deux tronçons d'autoroute encadrant une route nationale à deux fois deux voies, à la géométrie accidentogène, offre une capacité supplémentaire qui a été rapidement absorbée par la croissance des trafics. Il permet aussi une meilleure gestion des itinéraires par le biais du système Coraly. Il comporte de nombreux diffuseurs qui en font un axe de circulation locale incontournable comme en témoigne les bouchons aux heures de pointe du matin et du soir.

En matière ferroviaire, Lyon est également le lieu de convergence et de passage de flux de diverses natures – régionaux, nationaux, internationaux et de transit – qu’il s’agisse des voyageurs ou des marchandises. C’est aussi, pour les mêmes raisons l’une des principales zones d’engorgement française. Cette situation est accentuée par la nature du réseau avec par exemple le passage obligatoire à travers la gare de Lyon – Part Dieu de la plupart des trains.

Au sud de Lyon, les trafics routiers se concentrent sur une seule infrastructure, l’autoroute A9. Trois doubles voies s’offrent par contre aux trafics ferroviaires : la ligne nouvelle TGV, la ligne classique sur la rive gauche du Rhône, la ligne de la rive droite du Rhône utilisée par les circulations fret.

Les trafics de transit y sont particulièrement importants, par rapport aux fonctions d’échanges nationaux et locaux, et expliquent la congestion marquée par l’importance des migrations touristiques.

Ainsi en Rhône-Alpes, un tiers des véhicules en moyenne journalière annuelle sur l’autoroute A7 au sud de Lyon ont un déplacement supérieur à 500 km. Sur la section Vienne-Orange de l’autoroute A7, les flux de transit⁸³ représentent quelque 40% du trafic local, en moyenne journalière annuelle. L’été, cette part du transit va même au-delà des 45%, compte tenu des grandes migrations touristiques.

Propositions

La capacité de ces couloirs à répondre au trafic actuel, mais surtout à l’enjeu de la croissance des trafics attendue de l’approfondissement de l’intégration européenne et de l’élargissement de l’Union vers les PECO, dépend de la mise en œuvre d’une stratégie globale.

Même basée sur une politique volontariste de report modal vers les modes ferroviaire et fluvial, et sur la valorisation des capacités d’itinéraires alternatifs existants ou à créer, cette stratégie ne saurait ignorer le nécessaire maintien du niveau de service des infrastructures routières existantes.

Cette stratégie doit également tenir compte des décisions prises par nos proches voisins :

- la politique de la Suisse qui prévoit l’ouverture progressive et contingentée de son territoire à la circulation des poids lourds entre 2001 et 2006, et le transfert progressif du trafic vers le rail, moyennant la réalisation de deux tunnels ferroviaires (Loetschberg et Saint Gothard) qui doivent être ouverts respectivement en 2006 et 2010. Ces dispositions détourneront vers la Suisse une part, qui pourrait être importante, des trafics fret routiers et ferroviaires qui transitent actuellement par les Alpes françaises et remontent par le sillon rhodanien ;
- l’achèvement en cours en Allemagne des maillons manquants sur l’autoroute A1 (Cologne - Trèves), ainsi que sur l’autoroute A60 (Liège - Trèves) ;
- la réalisation du maillon manquant entre l’autoroute A65 et la frontière française au Nord de l’autoroute A35 (via Kandel) ;
- la mise à deux fois deux voies en Belgique de la route nationale RN5 entre Charleroi et la frontière française (Rocroi).

⁸³ flux du type Nord et Est de la France, Paris et Centre, vers Provence-Côte d’Azur-Italie et Languedoc-Roussillon-Espagne

Mieux gérer l'existant

L'optimisation des infrastructures existantes a déjà été traitée par ailleurs. Ce paragraphe vise donc à en rappeler son importance, et à l'illustrer sur un point particulier qui n'a pas été suffisamment abordé jusqu'ici : l'usage de la voie d'eau.

Promouvoir un bassin tel que le bassin Rhône-Saône en tant qu'acteur de la dynamique économique française peut permettre à de nombreuses entreprises de développer de nouveaux échanges commerciaux interrégionaux et internationaux. Cette promotion peut également passer par une politique de transport cohérente sur tout le bassin : favoriser la multimodalité, sensibiliser les acteurs économiques sur les différentes chaînes logistiques qu'ils ont à disposition. L'exemple du canal Rhône Saône en porte témoignage.

En fédérant tous les maillons de la chaîne fluviale (VNF, Port Autonome de Marseille, Ports de Lyon, Mâcon et Chalon-sur-Saône, CCI, profession des céréales...), en construisant à Fos-sur-Mer une interface fluvio-maritime réservée aux céréales, la stratégie de bassin a permis au trafic d'augmenter de 80% en huit ans pour atteindre 779 millions de tonnes-kilomètres en 2002 (soit +74% en quatre ans) et au port de Marseille de reconquérir la logistique des céréales bourguignonnes traditionnellement acheminées par camions vers Anvers.

La ligne fluviale de conteneurs Fos-sur-Mer-Lyon-Saint-Jean-de-Losne lancée en 2001 avec deux barges hebdomadaires par CGA CGM, premier armateur maritime français, a permis de doubler en trois ans le nombre de conteneurs EVP transportés (21800 en 2002 contre 10000 en 2001 et 2000). Des industriels comme Rhodia, Kodak, Michelin sont séduits par ce nouveau service dont le coût de revient est inférieur de 10 à 15% à celui des camions du fait de la massification des tonnages pour certains de leurs transports.

De nouveaux investissements sont prévus pour élargir l'impact de ces premiers succès (doublement de la capacité de stockage de l'interface céréalière de Fos-sur-Mer, doublement de la plate-forme de Lyon Terminal dédiée aux conteneurs, plus en amont à Pagny aménagement en cours d'une plate-forme multimodale associant le port de Marseille, la CCI de Beaune, VNF et la SNCF, qui intéresse le promoteur Gazelay pour y édifier une base logistique européenne d'une centaine d'hectares.

La partie purement fluvio-maritime de ce trafic (inexistant en 1998) a atteint 146 000 tonnes correspondant à l'activité d'une centaine de bateaux qui peuvent transporter, chacun, entre 1 200 et 1 800 tonnes. Ces bateaux chargent à Châlon et Macon et traversent directement la Méditerranée vers l'Italie, la Grèce ou le Maghreb. Ces perspectives sont très encourageantes. Récemment, des navires fluvio-maritimes ont été utilisés pour un transport sans transfert de charge, via la Saône et le Rhône, et une longue route maritime :

- en décembre 2001, depuis le port fluvial Edouard Herriot de Lyon jusqu'à Morgan-City près de la Nouvelle-Orléans aux Etats-Unis ;
- en janvier 2002, du port de Macon à Charleston en Caroline du Sud.

Ces transports, par voie d'eau, de colis lourds et encombrants dont les dimensions sont incompatibles avec un pré-acheminement routier, apportent une solution nouvelle à ce type de transport à travers un réseau de navigation intérieur à grand gabarit. Mais, pour les

professionnels, le transport fluvio-maritime n'est pas réservé aux seuls colis lourds et encombrants.

Terminer les actions engagées en matière routière

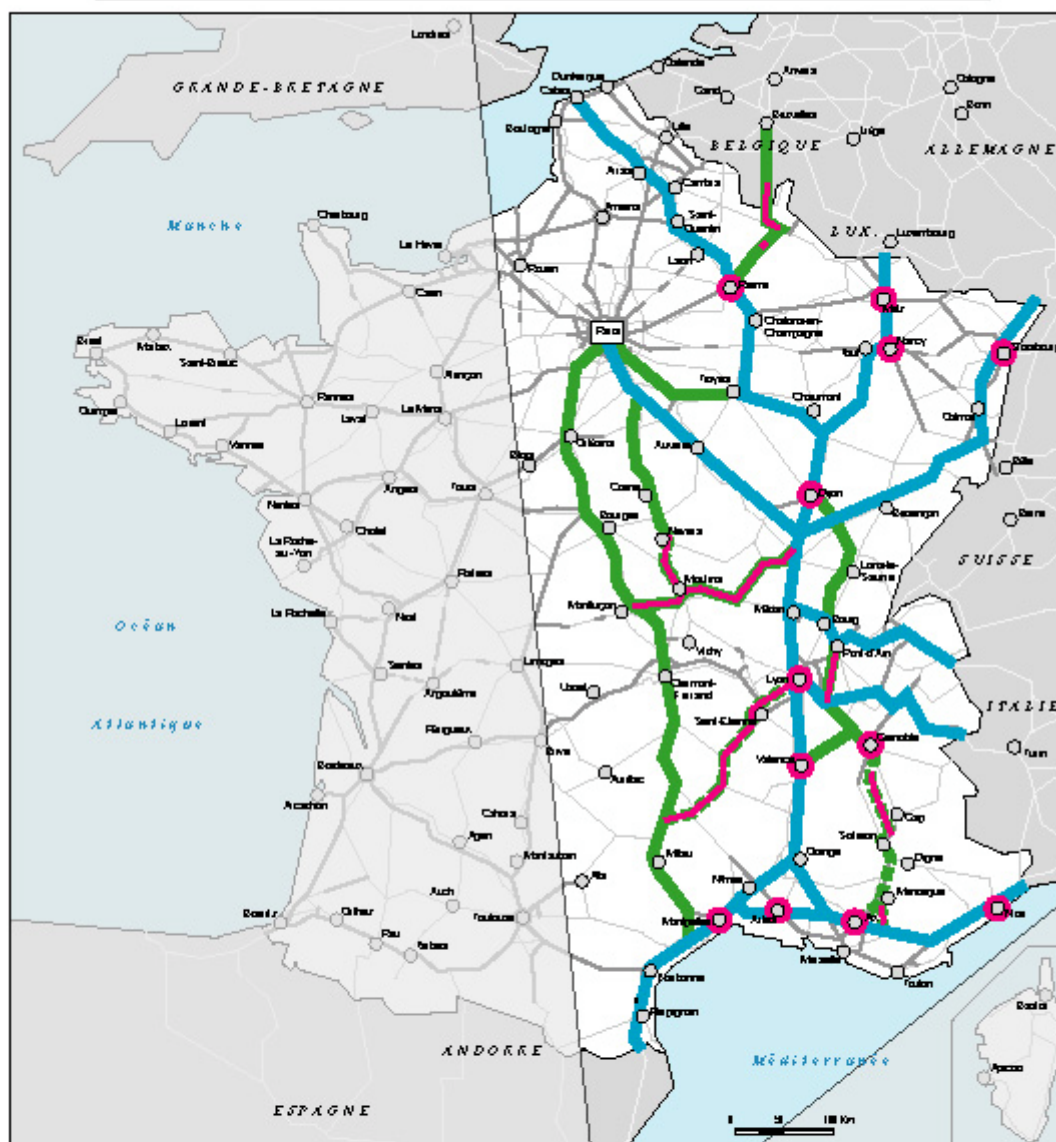
Depuis plus d'une décennie, une action déterminée a été engagée pour créer des itinéraires alternatifs à la vallée de la Saône et au sillon rhodanien qui permettent également de desservir des territoires jusque là à l'écart :

- le premier itinéraire entre la Belgique et le Val de Saône permet d'éviter les zones de saturation du Nord – Pas de Calais et du sillon mosellan, en passant à travers la Champagne par les autoroutes A34 et A26. Alors que l'autoroute A34 est en cours d'achèvement entre Reims et Charleville-Mézières, il manque un maillon entre Charleville et la frontière (branche Ouest du Y ardennais) pour rejoindre la frontière et la RN5 belge qui doit être mise concomitamment à deux voies deux voies ;
- le deuxième itinéraire rejoint Paris à Montpellier/Béziers par les autoroutes A71 et A75. Il y manque le contournement et le viaduc de Millau en cours de construction et ses terminaisons languedociennes ;
- le troisième itinéraire permet d'éviter le nœud lyonnais de Dijon à Valence par Dôle et Bourg-en-Bresse. Il y manque le maillon central qu'est l'autoroute A48 entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu, ainsi que deux compléments de liaison autoroutière entre les autoroutes A49 et A7 au Sud de Valence, et entre les autoroutes A49 et A48 au droit de Voiron.

Un fonctionnement optimal de ces itinéraires alternatifs impose qu'il soit possible de passer de l'un à l'autre par des barreaux Est-Ouest. C'est par exemple le cas de la RCEA entre les autoroutes A6 et A71 pour que les flux venant de la vallée du Doubs évitent Lyon et le sillon rhodanien. Cette condition nous semble un argument supplémentaire pour que l'aménagement de la RCEA soit suffisamment rapide sur cette section pour être attractif.

Ce pourrait également être le cas de l'A45 et de la RN88 entre Lyon et l'autoroute A75 par Saint Etienne, mais cela impose que l'épineux problème du nœud lyonnais soit solutionné.

Corridor Nord-Sud à l'Est de la France : itinéraires routiers



Réseau routier

- Itinéraires existants
- Itinéraires à créer ou à améliorer
- Itinéraires alternatifs prioritaires
- Autres itinéraires alternatifs potentiels
- Conournement urbain

Réseau routier

- Autoroutes en service ou concédées et routes nationales 2x2voies assimilées en service ou en travaux
- Autres routes importantes

Mettre en œuvre la Magistrale éco-fret

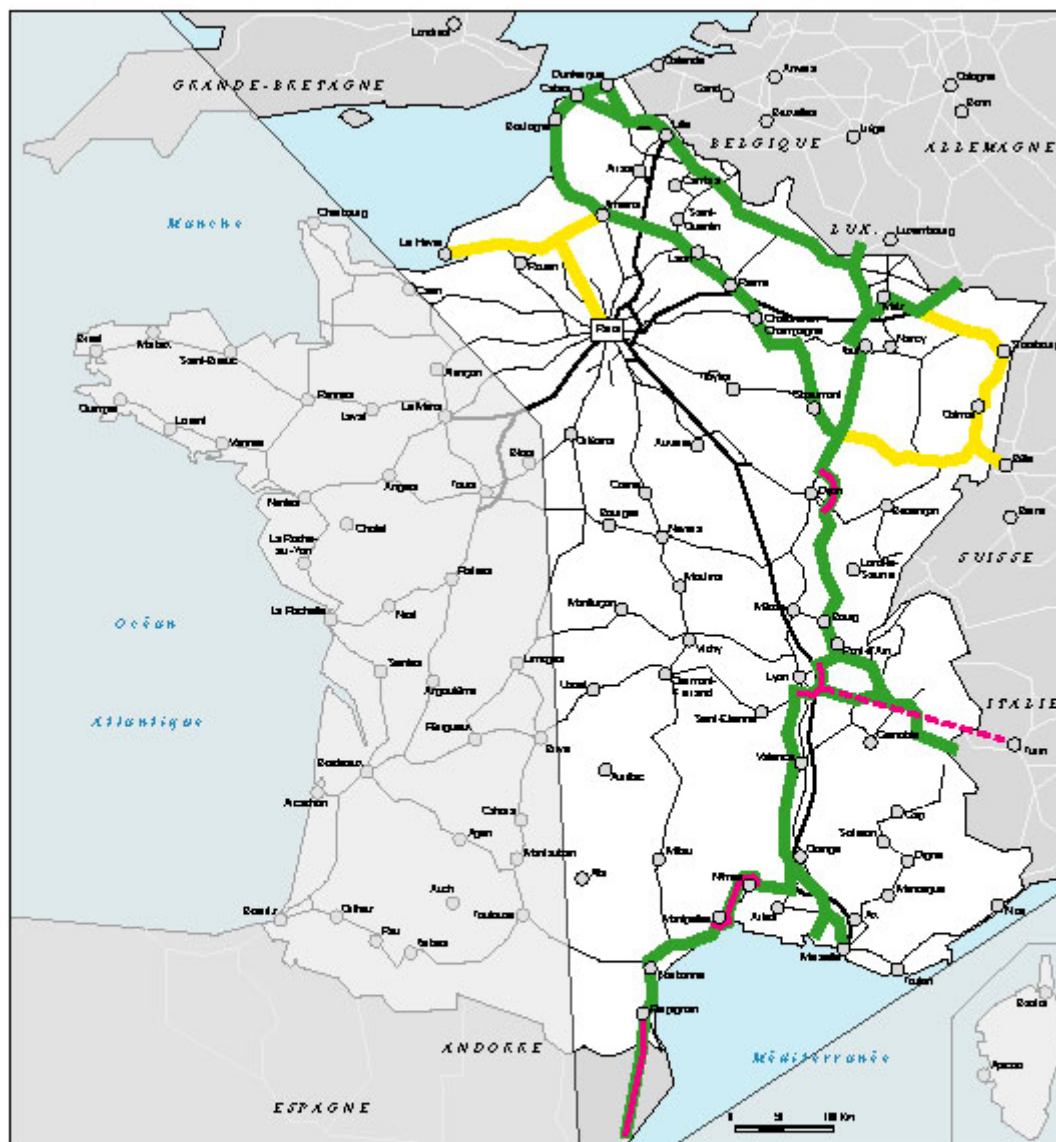
La Magistrale éco-fret correspond aux courants les plus lourds de trafics de marchandises. Reliée à l'Angleterre, elle s'étend du Nord (Calais, Dunkerque et la Belgique) à la Lorraine, et de la Lorraine à la Méditerranée avec ses prolongements vers l'Italie et l'Espagne. Alimentée par plusieurs lignes affluentes, notamment depuis Le Havre, cette trame majeure concentre d'ores et déjà plus de 40% des flux ferroviaires de fret, offre des parcours supérieurs à 500 km, relie les trois principaux ports français (Dunkerque, Le Havre, Marseille) et pourrait constituer un axe européen de massification du fret, conventionnel et combiné. Elle correspond aussi, nous le verrons, à l'arc de développement actuel et futur des principales plates-formes logistiques à vocation interrégionale et européenne.

Mais ses caractéristiques techniques et d'itinéraires (points ou zones de congestion de trafics notamment à la traversée de grandes agglomérations, non électrification de certaines sections de lignes, problèmes de gabarit...) font obstacle à la continuité des circulations de trains lourds. C'est pourquoi les principaux points durs de l'infrastructure ont été inscrits dans les priorités des schémas de services, et une part d'entre eux inscrits aux contrats de plan Etat-Régions 2000-2006.

Au vu de l'analyse des flux, les investissements prioritaires devraient répondre aux orientations suivantes : réalisation progressive de la magistrale européenne Eco-Fret en privilégiant, dans sa composante Sud, l'Espagne et le delta du Rhône ; raccordement des flux Nord-Italie à l'itinéraire par la Suisse, au moins en première phase. Il s'agit :

- de la création du contournement de Nîmes et Montpellier (ligne nouvelle mixte fret-voyageurs à grande vitesse, dans le prolongement de la LGV Méditerranée jusqu'à Perpignan), associée à un renforcement de capacité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan compte tenu de l'augmentation des trafics voyageurs liés à la LGV Méditerranée et des trafics toutes activités qui seraient liés à la mise en service de la ligne mixte Perpignan-Figuéras-Barcelone ;
- de la création de la partie nord du contournement fret de Lyon (ligne nouvelle dédiée au trafic marchandises entre la ligne de la Bresse et la ligne Lyon-Grenoble) et du raccordement de St Fons à double voie entre les lignes de la vallée du Rhône et la ligne de Lyon-Grenoble, pour faire face à l'augmentation des trafics français et européens notamment avec l'Espagne ;
- de la création du contournement Est de Dijon, entre Culmont-Chalindrey sur la ligne Toul-Dijon, et St-Jean-de-Losne sur la ligne de la Bresse qui serait raccordée vers le Sud au contournement de Lyon ;
- de la création de Tunnel sous Chartreuse, avec ligne d'accès suffisamment capacitaire au raccordement de St Fons et au contournement de Lyon, en cohérence avec l'acheminement vers l'Italie de 3Mt de fret en provenance de Lyon (plate-forme de Sibelin), du Sud de la France et de l'Espagne, et avec un service d'autoroute ferroviaire de haute fréquence entre l'Italie et chaque plate-forme de Lyon Est et d'Ambérieu Nord, soit un total de 120 trains/jour aptes à charger 1 million de poids-lourds par an ;
- Pour venir en complément de trois tronçons de l'artère Nord-Est en voie de saturation, aménagement de la rocade Tergnier-Reims-Blesme-Culmont-Chalindrey (gabarit B1, débit, sans électrification). D'autres besoins complémentaires répondant à une priorité moindre sont par ailleurs cités tels que le prolongement de la rocade nord-est vers Amiens.

Corridor Nord-Sud à l'Est de la France : Magistrale Eco-Fret



- | | |
|--|---|
| Réseau ferré | Réseau ferré |
| — Lignes à créer | — Lignes à Grande Vitesse en service ou en travaux |
| — Magistrale Eco-Fret | — Autres lignes importantes |
| — Atlantique | |

Au fur et à mesure de la réalisation de ces travaux, pourrait être progressivement mis en place un service d'autoroute ferroviaire « de plaine » complétant la mise en service de l'autoroute ferroviaire transalpine. Selon la SNCF, une telle autoroute pourrait comporter en première approche 50 trains de l'Est de Lyon vers PACA, 26 trains de l'Est de Lyon à la frontière espagnole, 26 trains de l'Italie à la frontière espagnole, 26 trains de l'Est de Lyon vers l'Italie.

Au delà, les nœuds et les lignes ferroviaires de la vallée du Rhône elle-même montreraient des signes de saturation. On pourrait alors mettre en balance, dans une logique de développement durable, le doublement des autoroutes A7 et A9, et la construction d'une infrastructure entièrement dédiée à un service d'autoroute ferroviaire. Avec des trains longs de 2000 mètres, composés d'une soixantaine de wagons de type Modalhor, circulant à raison de 10 trains par heure en heures de pointe, une telle autoroute serait capable de transporter 12000 semi-remorques ou 8000 ensembles routiers chaque jour dans chaque sens.

La question des grands contournements autoroutiers urbains

Afin de rendre sa fluidité au trafic de transit, plusieurs « grands contournements » d'agglomérations sont actuellement en cours de développement tout au long du corridor Nord-Sud passant pas l'est de la France. Il s'agit des grands contournements de Thionville, Metz, Nancy, Strasbourg, Dijon, Lyon, Aix, Nice, Montpellier,... Leur impact sur l'organisation urbaine mérite une attention particulière.

Les tendances urbaines amorcées dans les villes françaises depuis plusieurs années, sont caractérisées en effet par une extension urbaine diffuse qui implique souvent le recours indispensable à la voiture particulière et qui n'est pas soutenable sur les plans sociaux (ségrégation, problèmes d'accessibilité), environnementaux (artificialisation des sols, consommation des espaces périurbains agricoles, naturels et paysagers, fragmentation des espaces) et économique. Seule une articulation étroite et cohérente entre les logiques de déplacements et les logiques de développement urbain peut permettre de structurer ou conforter le développement soutenable d'une agglomération.

L'ouverture des contournements et périphériques, dans la plupart des cas, entraîne un étalement urbain résultant des nouvelles facilités d'accès et induisant des circulations supplémentaires qui ont concouru à leur saturation prématurée. Ce risque conduit aujourd'hui à imaginer de grands contournements avec un nombre d'échangeurs minimal en rapport avec leur fonction de transit.

Mais saura-t-on imposer une telle conception aux populations riveraines qui subiraient des nuisances, sans en tirer l'avantage usuel d'une meilleure accessibilité ?

La question des traversées alpines

La question des traversées alpines ne peut se concevoir qu'à l'échelle de l'ensemble de l'arc alpin.

L'accès au marché important que représente l'Europe du Nord-Ouest et aux ports de la mer du Nord est un enjeu crucial pour l'économie italienne. Pour l'acheminement de ces flux vers le Nord, trois possibilités s'offrent à elle : la France, la Suisse et l'Autriche. Les trois pays sont-

ils concurrents ou complémentaires ? De fait, il y a peu de chance que les flux d'Espagne vers l'Italie passent par la Suisse ou que les flux de l'Est de l'Allemagne vers l'Italie passent par la France. La concurrence lorsqu'elle existe se fait sur les flux intermédiaires et peut aboutir à des glissements de pays à pays. Ainsi les flux de camions à travers les Alpes du Nord sont restés stables depuis 1994, la Suisse et l'Autriche absorbant une bonne partie de la croissance des transits. Par contre les flux ont augmenté à Vintimille sous la pression de la croissance espagnole.

L'ouverture programmée des tunnels suisses va conduire à une nouvelle donne pour les liaisons entre l'Italie et les ports du Nord. Trois itinéraires ferroviaires seront alors possibles (voir carte jointe) :

- à l'Ouest, à travers les Alpes françaises, puis le Val de Saône et le sillon mosellan ;
- au centre, par les tunnels suisses, Bâle, l'Alsace, la Lorraine et le Luxembourg ;
- à l'Est, par les tunnels suisses et la rive droite du Rhin.

Les itinéraires poids-lourds issus des autoroutes ferroviaires suivent peu ou prou le même schéma.

Cette carte montre d'abord que les chemins les plus courts ne sont pas forcément les mêmes depuis Turin et depuis Milan. L'évolution de la géographie économique du Nord de l'Italie qui voit le barycentre économique progressivement glisser d'un couple Turin/Milan vers un couple Milan/Vénétie aura un impact certain sur les traversées alpines. Elle privilégie l'itinéraire central.

La perspective d'un détournement de trafic par la Suisse nourrit le débat sur l'intérêt du transit pour un pays comme la France. On en connaît les inconvénients : coût des infrastructures qui lui sont nécessaires, congestion, pollutions et nuisances de toutes sortes qu'il engendre,... le débat se focalise aussi sur ses retombées économiques potentielles. Alors qu'aujourd'hui un poids-lourds qui traverse la France n'y achète même pas son gazole⁸⁴, la valorisation du transit passe d'abord par l'acquittement d'un juste prix pour son passage, ce à quoi pourrait concourir l'instauration d'une redevance domaniale sur les grands itinéraires empruntés par les poids lourds. La deuxième a trait à l'activité logistique qu'il pourrait induire.

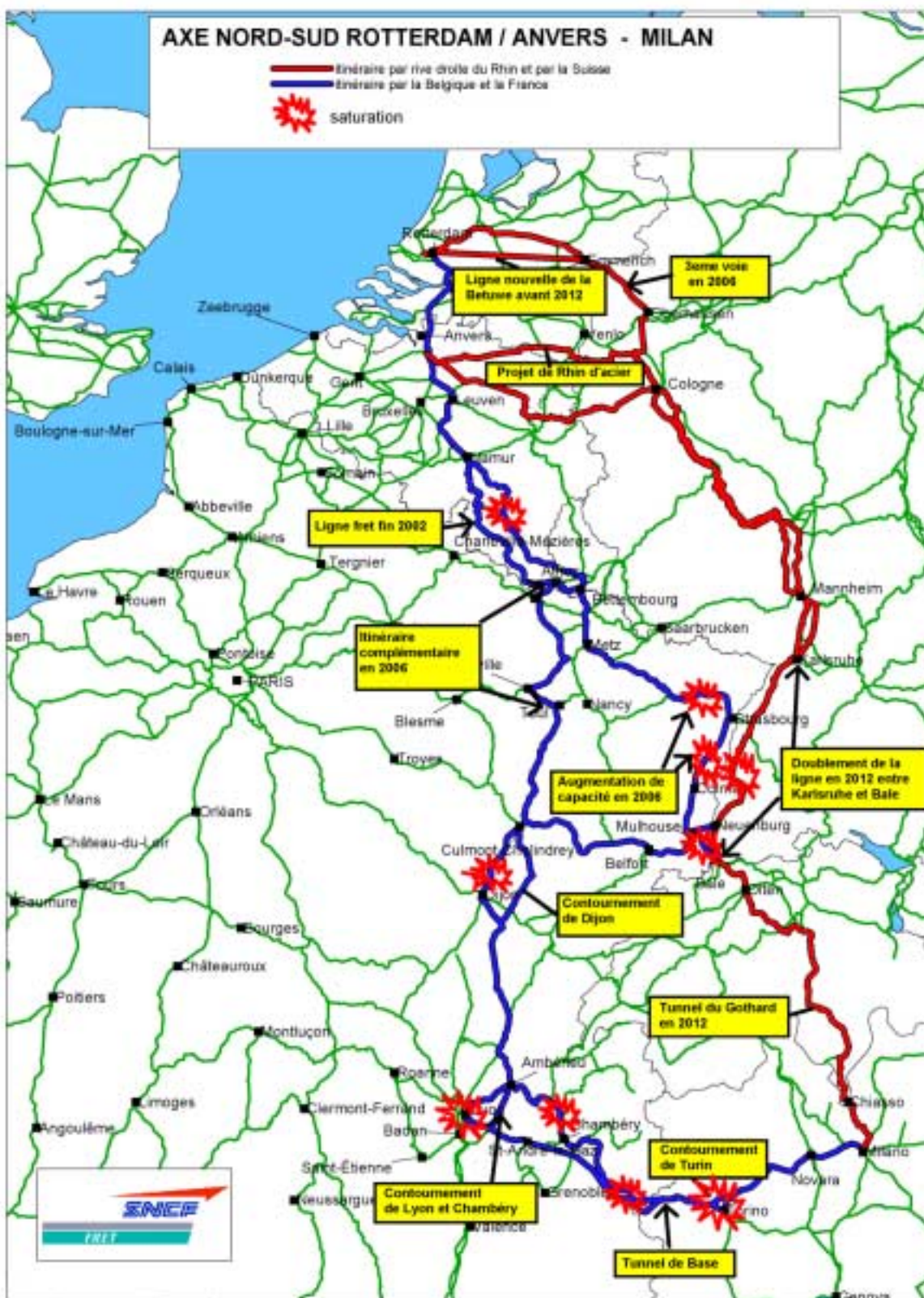
Ce débat mérite d'être relativisé en considérant que, plutôt que de détournement de trafic, on devrait parler de détournement d'une partie de la croissance du trafic et que l'effet d'une politique d'offre d'infrastructures ne paraît pas suffisante pour lutter contre des constats géographiques simple de moindre distance par les tunnels suisses.

Dès lors, les enjeux pour la France à moyen terme nous semblent plutôt de préparer le territoire aux nouveaux flux issus des tunnels suisses, avec notamment :

- l'aménagement d'un ou deux itinéraire(s) performant(s) sur les lignes françaises existantes entre Bâle et le Bénélux, sur l'axe européen Anvers-Rotterdam-Milan à fort potentiel de conteneurs maritimes, en se raccordant vers la ligne belge d'Athus-Meuse,). Compte tenu de l'impossibilité technique de la mise au gabarit B1 de la ligne Baudrecourt - Mommenheim avant la mise en service du TGV Est, deux itinéraires sont possibles entre Mont-St-Martin et Bâle, via Strasbourg ou via Belfort ;

⁸⁴ Encore que la différence des taxes rend le gazole moins cher en France qu'en Italie....

- l'adaptation de la desserte du Havre (et de la Grande Bretagne) à la nouvelle géographie des flux qui en résulte, pour que son port puisse mieux bénéficier de sa position de premier et de dernier port touché.



Pour le long terme, l'enjeu n'est pas non plus de concurrencer les actions des autres pays, mais de préparer l'avenir en cohérence. Ainsi la question de la nouvelle traversée alpine entre Lyon et Turin nous semble plus tenir de l'attention qui doit être portée à l'évolution des trafics. Nous n'avons pas de raison de remettre en cause les trafics prévisionnels retenus dans le cadre de l'audit pour la traversée des Alpes du Nord, mais nous souhaitons y apporter trois éclairages complémentaires :

- d'abord pour souligner l'impact possible des éléments de prospective déjà présentés dans ce rapport. D'une côté, l'Italie est, avec l'Espagne, parmi les pays de plus faible fécondité en Europe, ce qui laisse entrevoir une stabilisation de la population (la population de l'Italie serait d'environ 57 millions en 2020 comme aujourd'hui), puis sa baisse rapide (environ 40 millions d'habitants en 2050), mais ces tendances à une moindre croissance sont déjà partiellement prises en compte dans les modèles. De l'autre, l'ouverture de l'économie italienne est l'une des plus faible d'Europe et, comme le laisse entrevoir la carte des « chemins minimaux » dans une Europe à 25, de pays émetteur et récepteur, l'Italie pourrait avoir un rôle de transit nouveau depuis l'Espagne et les pays du Maghreb (en l'absence de cabotage maritime). Ces éléments ne permettent pas d'écarter une croissance plus soutenue des trafics.
- ensuite pour insister sur la fragilité de l'actuel système des traversées alpines, notamment en cas d'indisponibilité d'un des tunnels de franchissement, en France ou en Suisse, ce qui n'est pas impossible comme l'a cruellement révélé la catastrophe du Mont-Blanc.
- enfin pour rappeler la part voyageurs de ce projet, fonctionnalité aujourd'hui quelque peu oubliée alors qu'elle avait présidé à l'émergence du projet et dont nous avons souligné tout l'intérêt dans le chapitre relatif à l'accessibilité du système métropolitain rhône-alpin.

Les perspectives de saturation des sillons rhodanien et languedocien.

Les sillons rhodanien et languedocien sont connus pour leurs « bouchons » estivaux au moment des grands migrations dans le temps. Localisées dans le temps, principalement certains week-end, elle en était supportable, du moins supportée.

Les perspectives de croissance des trafics laissent percevoir un étalement de ces problèmes au delà de seuls week-end pour affecter les jours ouvrables, ce qui pourrait nuire à l'activité économique des régions traversées.

Plusieurs scénarios infrastructurels ont été proposés :

- doubler l'autoroute actuelle,
- poursuivre la politique d'itinéraires alternatifs (A45 et RN88, entre Lyon et l'A75 ; contournement de Grenoble et liaison Grenoble-Sisteron ; autoroute cévenole ;...).

Mais ce débat ne peut se résumer à un débat sur l'écoulement des trafics touristiques, ni à un débat sur le report modal (la congestion étant d'abord liée aux véhicules particuliers). Il doit également prendre en compte les besoins en transport propres aux régions traversées qui connaissent une forte croissance démographique. Cette approche devrait s'attacher aux différentes populations qui peuplent ces régions, qui sont de plus en plus des populations « d'entre eux » : multi-résidents, doubles résidents temporaires, pluri-actifs.

- **Le corridor Nord Sud passant à l'Ouest de la France**

La géographie du corridor Nord-Sud passant par l'Ouest de la France est beaucoup plus simple. Sa caractéristique première est de traverser l'Île de France, avec les problèmes de congestion que cela suppose.

Au nord de Paris, deux itinéraires autoroutiers, l'autoroute A16 et l'autoroute A1 drainent les flux venus de Grande-Bretagne et du Benelux. Le trafic de l'autoroute A1 est particulièrement dense, et le pourcentage de poids lourds qui y circule crée un réel problème de cohabitation entre poids-lourds et véhicules légers, même si elle n'apparaît sur la carte des encombrements qu'à la traversée de Lille.

Les flux ferroviaires se concentrent sur la voie classique Paris - Lille dégagée des circulations voyageurs TGV. La densité des dessertes régionales dans la région du Nord – Pas de Calais en fait une zone, particulièrement difficile à traverser, notamment en des points particuliers comme Douai-Ostricourt ou la traversée d'Hazebrouck qui font l'objet de travaux inscrits à l'actuel contrat de plan.

Au sud de Paris, le corridor suit la radiale Paris – Tours – Bordeaux – Espagne.

L'autoroute A10 connaît des problèmes d'encombrements récurrents entre Paris-Tours, liés particulièrement aux circulations de vacances ou de week-end, et à la traversée des agglomérations de Tours et de Bordeaux. Entre Poitiers et Bordeaux, deux itinéraires coexistent : l'autoroute A10 payante est surtout utilisée par les véhicules légers, alors que la RN10 gratuite reçoit les circulations des poids-lourds. Enfin au Sud de Bordeaux, des travaux sont en cours pour mettre l'autoroute A63 aux normes autoroutières.

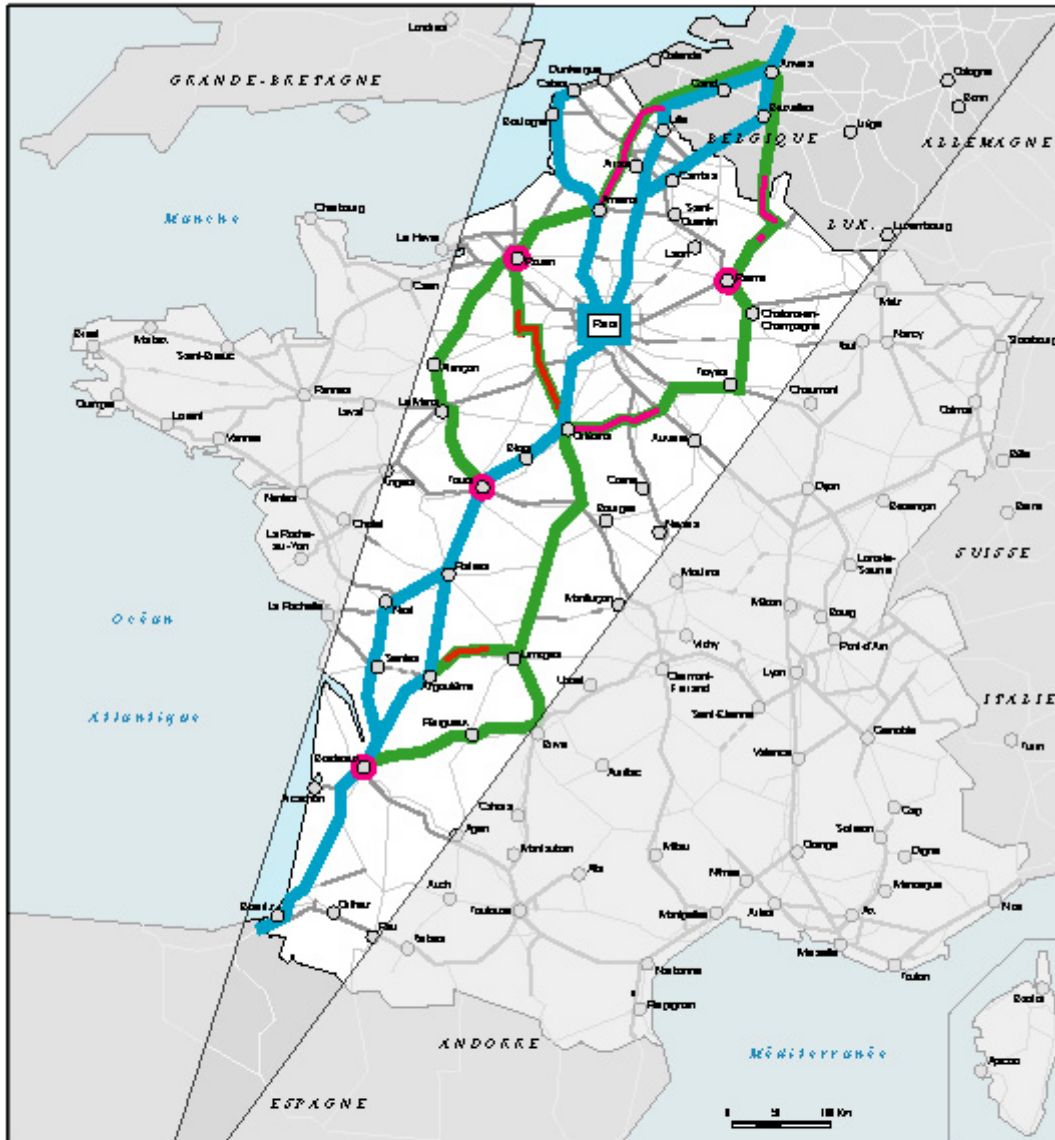
Pour le ferroviaire, l'existence de la ligne nouvelle atlantique jusqu'à Tours permet d'y dégager des sillons intéressants pour le fret. Toutefois, le trafic de la ligne Tours-Bordeaux ne permet pas de les mettre en valeur. La traversée du « noeud » de Bordeaux, jusqu'à présent tributaire du seul pont Saint Jean fait l'objet de travaux dans le contrat de plan

Achever les itinéraires alternatifs destinés à éviter la traversée de la région parisienne

La création de tangentielles destinées à éviter la région parisienne a été esquissées dans les schémas autoroutiers il y a plus de trente ans. La mise bout à bout de telles tangentielles définit des itinéraires attractifs pour les trafics de transit.

Il s'agit en premier lieu d'un itinéraire à l'Ouest du corridor, qui capterait les flux venus de Grande Bretagne par l'autoroute A16 et les flux venus du Benelux par l'autoroute A29, vers Rouen, Le Mans, Tours. Cette itinéraire est en voie de complétion avec la construction en cours de l'autoroute A29 entre Amiens et Neufchâtel-en-Bray, la concession de l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon en 2001, la construction de la section Ecommoy-Tours. A l'ouverture de ces différents maillons manquants, la traversée de Rouen risque de devenir un point noir. C'est pourquoi la réalisation d'un contournement Est ou Ouest de l'agglomération rouennaise, qui tienne compte des trafics de transit à venir apparaît comme une priorité.

Corridor Nord-Sud à l'Ouest de la France : itinéraires routiers



Réseau routier

- Itinéraires existants
- Itinéraires à créer ou à améliorer
- Itinéraires alternatifs
- Concourent urbain

Réseau routier

- Autoroutes en service ou concédées et routes nationales 2x2 voies assimilées en service ou en travaux
- Autres routes importantes

La réalisation de l'autoroute A24 entre la Belgique et Amiens en passant par l'Est de l'aire lilloise, viendra compléter cet itinéraire alternatif permettant aux flux de s'y diriger sans avoir à passer par l'autoroute A1. Son efficacité dépendra de sa jonction avec le réseau belge.

A l'Est, les tangentiels existants, en particulier l'autoroute A26, ainsi que l'autoroute A19 pour une consultation en vue de sa concession vient d'être lancée entre Artenay et Courtenay, dessinent un itinéraire alternatif de Valenciennes à Orléans en passant par Saint-Quentin, Reims et Troyes. Un tel itinéraire serait sans doute peu attractif sans la réalisation de l'autoroute A34 jusqu'à la frontière belge (branche Ouest de l'Y ardennais) qui permettra de disposer d'un itinéraire entre Anvers et Bordeaux par Bruxelles, Reims, Troyes et Orléans, comparable à celui passant par Reims.

Plus au Sud, plusieurs opérations méritent d'être citées qui constituent plus des améliorations des itinéraires existants :

- la mise à deux fois deux voies avec carrefours dénivelés de la RN10 entre Poitiers et Bordeaux. ; l'avantage de cet itinéraire gratuit et plus court, sur l'autoroute parallèle justifie la mise en place d'une tarification au moins égale au péage autoroutier, qui pour les poids lourds peut se faire par l'intermédiaire de la redevance domaniale envisagée ;
- le grand contournement de Bordeaux, problématique évoquée plus haut ;
- la mise à deux fois trois voies aux normes autoroutières de l'autoroute A63.

Enfin, la conjonction des autoroutes A71, A20 et A89, toutes en service ou en travaux définissent un itinéraire alternatif entre Orléans, Vierzon, Limoges, Brive et Bordeaux. La partie Ouest de la RCEA entre Limoges et Angoulême pourra s'inscrire dans cet itinéraire dès lors qu'elle sera aménagée.

Développer le recours aux modes alternatifs à la route

Pour tempérer la forte croissance prévisible des trafics transpyrénéens aux deux principaux points frontières, dont le niveau prévu en 2015 (24000 à 32000 poids lourds/jour) signifierait l'atteinte ou le dépassement du seuil de saturation des autoroutes d'accès à 2x3 voies, des solutions de cabotage maritime intra-européen devraient être développées en priorité sur cet axe. Outre les recommandations du rapport du sénateur de Richemont et les transferts de savoir faire que pourraient apporter des échanges avec les pays européens les plus en pointe dans le domaine du cabotage maritime, le succès de certaines lignes en compte propre telles que Le Havre - Santander et Nantes - Vigo donnent des pistes pour favoriser ces trafics et devraient servir de base d'expérience. Plusieurs ports français de l'arc Atlantique pourraient être mobilisés pour le lancement de nouveaux services feeder et rouliers, en coopération avec les régions et ports espagnols, portugais, anglais et les différents maillons de la chaîne logistique afin de réaliser les études de marché et préparer le montage des services avec le soutien d'aides au démarrage.

Pour le fret ferroviaire, la cohabitation de circulations de trains aux vitesses très disparates sur l'itinéraire Tours - Bordeaux et la saturation du nœud de Bordeaux handicapent aujourd'hui les solutions ferroviaires susceptibles de capter des flux de transit vers l'Espagne et le Portugal par la diagonale Ouest.

Sauf si le fret ferroviaire parvenait à emprunter un itinéraire continu et capacitaire de substitution aménagé sur ligne(s) classique(s) sur cette diagonale Ouest, les solutions maritimes ne seront complétées que plus tard par de nouvelles possibilités d'offres réellement significatives du fer.

A court terme, d'ici à 2010, sous réserve que des sillons de qualité lui soient réservés et qu'une fiabilisation de l'exploitation du service de bout en bout soit effectuée, le rapport de l'ingénieur principal Mr. Becker remis en 2001 sur la traversée des Pyrénées prévoit que le transport ferroviaire conventionnel et combiné pourrait atteindre 18 à 20 millions de tonnes en raison de plusieurs réalisations (exemples : levée du bouchon de Bordeaux qui devrait libérer 50 sillons supplémentaires de fret, augmentation de capacité du complexe ferroviaire d'Hendaye - Irun, croissance d'activité de chantiers de transport combiné récemment ouverts tels que Bordeaux – Hourcade et Bayonne – Mougère...). Mais cette montée en charge restera très limitée au regard des besoins actuels et prévus pour tempérer les transits transpyrénéens.

A l'horizon moyen terme de 2010/2013, la réalisation du tronçon Tours – Bordeaux du TGV Sud Europe Atlantique devrait permettre de tripler le trafic fret (et doubler le trafic TER) sur la ligne classique.

Pour l'horizon long terme de 2020, selon l'évolution de la conjoncture et des trafics, et le résultat des variantes examinées, il reste à arbitrer sur l'opportunité et le positionnement du projet soutenu par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées d'une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées complétant ses points d'entrée extrêmes.

La question du canal Seine – Nord

Alors que la voie d'eau semblait destinée à un long déclin, elle a connu de 1997 à 2002 une croissance de 22 %. Certes cette croissance s'est faite sur des chiffres qui peuvent paraître faibles. Il le sont moins si on considère la part de marché du fluvial dans les régions mouillées, environ 9 %, et encore plus dans une région comme l'Ile de France où 15 % des entrées et sorties se font par voie d'eau.

Cette croissance « inattendue », de même que l'essor du tourisme fluvial ont renouvelé l'intérêt pour la voie d'eau, avec le constat de la dégradation de son réseau et l'engagement de travaux de modernisation inscrits dans les contrats de plan.

La question récurrente du franchissement des seuils entre bassins fluviaux, et en premier lieu le projet Seine-Nord, revient à l'ordre du jour. En effet, la croissance du trafic se fait quasi exclusivement sur le réseau à grand gabarit, et pour beaucoup seule la réalisation de tels franchissements peut permettre à la voie d'eau de continuer cet essor.

En se basant sur une expertise menée par le CGPC en 1999, l'audit a estimé le taux de croissance socio-économique du projet à 2,4 % alors qu'il avait été précédemment évalué à 3,3 % par le bureau d'études ACT. Néanmoins, l'audit s'est déclaré prêt à faire droit à un certain nombre d'arguments présentés par VNF, dans une proportion non indiquée des + 2,2 % de TRI avancé par VNF, ce qui conduirait à un TRI d'environ 4 %, bien inférieur au taux d'actualisation de 8 % en vigueur en France, mais voisin du taux belge de 4 %.

Sans contester cet ordre de grandeur, ni revenir sur les avantages du mode fluvial en matière de développement durable, il nous semble nécessaire d'insister dans une démarche prospective sur un certain nombre de points :

- Le canal Seine-Nord s'inscrit dans une logique de transports de marchandises depuis le bassin parisien vers l'Europe du Nord. S'il peut décharger – faiblement – l'autoroute A1, et ainsi reporter l'échéance de l'autoroute A24, ces deux projets ne nous semblent pas devoir être opposés puisqu'ils s'inscrivent dans une logique différente, l'autoroute A24 s'inscrivant d'abord dans un itinéraire de contournement de l'Ile de France.
- Le canal Seine-Nord desservirait d'abord deux parmi les plus peuplées des régions urbaines françaises, avec des problèmes de congestion des réseaux routiers, de concurrence sur le fer entre les trains de fret et des services régionaux particulièrement développés. Or la voie d'eau présente l'avantage d'être, en pratique, dédiée au fret et de pénétrer au coeur des agglomérations, ce que traduit déjà la part de marché d'environ 15% prise par la voie d'eau pour les entrées/sorties en l'Ile de France. La voie d'eau apparaît comme un outil difficilement remplaçable pour gérer la thrombose des régions urbaines les plus peuplées.
- Ces fonctions « urbaines » de la voie d'eau sont particulièrement utiles pour le transport des matériaux de construction, avec pour le bassin parisien la nécessité de trouver une autre source d'approvisionnement que les gisements alluvionnaires de la Seine. Elles le seront de plus en plus pour les transports de déchets produits par les métropoles.
- Comme on l'a déjà souligné, le canal Seine-Nord aurait un effet positif sur le trafic sur la Seine, en permettant aux armateurs une meilleure gestion de leur flotte et en y rendant ainsi le transport fluvial plus attractif et plus concurrentiel. A terme, le canal Seine-Nord pourrait étendre l'hinterland du Havre vers le Nord.

*
* *

Les corridors sont au cœur du système des transports français et en constituent sans doute l'enjeu le plus déterminant. Ils organisent à la fois le maillage des principales métropoles françaises entre elles et l'écoulement de la majorité des trafics de marchandises, notamment pour celles qui transitent par notre pays. Enfin ils supportent l'essentiel des migrations touristiques.

Ils concentrent la plupart des risques de congestion et méritent donc de faire l'objet de toutes les attentions afin de maintenir une qualité de service à la hauteur du rôle qu'ils jouent.

C - La localisation et l'organisation des plates-formes logistiques :

La France a des atouts reconnus et d'ores et déjà tangibles dans une Europe logistique désormais à l'œuvre.

Elle peut encore améliorer davantage ses positions pour bénéficier des activités induites par l'intensification des échanges internationaux et ne pas encourir le risque de devenir un simple pays de transit sans bénéfice. A cette fin, l'adaptation des emplacements et des services des plates-formes logistiques revêtent autant d'importance que celles des infrastructures linéaires et des offres de transport. Les deux processus sont complémentaires.

- **Une floraison de plates-formes à mieux caractériser :**

La multiplication des plates-formes logistiques témoigne de la dynamique du secteur qui s'est accélérée depuis les années 1990, portée par des acteurs privés, puis par un intérêt croissant de la part des collectivités. Comme l'indique le récent rapport du groupe de travail présidé par Dominique Becker à l'intention du Secrétariat général du groupe central des Grandes Opérations d'Urbanisme (SGOU), l'image de l'entrepôt plutôt laid, à faible valeur ajoutée tant au plan économique que paysager, grand consommateur d'espace et générateur de norias de camions, a été à l'origine d'une certaine défiance de la part des autorités publiques. Beaucoup le considérait au mieux comme un mal inévitable. Le secteur logistique se transformant, cette image a bougé. Aujourd'hui, l'entrepôt associé à des prestations globales devient un produit attractif pour les collectivités et recherché par les investisseurs étrangers et français (Logistis créée en 1999 sous l'impulsion de la Caisse des dépôts, Prologis, Sogaris, PRD...). Au delà de l'entrepôt « intelligent », le secteur évolue vers des parcs de nouvelle génération.

En de nombreux points du territoire, des sites logistiques ont donc poussé, déjà anciens ou récents. A la fin des années 1990, la Datar en a répertorié près de 450 sur le territoire national. Sans prétendre à l'exhaustivité, cette tentative de vision globale donnait un premier aperçu de la disparité des régions en nombre de sites et en surfaces d'entrepôts offertes. La situation est en évolution constante.

Une difficulté apparaît quand on tente de qualifier les zones d'installations logistiques selon leur vocation locale, régionale, interrégionale ou/et internationale, les deux dernières catégories étant susceptibles de concerner des mesures d'accompagnement du niveau de l'Etat. Certaines plates-formes sont de toute évidence d'intérêt européen comme nous le verrons plus loin d'autres émergent et ont pour ambition de le devenir, celles qui remplissent exclusivement une fonction interrégionale sont mal identifiées. Il n'existe guère d'exercices de prospective publique ou de document de planification dans ce domaine. Les schémas d'implantations logistiques, volontiers considérées comme relevant avant tout de la logique de la demande et des avantages comparatifs de l'offre de sites, restent très rares (Région urbaine de Lyon, DRE/IAURIF en Ile de France, Sud-rhodanien).

Sous réserve d'en maîtriser les effets en termes de flux locaux de transport et d'environnement, ce qui est loin d'être toujours le cas, le rattrapage d'un retard par rapport à des partenaires tels que l'Allemagne ou le Benelux pourrait être l'une des retombées positives de cet essor des plates-formes.

Les définitions techniques en usage fournissent une approche intéressante mais purement technique des différentes catégories de plates-formes logistiques. Il convient de distinguer :

- *La plate-forme de fret* qui, dans la définition établie par Europlatforms en 1992 « est une zone délimitée à l'intérieur de laquelle sont exercées, par différents opérateurs, toutes les activités relatives au transport, à la logistique et à la distribution des marchandises tant pour le transit national que pour le transit international. Ces opérateurs peuvent être soit propriétaires, soit locataires des bâtiments, aménagements et installations (entrepôts, quais de dégroupage, aires de stockage, bureaux...) qui y ont été construits. Une plate-forme de fret doit, en outre, être ouverte en régime de libre concurrence à toutes les entreprises intéressées par les activités sus-énoncées, et comprendre si possible des services communs pour les personnels et pour les matériels des usagers...». Elle est obligatoirement gérée par une entité unique publique ou privée.

Selon cette définition, la plate-forme de fret classique peut être monomodale, telle qu'il en existe des centaines sur le territoire, et n'être composée que de quelques entrepôts en périphérie d'agglomération ou au contraire atteindre une taille importante.

- *La plate-forme multimodale* est une plate-forme de fret au sens de la définition d'Europlatforms, et desservie par une pluralité de moyens de transport, qui peuvent être la route associée à d'autres modes non routiers, rail, voie d'eau maritime, fluviale, canalisée, voie aérienne. Les moyens de transport cohabitent sur la plate-forme de fret mais cela n'implique pas qu'il y ait échange direct de marchandises d'un mode à l'autre. L'entrepôt ou le quai sert en général d'interface. La marchandise sera déchargée d'un mode de transport A (émetteur), éventuellement déconditionnée et reconditionnée, éclatée en lots, ou regroupée avec d'autres lots pour être de nouveau chargée sur le mode B (récepteur). Dans ce type d'opération, on a plutôt affaire à de la marchandise en vrac ou conditionnée en palettes et demi-palettes, provenant d'un wagon isolé utilisant un embranchement ferré pour venir à quai ou, plus fréquemment, provenant d'une remorque routière qui se met à quai elle-même pour décharger des marchandises générales à manutentionner.

De grandes plates-formes logistiques fonctionnent selon ces modalités Cette multimodalité ne préjuge en rien de la part d'utilisation des différents modes de transport présents sur la plate-forme. Elle est à distinguer de l'intermodalité. Celle-ci se caractérise par le maintien de la marchandise dans un même contenant normalisé pour passer du mode A au mode B (conteneur maritime, caisse mobile terrestre, caisse frigorifique, semi-remorque quand elle est conçue ou adaptée pour être transbordée sur un wagon-poche ou un wagon surbaissé), et par un transfert du contenant du mode A au mode B réalisé en une opération globale

- *Le terminal de transport combiné* est un équipement d'extrémité de ligne, donc d'émission et de réception de flux, spécialisé dans ces opérations intermodales. Il met à contribution plusieurs moyens de transport et organise les transbordements de contenants de marchandises (décrits ci-dessus), entre le maritime et la route, le maritime et le fer, le maritime et le fluvial, entre le fer et la route qui reste l'activité de transport combiné la plus connue en France. Selon la taille de cette zone de transbordement, et selon le niveau stratégique de son aire de chalandise et d'activité, nous conviendrons de la dénomination « terminal de transport combiné » pour les niveaux européen, national et inter-régional, et de « chantier de transport combiné » pour le niveau local et intra-régional. Selon les contextes, une installation de transport combiné peut être l'une des composantes d'une

plate-forme équipée pour une large palette d'activités logistiques, elle peut constituer à elle-seule une plate-forme offrant certains services d'entreposage et de gestion des flux de marchandises, elle peut aussi se limiter à une aire technique dédiée au transbordement des contenants de fret.

Ces définitions ont le mérite d'introduire une gradation de liens entre les plates-formes de fret et les moyens de transport. Elles restent muettes sur les évolutions et les enjeux territoriaux entourant ces différents types de plates-formes.

- **Quelques évolutions marquantes des installations logistiques :**

Bien souvent, entre l'unité de production et le point de vente ou le client final, les marchandises transitent dorénavant par des installations telles que des entrepôts, des centres de distribution et des plates-formes de transbordement, qui assureront la mise à disposition des produits dans l'espace régional, national ou européen.

Les organisations logistiques connaissent un processus de concentration. Celui-ci permet des économies d'échelle (en coût de stockage, de volume de préparation des envois, de transport). L'entrepôt commun à différents sites de fabrication et magasins de distribution, ou la plate-forme de fret partagée par plusieurs groupes industriels contribuent à massifier les marchandises et les diverses opérations qu'elles nécessitent pour assurer une fluidité de l'amont à l'aval de la chaîne (collecte, tri, manutention, services de transport, opérations administratives).

Ce processus de concentration a également pour effet d'accroître les distances parcourues par le fret vers et à partir de ces installations en nombre plus limité, sur le territoire national et entre pays.

Les industriels et les distributeurs accentuent leurs demandes de logistique à rayon d'action européen. Les nouvelles plates-formes ont plus que par le passé une vocation internationale. La densité de trafic offerte par la combinatoire de tous les modes de transport devient un critère de positionnement.

Les zones industrialo-portuaires présentent des atouts (diversifiés selon la position géographique des ports, leur desserte et leurs coûts) mais elles ne sont les seules et les nouveaux grands entrepôts s'implantent volontiers en couronne des métropoles urbaines à une distance de 20 à 40 km du centre ville. La grande distribution a une organisation logistique différenciée sur le territoire,

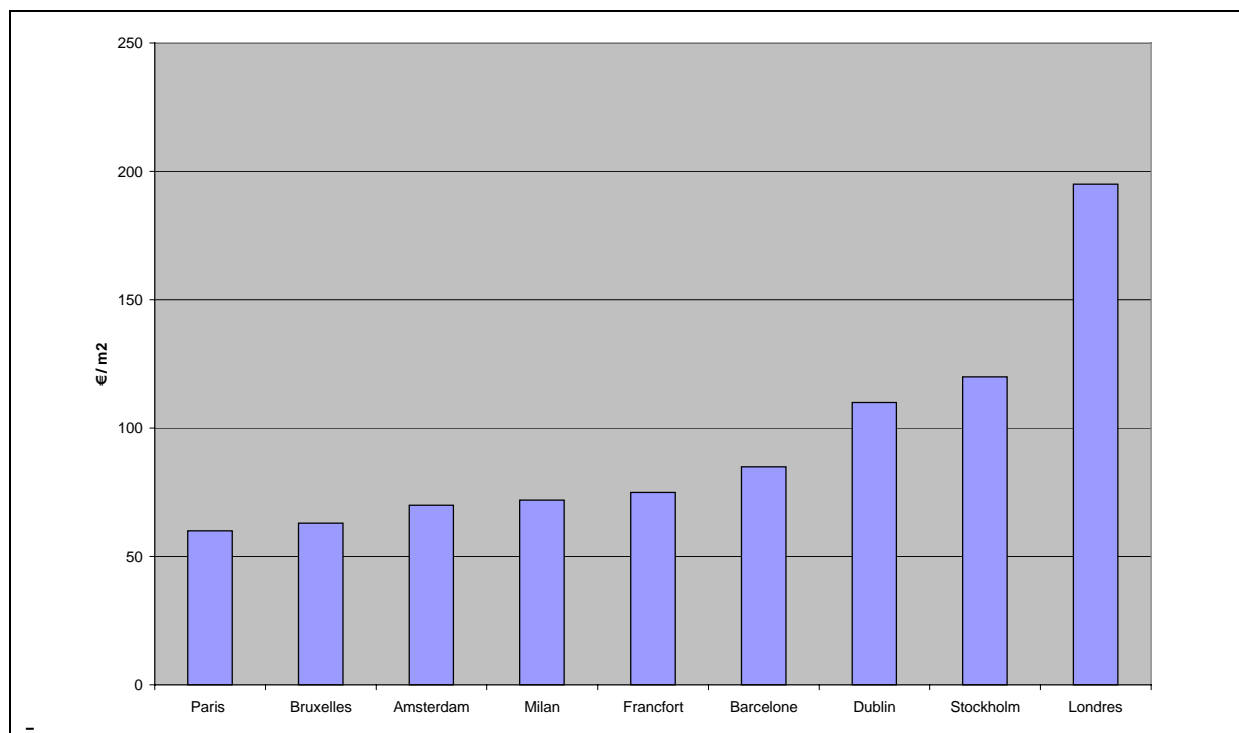
Une étude comparative des plates-formes de distribution d'une quinzaine de pays européens réalisée par le cabinet anglo-saxon Healey & Baker est illustrative des critères de sélection qui fondent les choix d'implantations. A partir de plusieurs items - les coûts, les modes de transport (densité du trafic routier, ferroviaire, de fret maritime, de fret aérien), la densité de population du bassin de consommation, l'accessibilité des principaux marchés (centre de l'Europe, pays de l'Est), les disponibilités foncières et immobilières – on observe que les Pays Bas restent aujourd'hui les leaders européens pour l'accueil des plates-formes de distribution de nombre d'entreprises multinationales, et devançant dans l'ordre : la Belgique, la République tchèque, la France (qui occupe donc une honorable quatrième place), l'Allemagne, l'Italie. Suivent la Hongrie et la Pologne, mieux placées que le Royaume-Uni et loin devant l'Espagne, pays dont la périphéricité handicape évidemment de telles fonctions.

L'analyse comparée de l'activité logistique des régions montre une forte polarisation sur quelques régions métropolitaines phares, qui peuvent prétendre développer des fonctions logistiques internationales sur la base d'un existant d'ores et déjà favorable. Mais elle montre également que d'autres régions contribuent de manière importante au système logistique d'ensemble et forment des pôles secondaires de développement ou de desserrement d'activités.

Sous l'effet combiné de la logique du marché et des atouts propres à ces zones, le phénomène de polarisation concerne 5 à 6 régions situées au nord, à l'est et au sud-est du territoire français, proche ou limitrophe de la zone centrale européenne :

- L'Ile de France domine en raison de son rôle de « hub logistique et économique » et de l'importance de son bassin de consommation. Abondamment desservie par tous les réseaux de transport, elle constitue une véritable plaque tournante des marchandises légères, à forte valeur spécifique. Près de 30% des emplois logistiques en France se trouvent dans la région parisienne. Avec une centaine de sites, elle représente 25% du parc logistique national et près de 40% des grands entrepôts de plus de 10 000 m² vers lesquels se porte la demande (vingt nouvelles transactions de plus de 10 000 m² en 2001). Parmi ses différents sites de première et deuxième couronnes, six pôles géographiques s'imposent par leur concentration et leur attractivité tant nationale qu'internationale : les villes nouvelles (Marne-la-Vallée, Evry, Cergy-Pontoise, Sénart) et le pôle Roissy-Charles-de-Gaulle. Citons aussi le Port autonome de Paris qui dispose de plusieurs plates-formes multimodales. L'Ile de France a encore des ressources (près de 50 hectares en offre immédiate) mais le manque de très grandes parcelles se fait sentir. Le coût de ses installations dans les comparaisons internationales est favorable.

Coût immobilier des installations logistiques



Source : DTZ Research, cité dans *Logistics in France*, Invest in France Agency, 2002.

Outre la pénurie de surfaces supérieures à 1000 m² qui pénalise plusieurs pôles franciliens et leur fait envisager la création de nouvelles zones d'activité sur des communes voisines pour répondre à cette demande (exemple : Marne-la-Vallée dont la stratégie est de s'étendre d'un cran vers l'Est), l'un des principaux problèmes de l'Ile de France concerne la concentration de sites logistiques à proximité de certains axes et nœuds du réseau routier. Les flux de poids lourds contribuent à de fortes congestions. Les autoroutes A1 et A6, et la Francilienne vers laquelle ont migré les logisticiens à la recherche d'opportunités de grandes surfaces foncières à prix moins élevé qu'en proches couronnes, connaissent de réelles saturations. Des signes d'intolérance apparaissent à l'égard des nuisances induites. A Sénart, où le parc atteint environ 1 million de m² et comporte encore 24 ha de foncier disponible, la tendance est à limiter la part des activités liées à la logistique.

Assez loin derrière, les régions Nord-Pas-de-Calais, Est/Lorraine, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, limitrophes de la zone centrale européenne où se trouvent les grands pôles de peuplement, de marchés, de décision et de développement économique, sont bien placées en périphérie pour la localisation de grandes places logistiques.

- Le Nord-Pas-de-Calais dispose déjà d'un nombre élevé de centres logistiques et va lancer une nouvelle plate-forme trimodale. Il représente 6% des emplois logistiques nationaux en 1999, au 3^{ème} rang après l'Ile de France et Rhône Alpes, et accueille 9% des surfaces nationales d'entrepôts de plus de 10000 m². Pôle de la grande distribution, avec un vaste parc de stockage destiné à 50% à la vente par correspondance, la région de Lille capte les flux de marchandises principalement du nord européen et du Royaume-Uni grâce à son nœud autoroutier (E17, A27, A25, A23) et à sa proximité des ports maritimes de Dunkerque et Calais. Le Port de Lille a initié des lignes fluviales de conteneurs par barges vers Rotterdam, Anvers, Dunkerque, et également par train vers Le Havre.

Livrable en juin 2003, la nouvelle plate-forme multimodale de Dourges, qualifiée d'intérêt européen, associera route, fer et eau sur une superficie de 300 hectares à 20 km de Lille dans le Pas de Calais. Par ailleurs, le port autonome de Dunkerque accueille sur sa plate-forme multimodale de 20 hectares quelques fleurons de l'industrie mondiale (Coca-Cola, Dupont de Nemours, Cynamid, Ajinomoto, Nutrasweet, Péchiney, Maersk Logistic, Lego, Falcon).

- L'Est et notamment la Lorraine dispose de sites logistiques étoffés, et connaît une forte croissance. Alors que les plates-formes de fret en Alsace semblent plutôt remplir une fonction régionale d'après les investisseurs (notons toutefois des implantations comme celle du centre logistique mondial de Smart dans le Bas-Rhin), sa voisine la Lorraine s'affirme davantage au niveau international. Accueillant 5% des surfaces d'entrepôts de plus de 10000 m², celle-ci compte plusieurs plates-formes notoires, notamment Eurotransit-Garolor (500 hectares, en banlieue de Metz), qui est désormais choisie par des acteurs mondiaux après avoir mis vingt ans à s'imposer au niveau européen. Elle offre aux professionnels un accès privilégié aux grands bassins de consommation de la banane bleue situés dans un rayon de 500 km (carrefour des autoroutes A4 Paris-Strasbourg-Allemagne et A31 Luxembourg-Lyon-Italie ; embranchement de la plate-forme à la gare de Metz-Woippy, première gare de triage de France ; proximité du port fluvial de Metz, qui assure via la Moselle, canalisée au gabarit européen, des liaisons directes avec les ports d'Anvers

et de Rotterdam ; à 40 km du site, aéroport de Metz-Nancy-Lorraine dont la spécialisation dans le fret aérien s'accroît de plus en plus).

Malgré les nouvelles constructions des cinq dernières années, le stock immédiatement disponible est relativement peu élevé (dans le secteur de Nancy et surtout de Metz). Le pôle lorrain tente de faire face à une pénurie d'entrepôts face à une demande qui reste soutenue et met en œuvre de nouveaux projets. La Mégazone de Gondreville-Frontenoy près de Toul et Nancy prévoit de nouvelles surfaces de bâtiments embranchées au fer, dont une première tranche livrable en juin 2003, et le parc de dernière génération, Distripôle Portes de France, une grande extension dans un environnement particulièrement soigné.

- La région Rhône-Alpes est la deuxième zone logistique de France après l'Ile de France et souhaite maintenir son rang. Avec une nébuleuse de 39 sites répertoriés, elle compte 11% des emplois nationaux du secteur, et 10% de la surface d'entrepôts de plus de 10000 m². Au cœur d'un bassin économique puissant, la région urbaine de Lyon est un pôle central pour une distribution européenne, comme l'atteste la présence de chargeurs internationaux qui l'ont choisie pour desservir leurs marchés d'Europe du Sud. Elle bénéficie de sa position sur le plus important corridor de transport français, des réseaux autoroutier et ferroviaire qui en résultent, d'un transport fluvio-maritime permettant de relier les grands ports de la Méditerranée et lui offrant des débouchés européens et intercontinentaux. Son parc est constitué d'une nébuleuse de pôles logistiques, tels que le Port Edouard Herriot avec 200 hectares et un terminal à conteneurs à proximité du centre-ville, Mions-Corbas à vocation urbaine sur 80 hectares, Genas-Chassieux qui regroupe des activités industrielles et le parc international d'expositions, Vénissieux-Saint-Priest (200 hectares au sein d'une concentration industrielle et de distribution bénéficiant d'un chantier de combiné rail-route ; le pôle de l'Ouest lyonnais, celui de Villefranche-sur-Saône au nord, sur un nœud autoroutier et desservi par le rail et un port fluvial ; celui de Lyon Saint-Exupéry, centre logistique de la plate-forme aéroportuaire (140000 tonnes de fret, dont 35000 par avion)...Par ailleurs et surtout, deux grandes plates-formes eurorégionales se développent : l'Isle d'Abeau et la Plaine de l'Ain. L'Isle-d'Abeau, à 30 km à l'est de Lyon près de l'aéroport Saint-Exupéry et d'une desserte TGV, s'est développée autour des activités de production, distribution, recherche, et logistique (60 sociétés et 2900 emplois dans ce secteur). La Plaine de l'Ain, elle aussi à 35 km à l'est de Lyon sur l'autoroute Genève-Milan et à proximité de l'aéroport dispose de vastes surfaces (200 000 m² d'entrepôts sur 800 hectares). De grands fabricants et/ou distributeurs en France et en Europe y sont installés tels que Lever, Carrier, Saint-Gobain-emballages, Mattel ...
- La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a pris son élan. Avec 22 sites logistiques, elle a connu récemment une forte progression en termes d'offres foncières et d'entrepôts de nouvelle génération. Ses atouts sont le TGV Paris-Marseille en trois heures, l'activité ferroviaire appelée à se développer encore (Miramas, 2^{ème} grande gare de triage de France), l'aéroport international de Marseille-Provence, ses ports et une liaison fluvio-maritime au gabarit européen. La croissance s'est concentrée sur quatre pôles principaux, notamment la plate-forme multimodale Clésud de Grans-Miramas (280 ha dont une zone d'entrepôts et un chantier multi-technique de 60 ha pour le transport rail-route) ; la plate-forme portuaire Distriport de Fos-sur-mer (160 ha) sur laquelle sont présentes des sociétés telles que Danone, Kawasaki et son centre de distribution, Dole Foods, le logisticien TNT...

Au delà de ces aires métropolitaines proches ou mitoyennes du foyer central européen, un arc secondaire présentant un potentiel de développement de plates-formes inclut la région de Rouen-Le Havre, la Picardie, le haut de la région Centre, le Dijonnais et la vallée de la Saône, la vallée du Rhône au sud du Lyonnais.

Leur attractivité pour les marchés logistiques européens est nettement moins prononcée que celle des régions précédentes (densité des infrastructures de transport multimodales, accessibilité au foyer économique central et aux nouveaux marchés de l'Est...), mais elle n'est pas pour autant inexistante. D'autre part, les marchés nationaux de la logistique y suscitent des implantations ou les envisagent avec intérêt.

On observe qu'un arc secondaire de pôles de développement logistiques se dessine de façon similaire à l'Est de la « Banane bleue », depuis Hambourg jusqu'à Vienne, en passant par Berlin (cf. « *Les atouts de la France en logistique* », Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, UBIFrance, AFII).

Aux portes de l'Ile de France, la Picardie, la Haute-Normandie (Rouen Vallée de Seine) et la région Centre offrent des pôles de desserrement, de même que la Bourgogne et le couloir rhodanien vers le sud pour Rhône-Alpes.

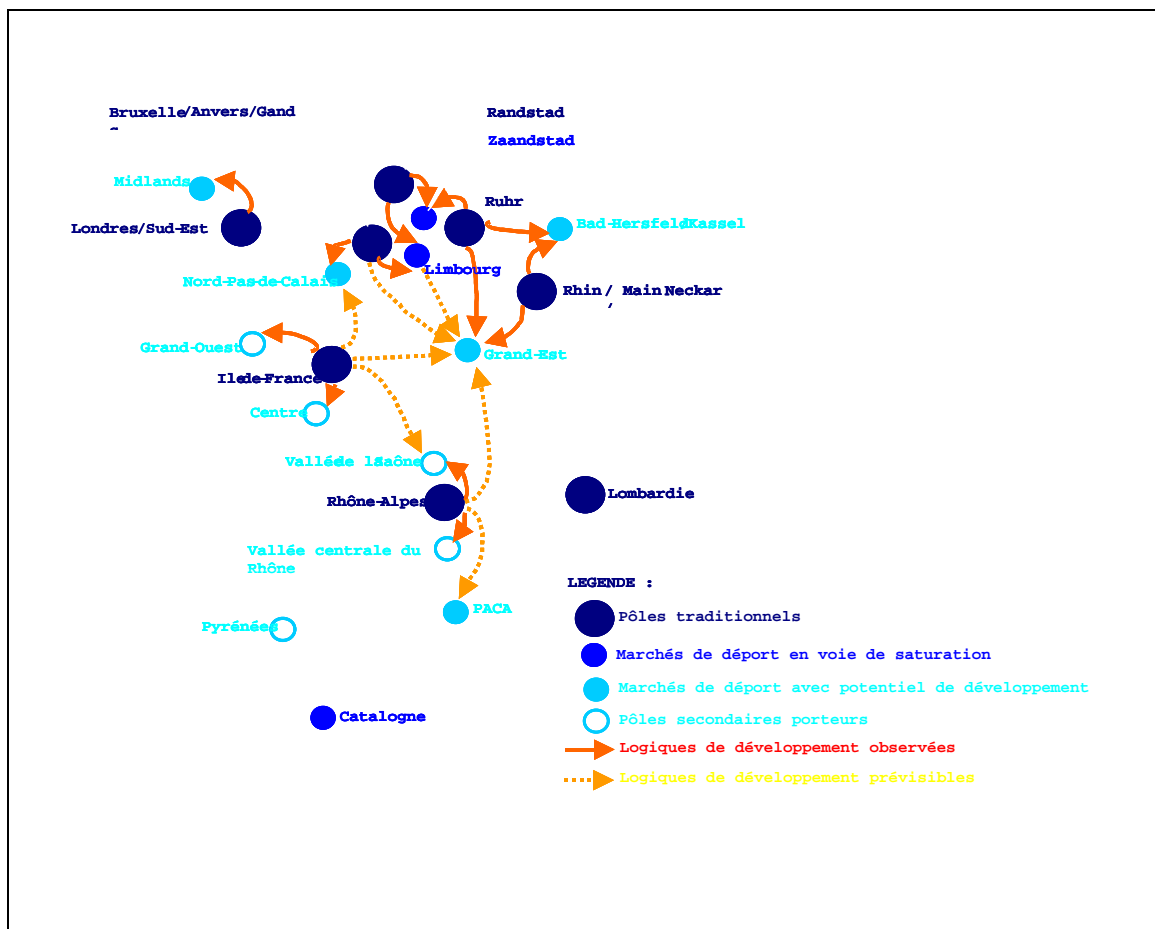
- C'est ainsi que la Picardie qui bénéficie de sa position géographique et offre une disponibilité de terrains peu onéreux arrive en quatrième position des surfaces d'entrepôts françaises de plus de 10000 m² (après l'Ile de France, Rhône-Alpes et le Nord- Pas de Calais).
- La région Centre a su tirer parti de sa position de carrefour entre le nord et le Sud, l'Ouest et l'Est. La logistique y est devenue l'un des pôles d'excellence régionaux. Parmi ses différents sites, celui d'Orléans sort gagnant de l'accueil de plates-formes et a vu l'implantation de grands noms de la logistique (Giraud, Hays Logistique, Exel, Stockalliance, FM Logistic, Dantzas). Outre l'A10, l'A20, l'A71 et l'A11, de nouvelles dessertes autoroutières sont attendues ainsi que des gains d'accessibilité ferroviaire. Dans le Loiret, la plupart des activités logistiques sont tournées vers le stockage et la préparation de commandes de produits de grande consommation. Le succès a cependant ses revers et la zone d'Orléans fait face à une pénurie de constructions correspondant aux nouveaux critères de modernité de la logistique, le prix des loyers y devient comparable à ceux des grandes métropoles régionales. Pour les sites de Vierzon et de Châteauroux, qui eux aussi ont voulu se positionner dans le domaine du transport et de la logistique, le succès est moindre et la vocation d'accueil des spécialistes du transport routier est très marquée.
- Enfin, se développant en dehors de cette logique de polarisation/desserrement, des établissements et des emplois logistiques sont bien évidemment présents dans d'autres régions françaises, parfois en nombre important. C'est le cas de l'Aquitaine et des Pays de la Loire sur la façade Atlantique, qui ont des activités logistiques de niveau régional et interrégional et disposent de plates-formes portuaires accessibles par tous les modes. Ces dernières sont cependant d'importance très inégale (790 ha sur le site du Verdon et 400 ha à Bassens avec d'importantes réserves foncières pour le port autonome de Bordeaux, 140 ha à Montoir et 130 ha à Cheviré pour le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire). Un développement du cabotage maritime pourrait leur offrir de nouvelles possibilités de valorisation. L'Aquitaine dispose aussi d'un réseau étoffé de terminaux de transport

combiné rail-route. D'autre part, la région Midi-Pyrénées a également été conduite à créer des sites logistiques en nombre et en surfaces d'entreposage qui n'ont rien de négligeable.

- La proximité de la Péninsule Ibérique joue en faveur de l'apparition de zones logistiques interrégionales et transfrontalières en Aquitaine et/ou en Midi-pyrénées. Selon les études des analystes et investisseurs spécialisés, c'est la région de Bordeaux qui l'emporte pour l'implantation de plates formes de distribution (exemple cité plus haut de l'étude de Healey & Baker), ou c'est au contraire la région de Toulouse qui émerge comme pôle attractif. Toulouse parie sur son ambitieux projet «Eurocentre» de plate-forme multimodale de traitement et d'échanges de marchandises, qui devrait accueillir prochainement un parc logistique dernière génération à la convergence de cinq autoroutes, à vingt minutes de l'aéroport Toulouse-Blagnac et embranchée au rail. L'un de ses arguments est sa situation comme port-sec dans l'hinterland du port de Barcelone.

De par leur position géographico-économique et leur niveau de desserte, les régions périphériques de la façade Ouest restent cependant aujourd'hui à l'écart de la ligne de force du développement des grandes places logistiques, à laquelle elles ne sont que rattachées et non directement innervées.

Tendances de localisation logistique en Europe occidentale



Source : Jones Lang Lassalle, cité par Becker, D., op. cit.

- **Les objectifs qui pourraient être ceux de l'Etat et les leviers d'action possibles**

Les plates-formes logistiques se situent à la croisée du développement économique, du transport et de l'aménagement spatial. Elles sont progressivement devenues des supports d'activités génératrices de valeur ajoutée et d'emplois qualifiés, dont les villes, les régions et le secteur France dans l'espace européen souhaitent bénéficier. Généralement très consommatrices de transport par camions, même quand elles sont multimodales, elles privilégient les carrefours d'axes d'échanges. Elles constituent des points nodaux d'émission et de réception de flux, de massification des marchandises et de leurs opérations de traitement, importants pour l'organisation du transport local, régional, interrégional, ou européen selon la portée de leur aire de chalandise. Elles sont aussi très gourmandes de grands espaces d'entreposage et de stockage, dont la superficie, la qualité de construction, et la disponibilité à des prix compétitifs, sont des nerfs de la guerre pour satisfaire la demande ou l'attirer. L'adéquation entre les besoins de recrutement et de qualification professionnelle, et les ressources du bassin d'emploi, est un autre facteur qui peut influencer à la hausse ou à la baisse la pérennité et l'attractivité d'un site.

Aux différentes échelles du territoire, l'installation de plates-formes logistiques est donc loin d'être indifférente, que ce soit en termes de développement et d'aménagement équilibré du territoire, de gestion des flux de transport et des disponibilités foncières, de marché du travail, de qualité et de protection de l'environnement.

Favoriser une meilleure connaissance du secteur logistique

Pourtant la logistique, et les plates-formes de fret qui en sont le principal support, restent un secteur mal connu. Devenu l'un des acteurs essentiels de l'organisation des chaînes d'approvisionnement de distribution et de transport de marchandises, les logisticiens évoluent souvent dans un monde parallèle à celui des politiques publiques, sans grand investissement de part et d'autre pour nourrir un dialogue dans les domaines où les enjeux peuvent ou doivent se rencontrer.

Comme nous l'avons vu, la multiplication rapide des plates-formes de fret justifie une meilleure connaissance statistique, qualitative et en évolution de leur typologie, au moins à partir d'un certain seuil de taille. Des informations structurantes sont aujourd'hui manquantes : nombre et localisation des plates-formes, surfaces, équipements et services offerts, volume d'emploi, nombre et caractéristiques des entreprises utilisatrices, clientèles visées, tonnages ou valeurs des marchandises traitées, aires d'influence géographique à l'échelon local, régional interrégional ou international, moyens de transport disponibles sur le site ou à proximité, part modale de chacun d'entre eux, principales difficultés rencontrées, projets et évolutions prévisibles ou souhaitées à terme... En devenant le support d'un dialogue entre les acteurs publics et privés, un observatoire de ce type, qui pourrait être le fruit d'une coopération entre les Régions et les services d'études de l'Etat, bénéficierait à la connaissance opérationnelle du secteur et à l'enrichissement des volets de politique publique auxquels il peut référer.

Favoriser une meilleure insertion des plates-formes logistiques

D'autre part, compte tenu des enjeux d'organisation spatiale et des transports attachés aux plates-formes logistiques, notamment dans les régions et les zones où elles tendent à se

concentrer, clarifier les stratégies de développement, définir si besoin une charte de qualité servant de référence à ces implantations, éventuellement labelliser des réalisations exemplaires serait de nature à mobiliser et guider les parties prenantes.

Nous ne pouvons que faire nôtres les conclusions du rapport du groupe de travail piloté par D. Becker (op.cité), lequel recommande :

- une prise en compte de ces installations dans les processus de planification territoriale et locale tels que les DTA et les SCOT, afin de mieux définir les conditions de développement des nouveaux sites logistiques, en cohérence avec la capacité des infrastructures de transport et les besoins du territoire d'accueil ;
- une incitation à privilégier l'implantation des programmes logistiques dans des zones prévues et aménagées à cet effet (procédures de ZAC), en la précédant d'une étude d'impacts sérieuse sur l'urbanisme, l'environnement, le paysage, et les flux de transport, tant internes qu'externes au site ; en simplifiant les procédures réglementaires au profit de la qualité des cahiers des charges ; en contractualisant les garanties nécessaires au respect des obligations respectives du propriétaire et de l'exploitant (sécurité du site et des marchandises entreposées, entretien, services communs...) ;
- une expertise et une valorisation élargies des réserves foncières, entrepôts obsolètes et friches industrielles susceptibles d'être reconvertis, pour faire face à des pénuries qui freinent l'accueil d'activités logistiques, cette expertise devant être également menée sur les sites d'opérateurs publics ferroviaires, maritimes et fluviaux qui bénéficieraient ainsi d'un rapprochement avec ces activités.

Plus largement, quand on se place dans la perspective d'un scénario de développement durable, nous ne pouvons qu'appuyer la conclusion de ce rapport selon laquelle le rôle et l'appui des pouvoirs publics apparaissent essentiels, là où il y a pertinence à le faire, pour favoriser le développement de chaînes multimodales. Outre le bon usage du foncier public, plusieurs leviers peuvent y concourir tels que l'incitation financière à rejoindre des sites embranchés à des modes alternatifs à la route (loyers dégressifs ou subventions d'implantation valorisant le gain de coûts externes pour la collectivité), des « primes » fiscales au report modal dans les zones les mieux desservies, un soutien et un accompagnement des initiatives des acteurs privés de la logistique en faveur du développement durable, l'incitation à une coopération des opérateurs et des professionnels de la logistique sur des projets précis de conception et d'organisation de l'offre de services de transport (exemple : couloir rhodanien).

Renforcer les principales régions logistiques françaises

Une autre question fondamentale concerne la répartition géographique en France des plateformes d'intérêt européen, national ou interrégional. Restant à affiner par une meilleure connaissance de ces différents types de sites, les tendances observées interrogent les grands choix de l'Etat en matière d'aménagement du territoire

Les logiques de polarisation à l'œuvre dans une hypothèse « au fil de l'eau » conduisent à une forte concentration des principaux équipements logistiques dans 5 à 6 régions du nord, de l'est, et du sud-est de notre pays, le long du corridor Nord-Sud de transport passant à l'Ouest de la France, le long d'un axe Metz/Strasbourg-Lyon-Marseille et une antenne Lille-Paris-Lyon-Marseille, qui incluse l'Ile de France en position de leader. Celle-ci continue de se renforcer par des effets cumulatifs de nouvelles installations logistiques. Pour répondre à la

demande d'espaces d'entreposage à des prix modérés, de la part des chargeurs et des prestataires, de nombreuses plates-formes de fret se créent ou se desserrent à l'intérieur de ces régions attractives déjà richement dotées, ou vers des régions contiguës, le plus souvent situées sur ce même axe (ex : Picardie, Bourgogne).

Pour l'Etat décideur et financeur des grandes infrastructures, quelles que soient ses options prioritaires en matière de modes de transport, un accroissement notable des capacités existantes sur ce corridor est à prévoir afin d'accompagner la concentration des investissements logistiques et faciliter les flux de transport nécessaires aux entreprises et à l'économie générale. Dans le cadre d'un scénario multimodal et de développement durable, cet accroissement de capacité mobilisera tous les modes, y compris le fret ferroviaire (dont le projet de Magistrale Eco-fret, il faut le noter, est particulièrement adéquat dans son tracé à cet axe principal d'installations et de grands flux logistiques).

Favoriser les activités logistiques dans l'Ouest de la France

Dans cette hypothèse d'accompagnement de la polarisation sur 5 à 6 régions qui répond à la logique du marché, sans intervention de l'Etat autre qu'infrastructurelle, les pôles de niveau 2 de développement logistique situés dans les autres régions (Le Havre, Rouen, Orléans, Nantes, Bordeaux, Toulouse..) forment un ensemble de plates-formes de distribution dispersées sur le territoire, dont l'attractivité et la pérennité dépendront essentiellement de leur capacité à soutenir la concurrence d'autres sites logistiques français et européens.

Afin de favoriser un équilibre du territoire que les mécanismes du marché ne suffisent pas à assurer, la préoccupation de l'Etat devient d'éviter que ne se creuse un fossé par trop profond entre les régions bénéficiant de la polarisation des équipements logistiques et les autres régions. Il lui revient notamment de trouver un équilibre aussi satisfaisant que possible entre les investissements, d'importance majeure et stratégique qui tendront à se concentrer dans les parties nord, est, et sud de la France par le sillon rhodanien vers l'Italie et l'Espagne, et ceux qui concerneront la France de l'ouest, en particulier de sa façade atlantique, dans ses relations avec l'Espagne, l'Europe du nord et le foyer économique européen.

L'action de l'Etat doit se concrétiser en terme d'infrastructures, qui permettent de raccorder la façade Ouest aux grands courants commerciaux. Outre les mesures prises en faveur du corridor Nord-Sud, il s'agit de liaisons, notamment Est-Ouest desservant les ports de la façade atlantique.

Dans ce cadre s'inscrivent les liaisons routières :

- Le Havre- Amiens vers le Nord et l'Est, et Le Havre – Rouen – Chartres - Artenay – Troyes vers le Sud-Est, évoquées plus haut ;
- Nantes – Orléans – Troyes – Langres – Belfort vers la Suisse et le Sud de l'Allemagne ;
- la Route Centre Europe Atlantique de La Rochelle vers l'autoroute A6 ;
- l'autoroute A89 de Bordeaux à Lyon, via Clermont- Ferrand ;
- les autoroutes Bordeaux – Toulouse –Narbonne et Bayonne – Toulouse – Narbonne.

Pour le ferroviaire, on peut notamment citer la ligne classique Nantes - Lyon, qui est l'une des plus importantes transversales du réseau. Avec l'électrification du maillon central, Tours-Vierzon en 2007 (qui, entre autres avantages améliorerait l'accès au «port sec» du port de Saint-Nazaire dont l'aménagement à Vierzon est en cours d'étude de faisabilité pour tirer parti de sa situation au point de croisement de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires),

cet itinéraire sera électrifié sur 78% de ses 650 km. Mais il subsiste des problèmes de saturation entre Nantes et Angers, et un itinéraire à améliorer entre Moulins et Lyon parmi toutes les voies existantes. Cette voie ferrée ainsi modernisée pourrait être valorisée sur ses marchés les plus porteurs : transit fret au long cours et relations régionales intervillees. Elle offrirait à plusieurs régions de l'Arc Atlantique et au port de Nantes-Saint-Nazaire un accès ferroviaire plus performant aux grands bassins de marchandises de l'Est européen, et réciproquement à Rhône-Alpes un accès direct à la façade atlantique, avec des temps de parcours sensiblement améliorés.

*
* *

A son rôle de décideur - financeur d'infrastructures sur les axes où se porte la demande, l'Etat ajoute un dessein d'aménagement du territoire dont la crédibilité économique impose qu'elle s'oriente vers des sites-clés, définis en fonction d'orientations de niveau national.

La nécessité d'un schéma directeur, comme l'avait proposé Marc-Philippe Daubresse⁸⁵, labellisant ces zones logistiques d'intérêt national se justifierait dans cette hypothèse marquée par une forte implication de l'Etat. Ce schéma expliciterait les raisons du choix de ces zones stratégiques, il donnerait à voir sous forme cartographique leur situation existante (bassins de consommation accessibles, position face aux courants d'échanges français et européens, réseaux de transport, sites logistiques, équipement en plates-formes monomodales, multimodales et de transport combiné) et l'évolution souhaitée. Un tel schéma directeur servirait à fonder les engagements financiers en faveur des pôles retenus (contribution à la mise en œuvre d'infrastructures performantes et/ou aides à l'installation) et les engagements politiques (motivation des décideurs, effet d'entraînement sur les différents acteurs concernés).

⁸⁵ « Schémas national des plates-formes multimodales. Réflexions et propositions pour une stratégie de localisation et d'optimisation des terminaux de transport combiné et des plates-formes multimodales de fret » par Marc-Philippe Daubresse – MELT/DATAR Avril 1997