



## Infrastructures - Institutions

MULTIMODAL

# LIGNE VERTE : le report modal entre Lyon et Marseille doit encore progresser

*Dans Ligne verte, une étude sur le report modal entre Lyon et Marseille, le Pil'es juge qu'un important travail pédagogique est encore nécessaire sur l'intérêt du fluvial et ferroviaire.*

**C**omment favoriser le report modal entre le port de Marseille et la région lyonnaise ? C'est la question à laquelle tente de répondre le pôle d'intelligence logistique (Pil'es). Jeudi 20 mai, l'équipe a présenté les résultats de l'enquête Ligne verte. Durant six mois, elle est allée à la rencontre des chargeurs, des transitaires et d'autres intervenants du secteur pour comprendre les points de blocages empêchant de passer le transport de marchandises de la route au fleuve ou au rail. Plusieurs constats ressortent de l'enquête.

### UN TRAVAIL DE PÉDAGOGIE À FAIRE

*"Les acteurs regrettent que le transport fluvial et ferroviaire connaissent des problèmes de délais ou ne soient pas assez flexibles", relève Cécile Michaux déléguée générale du Pil'es. "Mais nous n'avons pas eu de retours*

*sur un problème de prix, notamment sur le fluvial." Un signe encourageant même si elle craint un effet "bon élève" avec d'abord une réponse des entreprises se sentant concernées par ces problématiques.*

L'association a retracé la provenance des EVP sur cet axe. Ceux qui arrivent en région lyonnaise (Rhône, Isère, Ain et Loire) proviennent en grande majorité de Chine (45%). Deuxième pays d'origine, les États-Unis (7%) suivi du Brésil (6%), selon des chiffres de 2019. Autre constat : les premiers produits importés sont les équipements électroniques, produits chimiques et machines, et équipement.

Problème principal rencontré : la méconnaissance des solutions existantes pour faire du report modal. Les difficultés liées à la complexité de la chaîne logistique sont aussi soulignées. *"Le mode de transport est dans 50% des cas choisi au niveau de la*



direction supply-chain du groupe, hors de la région Auvergne-Rhône-Alpes”, souligne encore le Pil'es.

À présent, il s'agit pour le réseau de professionnels de faire de la pédagogie sur ces modes de transport

massifiés et d'accompagner les chargeurs. Le rôle des transitaires doit également être pris en compte. “Nous avons vu que beaucoup d'entre eux cherchaient à verdir leur transport”, commente Cécile Michaux.

Pour réussir cela, le Pil'es va suivre les entreprises désireuses d'aller vers du report modal via des ateliers collaboratifs.

**PIERRE LEMERLE**

[Visualiser l'article](#)

## Résultats de « ligne verte », étude sur le report modal entre Lyon et Marseille



**Le pôle d'intelligence logistique (Pil'es) a présenté les résultats de « ligne verte », une étude sur le report modal entre Lyon et Marseille, le 20 mai 2021. Pour l'association, un important travail pédagogique est encore nécessaire sur l'intérêt du fluvial et du ferroviaire.**

Comment favoriser le report modal entre le port de **Marseille** et la région lyonnaise ? C'est la question à laquelle tente de répondre le pôle d'intelligence logistique ( Pil'es ), basée à **Saint-Quentin-Fallavier ( Isère )**. Le 20 mai 2021, l'équipe a présenté les résultats de l'enquête « ligne verte » consacrée à cette question.

Durant six mois, l'équipe est allée à la rencontre des chargeurs, transitaires, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures et collectivités territoriales pour comprendre les points de blocages empêchant de passer le transport de marchandises de la route au fleuve ou au rail. Pour cela, l'équipe du Pil'es a conduit des entretiens, fait remplir des questionnaires à des entreprises et analysé des données des services douaniers. Plusieurs constats sortent de cette étude.

npi-magazine.com  
Pays : France  
Dynamisme : 1



[Visualiser l'article](#)





# ISÈRE

**NORD-ISÈRE | LYON | MARSEILLE**

## Une étude pour des transports de conteneurs plus « verts »

**Le Pôle d'intelligence logistique souhaite la création d'une ligne verte, pour le transport de conteneurs entre le grand port de Marseille et Lyon et ses plateformes logistiques alentour dont le Nord-Isère. Objectif : convertir les logisticiens à des modes plus doux.**

Comment acheminer des marchandises et verdir les 300 kilomètres d'itinéraire qui séparent le grand port maritime de Marseille et Lyon, et ses différentes plateformes logistiques de la région ? Telle est l'équation posée par le Pil'es, le pôle d'intelligence logistique, association basée à Villefontaine qui fédère les entreprises de la logistique. Le réseau, qui compte dans ses rangs des entreprises importatrices de conteneurs de marchandises (des distributeurs de meubles ou d'articles de sport qui se fournissent à l'étranger par exemple) a pour ambition de créer une « ligne verte ».

En clair, le Pil'es souhaiterait convertir les chargeurs via les transitaires à des modes de transport moins énergivores et plus écologiques que le tout rou-

tier diesel.

### Des délais et de la flexibilité

« Entre Marseille et Lyon, on a le choix entre l'autoroute avec l'A7 (5 heures), le mode fluvial sur le Rhône (36 heures) ou le fret ferroviaire (24 heures). Il est possible de remplacer les camions moteur diesel par des moteurs au gaz, ou électrique ou hydrogène. À la place des 200 camions, on peut imaginer une barge (bateau à fond plat). Et ce sans investir davantage puisqu'on constate une sous-utilisation de sa capacité aujourd'hui. Ces barges, qui fonctionnent généralement au fuel, pourraient, à terme, être au gaz. Des expérimentations sont en cours », détaille Cécile Michaux, déléguée générale du Piles. Simple, non ?

L'étude, lancée fin 2020 et financée par l'Ademe, Plan Rhône et l'État, dont les premiers résultats étaient présentés aux différents acteurs jeudi matin à la CCI Nord-Isère, montre plusieurs freins.

« D'abord, il y a beaucoup d'acteurs différents ce qui accentue la complexité à transformer les choses », signale le représen-



**Le Pil'es présente les résultats de l'étude sur le transport de conteneurs entre Lyon et Marseille, avec l'idée d'encourager le monde de la logistique à adopter des modes de transports moins polluants pour faire transiter les marchandises entre la région et le grand port de la cité phocéenne.** Photos DR et AFP/Clément MAHOUEAU



tant du bureau d'études.  
« Nous avons dans un premier temps identifié qui fait quoi et qui achète quoi à qui. Et nous avons découvert un élément central, le client importateur sous-traite le transport. Par conséquent, il n'a pas de pouvoir de décision sur le mode de transport. Et les chargeurs (industriels, distributeurs et prestataires logistiques) que nous avons interrogés s'appuient sur les transitaires. Il peut y en avoir 1, parfois 3 ». Autre difficulté, « il existe peu de traçabilité autour des conteneurs. Chaque acteur a une vision partielle. Il est donc compliqué de restituer la totalité de l'itinéraire emprunté. »  
« Notre sondage a montré

l'importance pour les acteurs de la filière de respecter les délais et la flexibilité. Deux points qui peuvent être des freins au report modal. »

### **Le train, loin devant le bateau**

Cécile Michaux évoque le cas récent de ce navire coincé dans le Canal de Suez. « Enfin, certains confient méconnaître les différentes possibilités de transport. Les chiffres de 2019 de l'étude montrent d'ailleurs une nette propension à l'usage du train, loin devant le bateau. Mais la crise sanitaire et économique ont bousculé tous les repères et en fait un « trafic volatil ».

## **REPÈRES**

### ■ **Le périmètre de l'étude**

La ligne verte est imaginée entre Marseille et Lyon. Plus précisément depuis le grand port maritime de la cité phocéenne jusqu'aux différentes plateformes logistiques de la région lyonnaise. Comprenez, le Nord-Isère, la plaine de l'Ain, Belleville..., soit 4 départements : le Rhône, l'Isère, l'Ain et la Loire avec un regard transversal sur les voisins savoyards et les autres départements d'AURA.

### ■ **Volume**

Selon les fichiers douaniers, le volume de marchandises importé en 2019 sur la région Auvergne-Rhône-Alpes est estimé à 240 000 EVP (équivalent vingt pieds, la plus petite unité de mesure d'un conteneur standard) dont 162 000 EVP sur le périmètre de l'étude.

### ■ **Origine**

Les marchandises importées en 2019 dans la région provenaient à 45 % de Chine, à 7 % des États-Unis, à 6 % du Brésil, à 4 % de l'Inde...

### ■ **Type de marchandises**

Contre toutes attentes, ce ne sont pas les biens de grande consommation comme le textile, l'ameublement ou les produits d'alimentation qui arrivent en tête mais les équipements électriques, suivis des produits chimiques, puis des machines et équipements, produits caoutchoucs...

Au terme de l'action prévue jusqu'en 2023, le Pil'es vise la fluidité du port Edouard-Herriot à Lyon, souhaite un travail sur le coût global « et les coûts cachés » et veut offrir un accompa-

gnement individualisé aux acteurs. « À la fin, nous chiffrerons le nombre de tonnes de carbone évitées », promet Cécile Michaux.

**Célia LOUBET**

DÉCOUVRIR | PARTAGER-COMPRENDRE | **APPROFONDIR** | ACHETER  
**TERRITOIRES**

# Pil'es, outil de promotion territorial de la logistique

Depuis sa création en 2007, le Pôle d'Intelligence Logistique Europe du Sud (Pil'es) est engagé auprès des acteurs publics du Nord-Isère et au-delà pour promouvoir la filière. Avec l'emploi, ses missions couvrent aujourd'hui la mobilité, la sécurité, les nouvelles technologies et le report modal.



Outre la Biennale de la Logistique, Pil'es organise chaque année le « Challenge Logistique Étudiant », concours d'idées ouvert à toutes les filières de l'enseignement supérieur. L'édition 2021 portait sur l'entrepôt du futur, en partenariat avec Schneider Electric et Newlog.



Thomas Daudré-Vignier,  
président de Pil'es.

**A**u cœur de la première zone logistique française avec 2,5 mm<sup>2</sup> d'entrepôts, Pil'es est un réseau associatif fédérant 184 professionnels de la chaîne logistique. « Ses objectifs sont d'améliorer la compétitivité et la performance des entreprises, promouvoir la logistique et ses savoir-faire, développer l'emploi sur le territoire et améliorer les conditions de travail, s'engager dans le développement durable et imaginer la logistique de demain », présente Thomas Daudré-Vignier, président de Pil'es. Également directeur des sites logistiques de But, il était l'un des intervenants de l'Agora Live Supply Chain organisé les 10 et 11 mai, lors de sa conférence « La logistique : un atout au service de l'emploi et de la collectivité ».

## Jusqu'à 700 postes à pourvoir

Tout en poursuivant son travail de reconnaissance de la filière, Pil'es est engagé avec les acteurs publics et privés dans diverses actions visant à faciliter la rencontre entre candidats à l'emploi et recruteurs de la zone. Un enjeu qualifié « d'essentiel, puisque 500 à 700 postes

« y sont à pourvoir en permanence ». Webinaires, visites de sites virtuelles ou en présentiel, challenges étudiants, salon de l'emploi, présentations au sein d'établissements scolaires sont ainsi organisés régulièrement. Ces initiatives sont notamment à l'origine d'un GEPC (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences) territorial, mené avec le soutien de l'État et de la Région. L'association est également force de propositions pour la création de formations logistiques, avec les CCI locales notamment, ou pour améliorer l'accessibilité de la plateforme logistique iséroise par les transports en commun.

## Démarches collaboratives et durables

Toujours en synergie avec les acteurs publics locaux, Pil'es et ses membres mènent des pilotes pour tester de nouvelles technologies. Tel est le cas par exemple de l'hydrogène dans le secteur de la manutention et des chariots élévateurs. Sous le nom de Pil'secure, l'association a aussi développé un service mutualisé de gardiennage avec le concours des forces de l'ordre locales, et propose à ses adhérents un accompagnement pour une meilleure gestion de leurs déchets.

Soutenue par l'Ademe, le Plan Rhône et l'Union européenne via le fonds européen de développement régional (FEDER), Pil'es a lancé la démarche baptisée « Ligne verte ». Ce projet d'une durée de trois ans vise à recenser les conteneurs échangés entre le Nord-Isère et le port de Marseille Fos ainsi que leur mode d'acheminement. À l'issue de cette étude, l'objectif est de déterminer les conditions et les services mutualisés nécessaires pour qu'une majorité de ces flux emprunte la voie d'eau et le rail. ■ ED



## ACTU LYON ET RÉGION

NORD-ISÈRE | LYON | MARSEILLE

# Une étude pour des transports de conteneurs plus « verts »



L'idée est d'encourager le monde de la logistique à adopter des modes de transports moins polluants pour faire transiter leurs marchandises entre la région et le grand port de Marseille. Photo Progrès/Joël PHILIPPON

**Le Pôle d'intelligence logistique souhaite la création d'une ligne verte, pour le transport de conteneurs entre le port de Marseille et Lyon et ses plateformes logistiques alentour. Objectif : convertir les logisticiens à des modes plus doux**

Comment acheminer des marchandises et "verdifier" les 300 kilomètres d'itinéraire qui séparent le port maritime de Marseille de Lyon et ses différentes plateformes logistiques de la région ? Telle est l'équation posée par le Piles, le pôle d'intelligence logistique, association basée à Villefontaine, qui fédère les entreprises de la logistique. Le réseau, qui compte dans ses rangs des entreprises importatrices de conteneurs de marchandises (des distributeurs de meubles ou d'articles de

sport qui se fournissent à l'étranger, par exemple) a pour ambition de créer une "ligne verte". En clair, le Piles souhaiterait convertir les chargeurs via les transitaires à des modes de transport moins énergivores et plus écologiques que le tout routier diesel.

« Entre Marseille et Lyon, on a le choix entre l'autoroute avec l'A7 (5 heures), le mode fluvial sur le Rhône (36 heures) ou le fret ferroviaire (24 heures). Il est possible de remplacer les camions moteur diesel par des moteurs au gaz, ou électrique ou hydrogène. À la place des 200 camions, on peut imaginer une barge (bateau à fond plat). Et ce, sans investir davantage puisqu'on constate une sous-utilisation de sa capacité aujourd'hui. Ces barges, qui fonctionnent généralement au fuel, pourraient, à terme, être au gaz. Des expérimentations sont en

cours », détaille Cécile Michaux, déléguée générale du Piles. Simple, non ?

### Le train loin devant le bateau

L'étude, lancée fin 2020 et financée par l'Ademe, Plan Rhône et l'État, dont les premiers résultats étaient présentés aux différents acteurs, jeudi matin à la CCI Nord-Isère, montre plusieurs freins. « D'abord, il y a beaucoup d'acteurs différents, ce qui accentue la complexité à transformer les choses », signale le représentant du bureau d'études. « Nous avons identifié qui fait quoi et qui achète quoi à qui. Et nous avons découvert un élément central, le client importateur soustrait le transport. Ainsi, il n'a pas de pouvoir de décision sur le mode de transport. Et les chargeurs (industriels, distributeurs et prestataires logistiques) que nous avons interro-

gés s'appuient sur les transitaires. Il peut y en avoir 1, parfois 3 ». Autre difficulté, « il existe peu de traçabilité autour des conteneurs. Chaque acteur a une vision partielle. « Il est compliqué de restituer la totalité de l'itinéraire. « Notre sondage a montré l'importance pour les acteurs de la filière de respecter les délais et la flexibilité. Deux points qui peuvent être des freins au report modal. » Cécile Michaux évoque le cas récent de ce navire coincé dans le canal de Suez. « Enfin, certains connaissent les différentes possibilités de transport. Les chiffres de 2019 de l'étude montrent d'ailleurs une nette propension à l'usage du train, loin devant le bateau. Mais la crise sanitaire et économique ont bousculé tous les repères et en fait un « trafic volatil ».

Au terme de l'action prévue jusqu'en 2023, le Piles vise la fluidité

## REPÈRES

### ■ Le périmètre de l'étude

La ligne verte est imaginée entre Marseille et Lyon. Plus précisément depuis le grand port maritime de la cité phocéenne jusqu'aux différentes plateformes logistiques de la région lyonnaise. Comprenez, le Nord-Isère, la plaine de l'Ain, Belleville sur Saône..., soit 4 départements : le Rhône, l'Isère, l'Ain et la Loire.

### ■ Origine

Les marchandises importées en 2019 dans la région provenaient à 45 % de Chine, à 7 % des États-Unis, à 6 % du Brésil, à 4 % de l'Inde...

### ■ Type de marchandises

Ce ne sont pas les biens de grande consommation comme le textile, l'ameublement ou les produits d'aliments qui arrivent en tête, mais les équipements électriques, suivis des produits chimiques, puis des machines et équipements, produits caoutchoucs...

du port Edouard-Herriot, souhaite un travail sur le coût global « et veut offrir un accompagnement individualisé aux acteurs. « À la fin, nous chiffrerons le nombre de tonnes de carbones évitées », promet Cécile Michaux.

Célia LOUBET



## **LA LOGISTIQUE CHERCHE SA LIGNE VERTE**

Comment faire remonter “proprement” des conteneurs du port de Marseille – où ils arrivent du monde entier mais surtout de Chine – jusqu’à Lyon ? C’est la question à laquelle essaie de répondre le Pôle d’intelligence logistique avec les professionnels du secteur. Si le camion roulant sur l’A7 est aujourd’hui privilégié, ce n’est pas tant pour une question de prix que de vitesse, de flexibilité et d’absence de rupture de charge par rapport à la barge ou au fret ferroviaire. Dès l’an prochain, des expérimentations devraient être conduites qui permettront aux entreprises volontaires de chiffrer notamment le gain écologique du changement en capitalisant pour les suivants.



## Une année de croissance pour le Pil'es

Le Pôle d'intelligence logistique tenait son assemblée générale le 17 juin. Le réseau a vu une augmentation de son nombre d'adhérents.



L'assemblée générale du Pil' es du 17 juin © Pil' es

Le Pôle d'intelligence logistique (Pil'es) continue de grandir. Le 17 juin, 150 personnes se sont retrouvées à l'assemblée générale du réseau de logisticiens basé dans le nord-Isère. Celui-ci a poursuivi sa croissance cette année, passant de 167 adhérents à 185. Il accueille en moyenne une quinzaine de nouveaux membres chaque année. En interne, le pôle renforce son processus d'intégration, notamment avec la mise en place de séances dédiées aux nouveaux adhérents. Il crée également une nouvelle communauté professionnelle pour les directeurs d'exploitation. "L'idée est de voir ce qui se passe chez eux, au plus près du terrain", commente Cécile Michaux, déléguée générale.

Côté partenariat, outre ceux renouvelés avec la CCI-Nord Isère et la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (Capi), une nouvelle convention a débuté en 2021 avec la communauté de communes de l'est lyonnais (CEEL). Un plus non-négligeable pour cette collectivité qui pourrait voir s'installer sur son terrain le polémique entrepôt logistique d'Amazon. Le Pil'es souligne également le succès de ses événements comme la biennale de la logistique. Tenue sous forme hybride (en virtuel et présentiel), elle a touché 700 collégiens via différentes

www.lantenne.com  
Pays : France  
Dynamisme : 7



[Visualiser l'article](#)

interventions dans neuf établissements. Les visites de sites en immersion ont été visionnées au moins 2.000 fois par les participants et le championnat de caristes 1.000 fois.

#### La logistique urbaine au programme

Sur la question du transport modal, le programme ligne verte se poursuit avec des ateliers s'adressant aux gestionnaires d'infrastructures, aux chercheurs et aux intermédiaires du transport. Objectif : affiner le diagnostic de l'enquête parue en mai et faire en sorte que les acteurs de la chaîne logistique se connaissent. "Ce travail a permis de créer un collectif", se félicite Cécile Michaux. Pour le Pil'es, il s'agira maintenant de mesurer de manière précise le coût total d'un trajet et le temps qu'il prend du GPMM à Lyon. Selon elle, le temps mis par les routiers pour quitter le Grand Port de Marseille notamment, n'est pas suffisamment pris en compte.

Enfin, l'équipe du Pil'es commence un travail approfondi sur les questions de logistique urbaine. Quel transport décarboné choisir en ville ? Comment éviter les conflits d'usages et permettre à tous de stationner ? À l'heure de la mise en place des ZFE, ces questions sont d'autant plus d'actualité pour le réseau.

## Le Pil'es définit sa 'ligne verte' pour 2022-2023

Via son programme 'ligne verte' destiné à favoriser le report modal sur l'axe Rhône, le Pôle d'intelligence logistique (Pil'es) s'est fixé trois chantiers prioritaires en la matière sur la période 2022-2023. Au terme de deux ateliers auxquels ont participé différentes catégories d'acteurs (importateurs, transporteurs, transitaires, gestionnaires d'infrastructures, etc.), il a été établi que pour favoriser le transport massifié en vallée du Rhône il convenait de partager la data de manière collaborative entre intervenants, de développer des argumentaires communs sur le transport bas carbone, et d'étudier le potentiel de création d'un chantier de transport combiné rail-route au sein du Parc industriel de la Plaine de l'Ain (Pipa). *« Les compétences du collectif seront mobilisées pour établir les conditions de réussite de ce projet qui vise à mieux desservir le parc et décongestionner les axes routiers le desservant »*, souligne le Pil'es, à propos du projet de création du chantier de transport combiné au sein du Pipa. Avec le partage de données, il s'agit pour les intervenants de la chaîne logistique à la fois d'identifier les capacités disponibles en transports massifiés, d'effectuer du tracking de conteneurs en temps réel et de consolider les flux de données pour optimiser les process. *« Avec le développement d'argumentaires communs en faveur du transport bas carbone par et pour l'ensemble des acteurs, qu'ils soient institutionnels ou économiques, il s'agira de valoriser le coût complet du transport selon les différents modes, et de chiffrer le coût réel du carbone, et donc le risque financier à maintenir du tout routier diesel »*, conclut le Pil'es. **AD**



Le plan d'actions a été établi au terme d'ateliers collaboratifs auxquels ont participé différentes catégories d'acteurs (importateurs, transporteurs, transitaires, gestionnaires d'infrastructures, etc.).

© Pil'es





ECO  
NOMIE

Logistique

## LE LOGISTICIEN IDÉA S'IMPLANTE À SAINT-QUENTIN-FALLAVIER



**Idéa gère la logistique de Radiall qui a externalisé ce service**

**Le prestataire de supply-chain industrielle a ouvert une plateforme logistique sur-mesure pour répondre aux besoins de son client Radiall basé sur plusieurs sites en Isère.**

Fabricant mondial de solutions d'interconnexions en environnements sévères, Radiall adresse les marchés de l'aéronautique, de la défense et des télécommunications. Proposant 27 000 références dans 12 catégories de produits, Radiall exporte 90 % de sa production vers les Etats-Unis (46 %), l'Europe (28 %, dont 10 % pour la France), et l'Asie (26 %). Sa plateforme logistique jusqu'alors située sur son site de Centr'Alp à Voreppe a fermé ses portes lorsque Radiall a décidé d'externaliser l'activité.

« En interne, nous ne disposions pas de compétence suffisante pour répondre efficacement aux exigences liées à la logistique à l'internationale qui se profes-

sionnalise, explique Carole Michalland, directrice du site Radiall de Saint-Quentin-Fallavier. Certifié OEA (Opérateur Economique agréé), notre partenaire logistique Idéa est qualifié pour gérer les expéditions à travers le monde ainsi que les formalités douanières et juridiques relatives aux flux internationaux. »

Après avoir remporté l'appel d'offre, en mai 2021, Idéa s'est installée dans la ZA de Chesnes, la plus grande plateforme logistique de France, à proximité de son client. Une situation géographique stratégique, entre aéroport Lyon-Saint-Exupéry et un important réseau autoroutier, lui permettant de garantir les délais de livraison. Pour sa première implantation en région Auvergne Rhône-Alpes, Idéa est locataire d'un entrepôt sécurisé avec 3 500 emplacements de stockage et une zone de picking pour plusieurs centaines de lignes d'expédition en moyenne par jour.

« Au-delà des opérations classiques de logistique, réception, stockage, picking, expédition, nous déployons de la business intelligence, capable de récupérer les données ERP du client afin de piloter l'activité en temps réel et d'anticiper les missions à venir », souligne Freddy Lefort directeur Business unit pour Idéa. Fort de ses 59 sites en France, Idéa adresse les secteurs de la défense, de l'aéronautique, de l'énergie et de la construction navale. En 2022, le logisticien ambitionne d'attaquer le secteur hospitalier.

Idéa qui a réalisé un chiffre d'affaires de 150 M€ en 2020, prévoit d'investir 65 M€ dans le cadre de son développement global. « Notre implantation en Rhône-Alpes s'inscrit dans notre plan stratégique 2025 qui sera dévoilé au cours du premier trimestre 2022 », conclut Freddy Lefort.

**S.So.**

### PIL'ES : LA LIGNE VERTE FÉDÈRE

Un an après son lancement par le Pôle d'intelligence logistique (Pil'es), la Ligne verte est suivie par plus de 150 acteurs de la logistique. Une démarche d'accompagnement au changement sur trois ans. Entreprises importatrices, transporteurs routiers, fluviaux et ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, transitaires et collectivités territoriales, se sont engagés dans un travail collaboratif visant à réduire l'impact environnemental des activités logistiques en Vallée du Rhône. La Ligne verte a pour objectif d'optimiser le post-acheminement des containers maritimes entre le Grand Port de Marseille et la région lyonnaise. Une première « journée collective » portant sur l'optimisation du dernier kilomètre a été organisée fin octobre 2021 et a donné lieu à une visite guidée du Port Edouard-Herriot par les équipes de la Compagnie nationale du Rhône. En 2022 d'autres « journées » devraient avoir lieu afin d'approfondir les enjeux identifiés lors de la phase d'étude préalable organisée au lancement de la démarche.

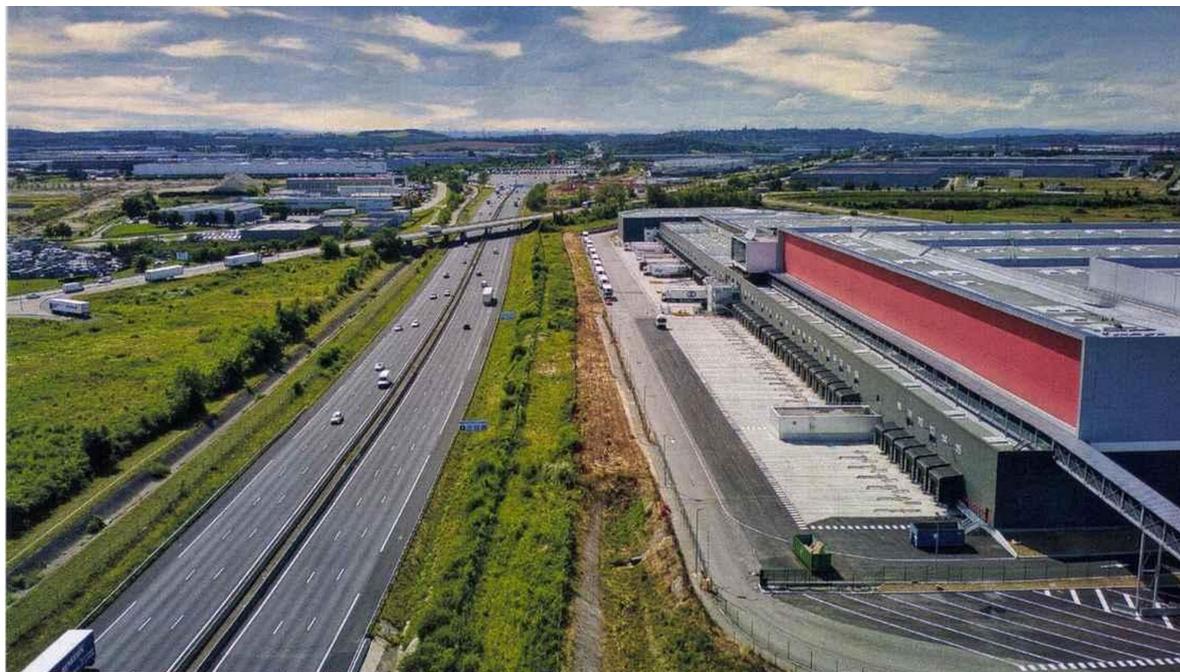


### **PIL'ES : LA LIGNE VERTE FÉDÈRE**

Un an après son lancement par le Pôle d'intelligence logistique (Pil'es), la Ligne verte est suivie par plus de 150 acteurs de la logistique. Une démarche d'accompagnement du changement sur trois ans. Entreprises importatrices, transporteurs routiers fluviaux et ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, transitaires et collectivités territoriales se sont engagés dans un travail collaboratif visant à réduire l'impact environnemental des activités logistiques en Vallée du Rhône. La Ligne verte a pour objectif d'optimiser le post-acheminement des containers maritimes entre le Grand Port de Marseille et la région lyonnaise. Une première « journée collective » portant sur l'optimisation du dernier kilomètre a été organisée fin octobre 2021 et a donné lieu à une visite guidée du Port Edouard-Herriot par les équipes de la Compagnie nationale du Rhône. En 2022 d'autres « journées » devraient avoir lieu afin d'approfondir les enjeux identifiés lors de la phase d'étude préalable organisée au lancement de la démarche.

S. So.





La zone logistique de Saint-Quentin-Fallavier développe près de 2,5 millions de mètres carrés d'entrepôts et de bureaux occupés.

# AUVERGNE-RHÔNE-ALPES A l'assaut du couloir rhodanien

Au centre des flux européens nord-sud, la métropole lyonnaise est victime de son dynamisme. La pression foncière éloigne les logisticiens toujours plus loin du centre-ville. Après l'est, ils investissent la vallée du Rhône, prisée pour sa multimodalité.

THIERRY BUTZBACH

génère 18% de la valeur ajoutée régionale et un positionnement géographique avantageux sur l'axe Lille-Paris-Marseille sont autant d'atouts pour nourrir les échanges de marchandises.

### Desserrement à l'est de Lyon

Depuis une vingtaine d'années, l'activité logistique régionale s'éloigne du centre-ville pour se déployer en croissant sur tout l'est de la métropole. Sont ainsi nées les zones de la plaine de l'Ain et de Saint-Vulbas. Des projets sont encore à l'étude comme celui de la plaine de Saint-Exupéry, en bordure de l'aéroport de Lyon, où subsiste l'une des dernières réserves foncières, permettant d'accueillir environ 400 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, dont la moitié pour Amazon. Mais les militants écologistes et de nombreux élus – le maire de Lyon en tête – s'opposent à cette initiative. Et le bras de fer juridique, qui dure depuis plus de cinq ans, est loin d'être terminé. Devant ces perspectives limitées, les logisticiens cherchent évidemment à restructurer les anciens bâtiments et friches, en reconstruisant des entrepôts plus en hauteur, avec des solutions plus automatisées. Sans pour autant réussir à

Plus de bâti, encore moins de foncier. A Saint-Quentin-Fallavier, la saturation de l'immense parc d'activité de Chesnes illustre l'incroyable pression foncière dont est victime la filière logistique dans l'agglomération de Lyon. Sur cette zone logistique parmi les plus grandes d'Europe, « le taux de vacance tourne autour de 0,5% », affirme Laurent Lamatière, le responsable du bureau lyonnais du cabinet de conseil immobilier Arthur Loyd. « Il n'y a plus rien de disponible, alors que je reçois des demandes

d'implantation chaque semaine... », confirme Cécile Michaux, la déléguée générale du Pôle d'intelligence logistique Europe du Sud (PIL'es). Situé à une trentaine de kilomètres au sud-est de la cité des Gaules, le site concentre sur plus de 1 000 hectares pas moins de 114 établissements et 83 bâtiments pour 2,4 millions de mètres carrés de surfaces d'entrepôts. Rien d'étonnant à cela : un bassin de consommation important (8 millions d'habitants), une vocation industrielle affirmée qui

**LA RÉGION EN CHIFFRES**  
8 millions d'habitants, soit 12,5% de la population française. (2<sup>e</sup> rang national).  
270 milliards d'euros de PIB régional, soit 11,5% du PIB national.



## INTÉGRER LE PORT À LA LOGISTIQUE URBAINE

A Lyon, la zone à faibles émissions pousse au transport fluvial et multimodal.



Le port Edouard-Herriot reçoit près de 90% du trafic de conteneurs en provenance du port de Marseille, dont un tiers par voie fluviale.

absorber tous leurs besoins. Alors les entrepôts ont commencé à pousser de façon plus diffuse, voire anarchique, au gré des opportunités immobilières. Surtout, l'activité s'est peu à peu reportée sur des territoires de plus en plus lointains, en remontant la vallée de la Saône et surtout en descendant celle du Rhône. « Il y a une forte dynamique qui descend vers Valence, avec un fort enjeu de "plateformisation" de l'activité logistique, c'est-à-dire en cherchant à concentrer les opérateurs sur des sites pensés et développés dès l'origine pour la logistique », analyse Nathalie Mattiuzzo, directrice d'études au sein du cabinet Indiggo et enseignante à l'Université de Paris-Est-Créteil. L'implantation d'Allopnous à Valence, en 2017, témoigne de ce mouvement de délocalisation au sud, dont l'équation financière reste pourtant délicate à maîtriser. « Pour un entrepôt de 10 000 m<sup>2</sup>, un éloignement de 20 km peut induire jusqu'à 800 000 euros de coûts d'exploitation supplémentaires à réintégrer dans les charges », pointe Samuel Bidolet, directeur des opérations pour la France du groupe ID Logistics. Dernier écueil : le manque de main-d'œuvre. « La région est très dynamique sur le plan économique donc la question du recrutement dans le secteur des transports et de la logistique est encore plus délicate qu'ailleurs », insiste Cécile Rougeol, déléguée régionale de l'Association pour

la formation dans le transport et la logistique. Les élus semblent heureusement avoir pris la mesure de l'enjeu : dans son grand plan régional « Retour au travail » pour lutter contre les emplois non pourvus dans la région, Laurent Wauquiez, président d'Auvergne-Rhône-Alpes, cible entre autres le secteur des transports.

### Le réveil du transport fluvial

L'implantation dans la vallée du Rhône s'accompagne de nouvelles possibilités de report modal nées de la volonté d'accroître le transport fluvial. Aujourd'hui, à peine 6% des marchandises empruntant le couloir rhodanien voyagent à bord de barges, alors qu'avec les infrastructures existantes « le trafic pourrait être quatre fois supérieur », affirme Cécile Avezard, la directrice territoriale de VNF et présidente de Medlink Ports. Cette agence de développement fluvial interrégional regroupant les ports de l'axe Rhô-

ne-Saône ainsi que les quatre ports maritimes méditerranéens, en plus des opérateurs VNF, CNR et SNCF, met donc les bouchées doubles pour promouvoir le transport fluvial. Il s'agit d'améliorer la qualité de service, des délais de traitement, des coûts... tout en coordonnant les investissements dans les infrastructures. Objectif : « proposer des solutions plus lisibles et plus pertinentes, non pas dans une logique de concurrence mais de complémentarité face à la route », explique Cécile Avezard, afin d'accroître les flux actuels de 25% à l'horizon 2027. La filière logistique participe activement à cette croisade. Avec sa démarche collaborative baptisée « Ligne verte », le PIL'es invite transporteurs, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, transitaires, collectivités territoriales à échanger pour lever les principaux obstacles à l'adoption du transport fluvial. Réduisant ainsi un peu plus l'impact environnemental de la filière.

La mise en place à Lyon d'une zone à faibles émissions, excluant les véhicules ayant des vignettes Crit'Air 3, 4 et 5, souffre de l'absence d'alternatives 100 % routière. L'objectif des élus lyonnais est de réinventer la logistique urbaine en favorisant le transport fluvial. Première étape : réaménager le port Edouard-Herriot, qui capte

environ 90% du trafic des 200 000 conteneurs en provenance du port de Marseille, et faire naître de nouvelles solutions de desserte vers le cœur de ville. D'ici à 2023, un hôtel logistique de 28 000 m<sup>2</sup> prendra forme sur les quais afin de mutualiser au mieux les flux des derniers kilomètres en organisant leur redistribution en petits lots

grâce à des véhicules propres. Ainsi, Urban Logistic Solutions va démarrer un service de logistique fluviale combinant bateau d'une capacité de 40 tonnes et une dizaine de vélos-cargos afin d'être en mesure de livrer la presque île de Confluence, zone commerciale de centre-ville, depuis le port Edouard-Herriot.

### REPÈRES LOGISTIQUES

**8 millions** de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques, soit le 3<sup>e</sup> rang national.

**1 700 km** d'autoroutes connectées aux réseaux suisse et italien.

**8 000 établissements** opérant dans la filière transport et logistique.

**276,6 millions** de tonnes de marchandises transitent par la région.



Dans le post-acheminement des conteneurs dans la vallée du Rhône, l'enjeu est de diversifier les modes de transports pour partager les flux entre le fleuve, le fer et la route aujourd'hui majoritaire.

## Conteneurs : une **Ligne verte** dans la Vallée du Rhône

Lancée en 2020, la Ligne verte est une démarche collaborative destinée à comprendre et limiter l'impact carbone du post-acheminement des conteneurs dans la vallée du Rhône... jusqu'à la Plaine de l'Ain. Après le diagnostic, l'heure est aux ateliers.

**A** l'origine de la Ligne verte, une démarche lancée en 2020<sup>(1)</sup>, un constat : les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont augmenté de 9% entre 1990 et 2019, et plus de 80% des marchandises transitent toujours par la route. « Nous voulions aider nos entreprises adhérentes à verdir et mesurer, leur flux de conteneurs maritimes en particulier entre Marseille et Lyon, note Léa Gautier, cheffe de projet du Pôle d'Intelligence Logistique, un réseau associatif basé à Villefontaine (Nord-bère). Et comprendre pourquoi le fer et le fleuve étaient sous-utilisés dans les transports, malgré des infrastructures fonctionnelles. »

### Une vallée équipée fer-fluve

La première phase de la Ligne verte, en 2020-2021, a consisté en une étude<sup>(2)</sup> qui permet aujourd'hui de fédérer quelque 150 opérateurs (entreprises importatrices, transporteurs routiers fluviaux et ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, transitaires et collectivités territoriales) dans un périmètre de 50 kilomètres autour de Lyon.

Sur l'année de référence 2019, l'étude a confirmé que le principal pays d'importation était la Chine, pour 45% des volumes et que les principaux produits importés relevaient de la chimie, des équipements électriques, puis de la grande distribution. « Nous avons estimé à 240 200 le nombre de conteneurs importés en Axa, pointe Léa Gautier. Entre les ports de Marseille et de Lyon, 94 000 conteneurs ont transité en train, 36 500 par le fleuve. Les parts modales restent complexes à évaluer, mais nous estimons que la route reste majoritaire. »

### Partager les données

Une deuxième phase s'est engagée en 2022, via des ateliers autour de trois thèmes majeurs pour diversifier les modes de transport. Le premier chantier vise à faciliter le partage des données entre les acteurs de la chaîne logistique, en élaborant un cahier des charges qui aidera à construire un outil collaboratif, avec tracking, cartographie, alertes et indicateurs...

Le deuxième chantier porte sur la modernisation d'un outil d'aide à la décision qui permettra de calculer le coût complet du transport, et pas juste le pied de facture, souffle Léa Gautier. Les équipes qui choisissent le mode de transport ne sont pas toujours outillées pour calculer le coût réel. »

Un troisième chantier s'adresse au secteur public à qui le pôle, dans le cadre de la Ligne verte, propose un accompagnement pour identifier les enjeux logistiques et créer un chantier de transports combinés à l'échelle d'un territoire... Le syndicat mixte de la Plaine de l'Ain a déjà démarré un travail sur le sujet.

■ Florence Roux

<sup>(1)</sup> Suite à l'appel à projets Axa Trans 2020, de l'Ademe. Aujourd'hui, la démarche est cofinancée par l'Ademe et l'Axa européenne.

<sup>(2)</sup> Étude menée entre décembre 2020 et mars 2021 avec le cabinet d'étude Interface Transport.