



AUTOSAISINE

« Les influences des grands équipements sur
le développement économique »

1^{er} volet : les plates-formes logistiques en Bourgogne

AVIS

présenté par

Daniel BIGEARD

Membre de la Commission n° 2

« *Développement économique, emploi, innovation* »

SEANCE PLENIERE DU 26 SEPTEMBRE 2002

C'est avec passion que Gérard GUIDOT exerçait son mandat de Conseiller économique et social au sein de la Commission n° 2 « développement économique, emploi, innovation ». Il avait récemment exprimé de fortes attentes à l'égard de la présente étude et fait montre d'une attention toute particulière pour les questions qui y sont traitées. Son brutal décès ne lui a malheureusement pas permis de participer à l'achèvement de cet avis. Il lui est dédié en mémoire de sa constante implication dans les travaux du CESR.

Tarde venientibus ossa

Sommaire

Cahier des charges.....	p. 3
Liste des personnes auditionnées.....	p. 5
Liste des membres de la Commission.....	p. 7
Glossaire.....	p. 8
Introduction	p. 10
I. Les plates-formes logistiques dans l'attractivité des territoires	p. 14
A) La logistique : une discipline complexe en pleine évolution	p. 14
1) Définition.....	p. 14
2) Un secteur en mutation.....	p. 14
3) L'ère des compromis.....	p. 17
B) Les plates-formes logistiques	p. 18
1) Un élément essentiel de la gestion logistique.....	p. 18
2) Plates-formes et territoires.....	p. 21
II. La Bourgogne, terre de logistique ?	p. 26
A) Données sur le transport de marchandises en Bourgogne	p. 26
1) Situation récente du transport national et européen de marchandises.....	p. 26
2) Situation régionale.....	p. 27
B) L'offre logistique bourguignonne	p. 30
1) Les réseaux de transport bourguignons.....	p. 30
2) Le poids économique du secteur transport/logistique.....	p. 34
3) L'offre de formation.....	p. 35
C) Le concept de « port terrestre de l'Europe » et les principales plates-formes régionales	p. 40
1) La recherche de complémentarité entre les sites.....	p. 41
2) Le terminal « Dijon-Bourgogne ».....	p. 44
3) Le Technoport de Pagny Val-de-Saône.....	p. 46
4) Les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon.....	p. 49
III. Propositions : « l'heure du choix »	p. 52
Annexes.....	p. 60

Cahier des charges

COMMISSION N° 2 « DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI, INNOVATION »

Autosaisine

« Les influences des grands équipements
sur le développement économique »

(1^{er} volet : les plates-formes logistiques en Bourgogne)

Rapporteur : Daniel BIGEARD

1 - Le contexte

Les témoignages de chefs d'entreprises implantées dans la région et montrant combien la position géographique de la Bourgogne constitue pour elle un atout maintes fois souligné, sont nombreux. Pour n'en citer qu'un, on relèvera ainsi cette remarque du responsable logistique d'Alcatel Câble : « *La position géographique d'Autun au cœur de l'Hexagone est réellement privilégiée pour desservir tout le territoire : la Bourgogne est un véritable pôle d'échanges au croisement des principaux flux européens* »¹.

Avec 65 % du trafic français de marchandises et 40 % des flux intra-communautaires passant par Dijon, la capitale régionale fait figure de leader dans le domaine logistique. Toutefois, c'est également près de 70 % du trafic nord-sud qui passe désormais par le couloir bourguignon. Ainsi, c'est bien l'ensemble de la région qui se doit de pouvoir offrir aux investisseurs tous les moyens d'accès et de communication nécessaires au développement de leurs activités et, partant, à celui de la zone concernée par leur implantation. Pour ne retenir qu'un chiffre, ce ne sont ainsi pas moins de 1 485 emplois qui ont été créés ou maintenus en 1999 par des investissements européens et/ou étrangers.

Le Conseil régional a pour sa part pleinement intégré cette perspective lors de l'élaboration du SRADT en 1998-1999 en réaffirmant, notamment, l'importance des déplacements et des transports pour l'ouverture européenne et l'aménagement du territoire. De même, la promotion du concept de « *port terrestre de l'Europe* », marque déposée, participe de cette volonté de fédérer les différents sites de la région assurant des fonctions multimodales et d'offrir ainsi « *un vaste espace logistique de niveau européen* ».

Dans un contexte européen et international marqué par la multiplication constante des échanges et le développement des services, il semble opportun de faire aujourd'hui le point sur la situation réelle de la Bourgogne au regard de sa capacité à répondre pleinement au défi de l'attractivité par une bonne gestion de ses grands équipements, par une juste détermination de ses priorités

¹ Cité in : www.bourgognedeveloppement.com/archives/temoignages.

d'investissements, et par le ciblage précis des facteurs jouant un rôle majeur dans le développement économique d'une région.

2 - Champ de l'autosaisine

« Quelles politiques de développement économique la région Bourgogne priorise-t-elle pour ses grands investissements, en s'appuyant sur ses atouts, et en rendant attractive et visible son offre en France et en Europe ? ». C'est à l'aune de cette problématique, axe fondamental de recherche qu'elle souhaite suivre pour cette nouvelle mandature, que la Commission n° 2 s'est fixée pour objectif d'analyser la cohérence des priorités de développement économique à moyen terme de notre région, en regard des stratégies de soutiens, de recherches, d'aides européennes, de plans de communication développant l'attractivité de la Bourgogne.

Elle a souhaité dans un premier temps orienter ses travaux sur « *Les influences des grands équipements sur le développement économique* ». Cette autosaisine procédera à l'analyse précise de la politique suivie en ce domaine et de son impact sur l'investissement dans la région. Afin de bien cerner les différentes problématiques qui en découlent, elle sera présentée sous la forme de plusieurs volets, chacun d'eux s'intéressant aux différents équipements disponibles : plates-formes, voies navigables, réseaux routiers et réseaux ferrés. Le 1^{er} volet de cette saisine sera ainsi consacré aux plates-formes logistiques.

Dans son avis sur « *le transport de marchandises en Bourgogne* »², le CESR avait souligné le fait que la France arbitre toujours le problème des plates-formes multimodales au niveau régional, voire départemental, alors que la partie se joue actuellement au niveau européen. Il avait dès lors mis en garde contre le risque de prolifération et rappelé qu'en ce domaine il est sans doute plus pertinent de renforcer l'existant et d'assurer les interconnexions nécessaires entre les différents sites. Il s'agira dès lors de dresser le diagnostic de l'évolution des différentes plates-formes et d'envisager les pistes de développement à venir. L'actualité récente du Technoport de Pagny qui ambitionne de devenir « *une base arrière du port de Marseille* »³, l'implantation de nouvelles bases logistiques à Longvic ou encore à Gevrey-Chambertin, le besoin évident d'assurer la complémentarité entre les différents sites multimodaux, sont autant de raisons qui militent en ce sens.

3 - Modalités de travail

Auditions : Chambres consulaires, DRE/ORT, SNCF, Organismes assurant la direction des plates-formes régionales, Bourgogne développement, Région, Industriels et entreprises : CERMEX, PANIDOR, TRANSALLIANCE, KOYO, DIJON CEREALES, GROUPE BOUYGUES, LA BOULANGÈRE, FOURNIER.

Échéance : septembre 2002

² CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. 24 juin 1998. Rapporteur Jacques CANTREL. p. 6.

³ Le Journal du Palais, n° 3751, 12 janvier 2002.

Liste des personnes auditionnées

Ghislain ADENOT, directeur logistique du groupe MICHEL

Michel ANDRE, président de la CRCI et président de l'Agence Beaune Développement

Jean-Marie BILLAUT, président de la CCI de Chalon-sur-Saône

François BISCH, président de la délégation régionale de l'ASLOG

Laurent BOURGET, directeur logistique, société BERNER

Jacques CHOSSAT de MONTBURON, président de la communauté de communes de Seurre Val-de-Saône, maire de Pagny-le-Château

Pierre CINIER, directeur de la communication du groupe DIJON CEREALES

Jean-Noël COUZON, conseiller général de Côte d'Or, maire de Seurre

Jean-François DAMONGEOT, directeur du développement des entreprises, CCI de Dijon

Gérard DESBOIS, président du directoire du groupe HILLEBRAND France

Gérard DOVILLAIRE, directeur général adjoint d'APROPORT

Jean-Louis HELARY, directeur régional de l'équipement

Vincent HINFRAY, directeur de l'agence Beaune Développement

Henri JOLIMET, directeur du pôle développement, Conseil régional de Bourgogne

Michaële MOREAU, responsable hygiène, sécurité environnement, groupe FOURNIER

Yannick MORISOT, président directeur général de PANIDOR

Bruno NEYRAT, directeur général de SOBOTRAM

Bernard PAILLARD, directeur général d'APROPORT

François PIFFAUT, directeur de la Cellule Bourgogne Développement au Conseil régional

Isabelle ROCHAIS, responsable et chargée des affaires commerciales et du développement à la Délégation régionale fret SNCF

Alain RODET, responsable hygiène, sécurité environnement, groupe FOURNIER

François ROSSIGNOL, directeur financier de la Société CERMEX

Le CESR exprime également tous ses remerciements à **Christine BAZIN** (CIFOB), **Sophie DERRIEN** (CCI Dijon), et **Claude ROUMIER** (DRE – ORT), ainsi qu'à toutes les personnes qui ont permis la réalisation de cette étude.

Liste des membres de la Commission

COMMISSION N° 2

« DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI, INNOVATION »

Présidente : Cécile FELZINES, représentante de la chambre régionale de commerce et d'industrie

Vice-Président : Stéphane BERNOUD, représentant de l'union régionale de la CFE/CGC

Secrétaire : Lucette LAURENT, représentante du comité régional du tourisme

Membres :

Gérard ALCAZAR, représentant de la fédération patronale de Bourgogne

François BERTHELON, représentant de la fédération patronale de Bourgogne

Daniel BIGEARD, représentant de la fédération bancaire française - comité de Bourgogne

Hubert CAMUS, représentant du Bureau interprofessionnels des vins de Bourgogne

Jean-Claude DESLOT, personnalité qualifiée

Jean-Pierre FARAH, représentant de l'union régionale CFTC

William FORESTIER, représentant de la chambre régionale de métiers

Gérard GUIDOT, représentant de la fédération régionale du bâtiment

Jean-Claude LAJUGIE, représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie

Michel MAILLET, représentant du comité régional CGT

Gilbert MARPEAUX, représentant de l'union régionale des syndicats FO

Raphaël MAX, représentant de la confédération générale des PME

Elisabeth PETITBON, représentante de l'union régionale des syndicats CFDT

Ont participé aux travaux de la Commission à titre de membres associés :

Gilles DESNOJEAN, représentant de l'union régionale des syndicats FO

Carmen HAZARD, représentante des associations de consommateurs

Daniel LORIN, représentant de la fédération régionale des travaux publics

Jean-Marc ZAMBOTTO, représentant de l'union régionale des syndicats CFDT

Glossaire⁴

Chargeur : client qui confie ses marchandises à un transporteur.

Commissionnaire : celui qui organise le transport de bout en bout pour un chargeur.

Intermodalité : implique le passage d'un mode de transport à un autre mode de transport sans que la marchandise change de contenant, ce qui suppose donc que l'intermodalité ne s'applique qu'aux conteneurs et caisses mobiles, voir aux remorques rail-route.

Logistique : ensemble de moyens visant à résoudre les problèmes techniques d'approvisionnement, de production, de stockage, de personnel, de commerce, etc., qu'on rencontre dans l'industrie.

Messagerie : envoi de moins de trois tonnes (ou envois de détail).

Multimodalité : n'implique pas un échange direct de mode à mode. La multimodalité n'est que le constat de la présence de plusieurs modes sur un site ou un groupement de sites.

Opérateur : gestionnaire d'un terminal de transport intermodal.

Plate-forme : 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 de marchandises, tant pour le transit national que pour le transit international.

Plate-forme monomodale : plate-forme logistique offrant aux chargeurs la possibilité de rationaliser la gestion de leurs flux de marchandises (stockages, distribution, transit de charges...).

Plate-forme bi ou multimodale : plate-forme logistique pouvant offrir des services logistiques mais dont la fonction essentielle consiste à mettre en relation ou en interconnexion différents modes de transports (air, mer, rail, route).

Point nodal ou « hub » : point de convergence de trains (ou d'avions) arrivant de diverses provenances et de départ vers de nouvelles destinations. On parle aussi de « hub » (en anglais « moyeu de roue »).

Sillon : créneau horaire réservé à un train dans une grille, dans un programme confectionné pour acheminer un ensemble de trains sur la ligne.

« Supply chain management » (ou projet global de l'entreprise) : gestion globale de la chaîne logistique. Depuis plusieurs années, les entreprises évoluent vers un projet global de l'entreprise qui intègre plusieurs niveaux d'opérations dont notamment : la planification des opérations, l'approvisionnement, la fabrication, la commande et la livraison. A chaque étape de la supply chain, il s'agit de piloter des flux physiques, financiers ou d'information entre une entreprise, ses fournisseurs et ses clients.

⁴ Sources : CENEFOSTE. *Positionnement d'une plate-forme multimodale à vocation européenne en Rhône-Alpes*. Avril 2000 ; www.xlconseil.com ; www.aft-iftim.com ; CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit.

Train complet : train lourd acheminé sans modification de sa structure de bout en bout. On parle aussi de « train-bloc ».

Voiturier : professionnel qui exécute lui-même l'opération matérielle de déplacement de marchandises appartenant à autrui.

INTRODUCTION

La globalisation et l'internationalisation sont deux des principaux facteurs que l'entreprise doit aujourd'hui prendre en considération dans le cadre de sa stratégie. Leur influence est certaine et se traduit notamment par l'impossibilité de faire l'économie d'une réflexion sur la localisation. Le traitement actuel des flux, physiques ou non, induit ainsi un éclatement des unités de production, des sièges sociaux, des centres de recherche, des sites de maintenance... Tôt ou tard, la problématique de la localisation se pose, et la pertinence des sites est l'objet de mesures régulières au regard de paramètres stratégiques, de contraintes de rentabilité et de faisabilité technique des projets de développement⁵. On comprend dès lors toute l'influence de l'attractivité des territoires.

Sur ce point, force est de prendre acte que le « site France »⁶ paraît bien accuser pour l'heure un certain essoufflement. Pis, les responsables des implantations internationales remettraient en question la capacité de la France à être un site stratégique. Des métropoles européennes comme Londres, Bruxelles ou Amsterdam seraient plus volontiers choisies pour les centres décisionnels, les quartiers généraux continentaux, régionaux ou par unités d'affaires⁷. On remarque même que les entreprises françaises seraient, elles aussi, gagnées par la tentation de redéployer leurs investissements stratégiques en choisissant de plus en plus fréquemment des implantations dans d'autres zones du monde. Au final, ce phénomène paraît bien constituer « une hypothèque pour l'avenir des investissements et des implantations en France »⁸.

Dans son « baromètre 2002 sur l'attractivité du site France », le Cabinet ERSNT & YOUNG a ainsi relevé plusieurs points d'alerte qui sont autant de signes de cet affaiblissement de l'attractivité du territoire national⁹. On notera, entre autres points que :

- ↳ même si en nombre d'implantations la France n'est distancée en 2001 que par le Royaume-Uni, elle est passée, depuis l'an 2000, au 5^{ème} rang européen pour les montants investis dans l'Hexagone par les investisseurs étrangers ;
- ↳ sa position, on l'a souligné, est particulièrement fragile pour les quartiers généraux et les fonctions tertiaires en général, où elle est distancée par le Royaume-Uni et l'Allemagne, et talonnée par la Suède ;
- ↳ l'attractivité internationale de la France est en-deçà de son poids économique, avec un ratio implantations/PIB trois fois inférieur à celui de l'Irlande, deux fois inférieur à celui de la Belgique et près de 30 % inférieur à celui du Royaume-Uni ;
- ↳ en 2002, les entreprises américaines, premiers investisseurs en France, envisagent à 43 % une délocalisation de tout ou partie de leurs activités françaises ;
- ↳ à l'heure actuelle, moins d'une entreprise sur deux prévoit de s'implanter ou de développer ses activités en France ;

⁵ ERNST & YOUNG. *France, je t'aime... moi non plus. Baromètre 2002 « attractivité du site France »*. 2002. Editorial.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem. p. 17.

⁸ Ibidem. p. 17.

⁹ Ibidem. p. 1.

↳ 41 % des décideurs interrogés estiment que la situation de la France en tant que site d'implantation et de développement s'est dégradée en 2001, et 1/3 seulement pensent que cette situation va s'améliorer dans les trois années à venir.

Maigre consolation qui tend à atténuer quelque peu la noirceur de ce tableau, il faut admettre que cette situation nationale s'inscrit dans un contexte européen global qui a vu pour 2001 une baisse générale de 12 % des implantations internationales en Europe par rapport à 2000. Ainsi, des pays pourtant leaders en ce domaine comme le Royaume-Uni et la France accusent respectivement un recul de 34 % et 24 % des implantations. D'autres, accueillant majoritairement les investissements américains, sont en net déclin. C'est le cas par exemple de l'Irlande avec – 46 %, des Pays-Bas avec – 37 %, et de la Pologne avec – 42 %. Seuls les pays situés à la périphérie de l'Union européenne (pays du Nord, Russie...) semblent tirer leur épingle du jeu en affichant une augmentation du nombre d'implantations¹⁰.

En outre, ces chiffres doivent être appréciés en regard de la typologie des implantations. Ainsi, en 2001, si les investissements américains sont en recul, les investissements européens sont pour leur part en augmentation de 11 % par rapport à l'année 2000. On remarquera également que dans ce contexte, la France se situe en 3^{ème} position des pays européens pour le nombre des implantations tertiaires (quartiers généraux, centres d'appels, filiales commerciales...), et en 1^{ère} position pour les fonctions industrielles (unités de production et centres logistiques)¹¹.

Il convient enfin de prendre en considération les attentes des entreprises à l'égard des sites d'implantation. On constate alors que parmi les différents critères retenus, trois apparaissent comme étant déterminants¹² :

↳ 60 % des entreprises jugent le rapprochement d'un marché cible comme très important ;

↳ 54 % des entreprises estiment très important de pouvoir bénéficier de bonnes infrastructures de transport et de logistique ;

↳ 50 % des entreprises retiennent comme très important la présence de bonnes infrastructures de télécommunications.

Ces données prises en compte, la situation française n'apparaît plus nécessairement de façon négative. Elle prend même la tête du classement des pays préférés par les décideurs en fonction de différents critères¹³. La France reste en tout état de cause le pays qui s'affirme nettement par sa qualité de vie : 62 % des décideurs la choisissent pour ce critère¹⁴. A 48 % (devant l'Allemagne et le Benelux), elle est retenue pour la situation géographique du pays ou de la zone par rapport aux autres implantations ou marchés de l'entreprise. A nouveau, elle occupe la première position pour l'offre d'infrastructures de télécommunications et d'infrastructures de transport et de logistique (avec, respectivement, 46 % et 42 %, devant l'Allemagne). Avec 34 %, elle est en revanche suivie de près par l'Allemagne (33 %) pour le critère lié à la présence de pôles d'excellence scientifiques et techniques, mais elle doit céder sa

¹⁰ ERNST & YOUNG. *France, je t'aime... moi non plus. Baromètre 2002 « attractivité du site France »*. Op. cit. p. 4.

¹¹ Ibidem. pp. 5-6.

¹² Ibidem. p. 8.

¹³ Ibidem. p. 10.

¹⁴ Ibidem. p. 10. En deuxième position, mais loin derrière la France avec seulement 20 %, l'Espagne, l'Italie et la Grèce...

première place à l'Allemagne pour la qualité de sa main-d'œuvre (32 % contre 30 %) et pour la qualité de son marché intérieur (38 % contre 20 %).

Ce constat permet de prendre la mesure de la grande diversité des critères à apprécier pour mesurer l'attractivité d'un territoire. Si l'on retrouve certainement des « incontournables » comme le marché du pays d'accueil, l'offre d'infrastructures et de main d'œuvre, d'autres éléments peuvent être également décisifs en fonction de la nature même de l'activité et de la stratégie de l'entreprise candidate à l'implantation.

Par ailleurs, d'autres facteurs, que l'on peut qualifier d'environnementaux, exercent une influence évidente. Le monde change et l'économie s'adapte à ces mutations durables et diverses que sont la modification des systèmes, des styles de vie et du rapport au temps, l'allongement de la durée de la vie, l'ouverture et l'élargissement des frontières, l'accroissement des attentes du consommateur, l'impact des TIC notamment sur les process industriels, l'accélération des échanges et l'augmentation des flux, l'augmentation des facteurs concurrentiels, la meilleure prise en compte des contraintes environnementales. L'attractivité d'un territoire devient dès lors difficile à mesurer avec précision et, partant, encore moins facile à renforcer.

Cette situation n'affecte pas seulement le niveau continental ou les Etats. A l'échelle infra-étatique, les régions doivent, elles aussi, composer avec ces changements, et se retrouvent confrontées aux paradoxes. Quels que soient leurs atouts, elles sont en concurrence de développement parce que la demande, elle aussi, est en changement. L'attractivité devient ainsi un enjeu majeur de la dynamique de développement régional.

Mais là encore, les constats sont parfois sévères. Trop souvent l'offre territoriale se caractérise par la mise en avant d'arguments trop peu discriminants. Ainsi, on constate que chacun, et c'est certainement bien légitime, cherche avant tout à créer « *ce cercle vertueux de l'emploi, qui génère de la taxe professionnelle, qui crée de l'animation commerciale, qui suscite du développement* »¹⁵. Las ! les arguments se sont toutefois usés, chacun vendant son accessibilité, la qualité de sa main d'œuvre, son cadre de vie, son offre culturelle, sa centralité¹⁶. De nombreuses études montrent que les arguments avancés, outre qu'ils finissent par se neutraliser les uns les autres, ne sont pas suffisamment discriminants pour convaincre les prospects. Les critères, comme ceux évoqués précédemment, apparemment objectifs pour une entreprise ne sont pas toujours déterminants, d'autres plus subjectifs faisant parfois la différence. En parallèle, c'est le marketing territorial qui doit lui aussi être repensé, tant il paraît clair que pour être efficace il nécessite « *une segmentation très fine des cibles, qui justifie de recourir à des réseaux bien identifiés, dans lesquels le rôle des prescripteurs et des relais d'opinion est particulièrement important* »¹⁷.

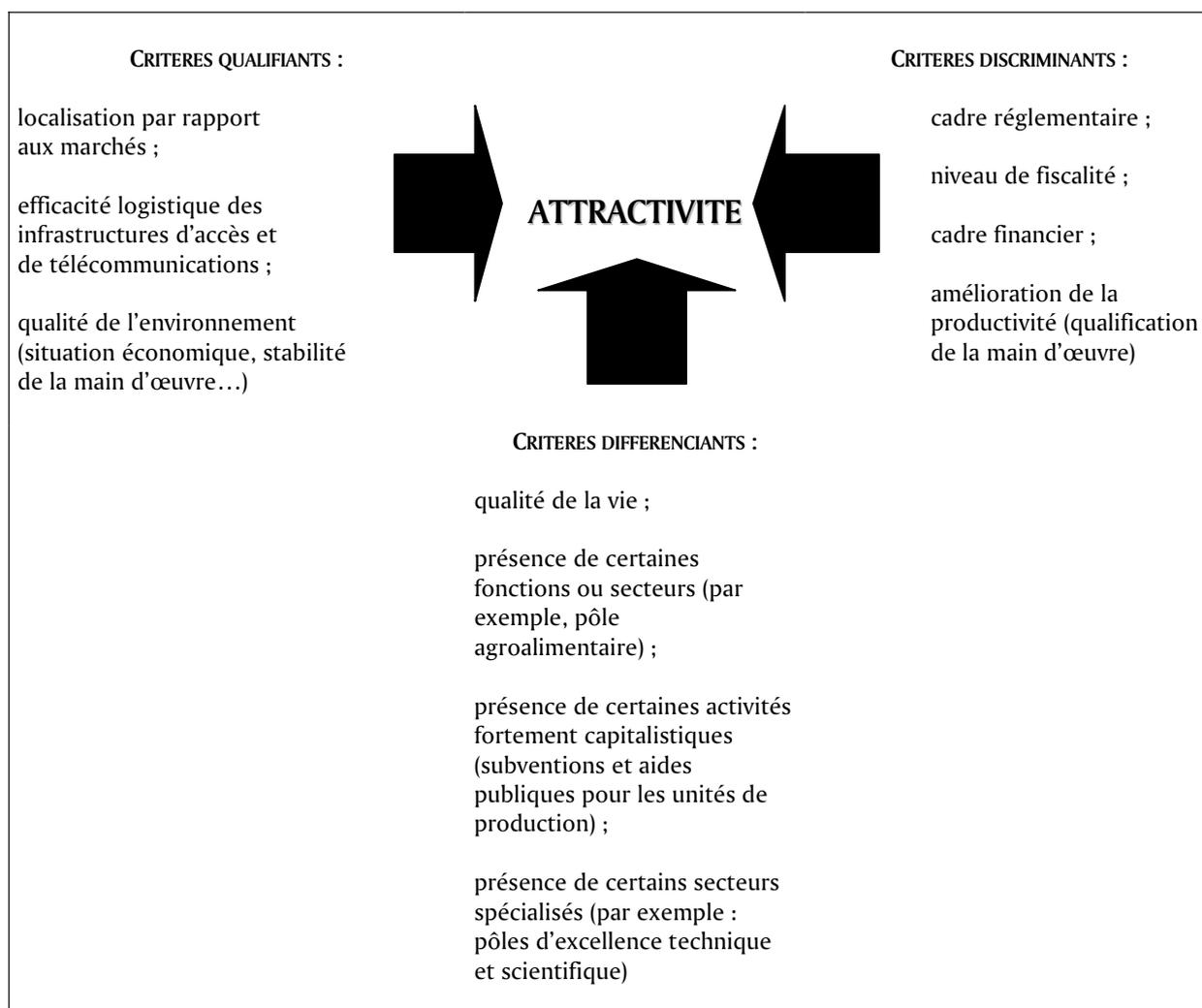
A quelle place la Bourgogne peut-elle prétendre aujourd'hui se situer dans un tel contexte ? En d'autres termes, sur quels éléments susceptibles de renforcer son attractivité la région peut-elle s'appuyer ? Le CESR n'ambitionne naturellement pas de répondre de façon globale à cette redoutable question. Le souhaiterait-il qu'il s'exposerait sans aucun doute à n'avancer que de faibles, pour ne pas dire fausses conclusions. C'est pourquoi l'assemblée socioéconomique a souhaité faire preuve de prudence et aborder cette difficile problématique avec modestie. En ciblant ses investigations sur les influences des grands équipements sur le développement économique, et en abordant les choses sous l'angle du rôle des plates-formes logistiques en ce domaine, il s'est agi d'appréhender la question de l'attractivité sous

¹⁵ Jean-Louis LAURE. Offre territoriale : quelles stratégies de communication ? *Inter régions*. N° 243/juillet-août 2002.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

un angle spécifique. Cette démarche ne signifie en aucune façon que d'autres facteurs, nécessairement complémentaires, doivent être négligés.



Source : d'après ERNST & YOUNG. *France, je t'aime... moi non plus. Baromètre 2002 « attractivité du site France »*. 2002.

Les atouts existants d'une région constituent ses premières forces et la Bourgogne, à ce titre, ne manque pas d'arguments, d'appétence. La présente étude a délibérément choisi de s'intéresser plus volontiers aux conditions de l'attractivité qu'aux composantes directes des produits, atouts de notre région. La réflexion a par ailleurs été conduite en fonction de deux fondamentaux : appréhender les attentes nouvelles de notre société et de son économie, et comprendre le rôle et l'importance des plates-formes régionales dans les échanges, l'organisation des entreprises et le développement économique.

Enfin, il n'est guère besoin d'insister sur le fait que ce travail ne vise nullement une quelconque exhaustivité et qu'il doit nécessairement être prolongé par d'autres études qui pourront venir ultérieurement, à tout le moins dès que les données seront plus complètes dans ce secteur de la logistique actuellement en pleine mutation.

I. LES PLATES-FORMES LOGISTIQUES DANS L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES

A) La logistique : une discipline complexe en pleine évolution

1) Définition

Jusqu'à une date récente, le terme « logistique » était réservé soit au domaine des mathématiques, et désignait alors la « logique moderne » ou « la logique mathématique », soit, plus couramment, au domaine militaire. Dans ce second cas, le nom logistique sert alors à définir l'ensemble des moyens permettant le transport, le ravitaillement et le logement des troupes en campagne. Compris comme adjectif (groupement logistique, portée logistique, bâtiment de soutien logistique...), le terme est notamment utilisé pour qualifier la réunion sous le commandement d'un même chef, pour assurer le soutien d'un certain volume de forces, de divers éléments appartenant à des armes et à des services différents.

Depuis une dizaine d'années, et par extension, la logistique sert également à désigner

« l'ensemble des moyens visant à résoudre les problèmes techniques d'approvisionnement, de production, de stockage, de personnel, de commerce, etc., qu'on rencontre dans l'industrie ».

C'est de cette définition qu'a été tiré le terme « logisticien (ienne) » désignant la personne « spécialiste de la logistique industrielle ». Dans cet avis, le terme logistique sera compris dans ce sens.

2) Un secteur en mutation

La logistique d'entreprise (ou la logistique industrielle) fait aujourd'hui partie des préoccupations fondamentales des entreprises en ce qu'elle s'affirme comme un facteur stratégique d'avantages concurrentiels. Toutes les entreprises doivent faire face, peu ou prou, dans un contexte de globalisation et d'internationalisation des échanges, à des transformations importantes du positionnement, des modes de gestion et des organisations de leur logistique, permettant de relever les défis qui se posent en matière d'amélioration des niveaux de service, de réduction des coûts et de réactivité face aux exigences nouvelles.

Si l'on pouvait avoir une perception étroite de la logistique il y a encore quelques années, il est à présent largement acquis qu'elle doit être identifiée comme un facteur susceptible tout autant de conditionner le bon déploiement des stratégies de l'entreprise, que de trouver en elle des réponses efficaces à la recherche d'avantages concurrentiels.

Cette évolution trouve pour une large part son origine dans les mutations des processus industriels du début des années 80 qui ont naturellement inclus les acteurs amont et aval de l'entreprise : fournisseurs et circuits d'approvisionnement, clients, que ces derniers soient industriels, distributeurs, consommateurs finaux ou circuits de distribution. La recherche d'efficacité s'est traduite par une

approche transversale au sein même de l'entreprise et par la formation d'un concept d'entreprise étendue intégrant les logiques de flux d'entreprises fournisseurs et d'entreprises clientes. Entre autre signe de ce développement incontestable de la logistique d'entreprise, on peut assister depuis peu à l'apparition de directeurs de la logistique au sein des entreprises dont la position hiérarchique n'est guère contestée. En parallèle, la nécessité de formation à la logistique est devenue incontournable.

A l'instar des processus de production, la logistique connaît donc elle aussi une mutation qui l'amène à ne plus être uniquement considérée comme un moyen de gérer des flux en juste-à-temps, mais comme devant concevoir, en juste-à-temps, les réseaux de circulation et de pilotage de ses flux et de ses organisations¹⁸.

Cette évolution des fonctions logistiques trouve son origine dans plusieurs facteurs. Ces derniers tiennent aussi bien à l'environnement dans lequel évolue la logistique qu'à des changements dans l'organisation industrielle et les modes de distribution. Ainsi, les comportements des marchés, la concurrence, le cadre réglementaire et la technologie sont autant d'éléments créant un ensemble de contraintes hétérogènes et exogènes qui influent nécessairement sur la logistique.

A ce titre, les attentes du consommateur jouent un rôle essentiel : on remarque en effet que si la taille des commandes tend en général à diminuer, leur fréquence quant à elle augmente induisant une limitation des stocks à tous les niveaux ; en parallèle, ces commandes sont de plus en plus personnalisées avec pour conséquence d'accroître les références. En outre, le niveau de la qualité et des services après-vente deviennent des éléments-clés qui conduisent à développer les tâches de contrôle, de finition en fin de chaîne et d'interventions autrefois assurées par le producteur. On doit remarquer que ces contraintes du marché, intimement liées au service de proximité, créent de nouveaux métiers locaux, des regroupements de prestataires spécialisés et de nouveaux partenariats basés sur le transfert de bases nationales à des centres européens¹⁹.

De même, le cadre réglementaire entraîne des répercussions sur les comportements suivis en matière de flux. Les directives européennes par exemple, qu'elles concernent l'environnement, la pollution, ou les transporteurs eux-mêmes, dictent ainsi largement les choix stratégiques opérés dans le secteur de la logistique. De même, le logisticien se doit aujourd'hui de prendre en compte les « contre-flux²⁰ » qui peuvent représenter 10 à 30 % des volumes sortants des entrepôts.

Enfin, l'apparition de nouveaux logiciels de gestion, et plus généralement le développement des TIC et du « e-business » qui permettent des traitements « en temps réel », comporte également de réelles potentialités en terme d'aide à la décision, d'optimisation des opérations et de gestion des stocks.

La logistique doit également composer, au-delà des contraintes environnementales, avec des phénomènes de déstabilisation qui touchent tout autant ses flux amont que ses flux aval.

¹⁸ A titre d'exemple, on sait que pour YOPLAIT en France, 100 % des commandes passées par ses clients distributeurs sont aujourd'hui livrées en moins de vingt quatre heures au plus tard, et 60 % des commandes passées le jour même avant 9 heures sont livrées avant 22 heures (cité in : Hugues MOLET et Philippe-Pierre DORNIER. Les mutations de la logistique européenne. *Les Echos*, 2001).

¹⁹ Hugues MOLET et Philippe-Pierre DORNIER. Les mutations de la logistique européenne. Art.cit.

²⁰ Historiquement la logistique se devait de traiter les flux allant de l'entreprise vers le marché. Elle doit désormais prendre en considération les flux allant du marché vers l'entreprise (récupération des emballages, produits en fin de vie, retours commerciaux...). Sur cette question, et de façon spécifique, on pourra se reporter à : « logistique des déchets », dossier spécial in *Revue de la navigation*, n° 13, 15 juillet 2002.

D'une part, les stratégies industrielles se déclinent aujourd'hui de plus en plus autour des concepts de spécialisation des unités de production ou encore de délocalisation des fabrications. Ces derniers provoquent inévitablement une remise en cause des réseaux logistiques et industriels notamment par des effets d'éloignements géographiques et de croisement des flux import entre plusieurs pays.

D'autre part, les entreprises de distribution sont de plus en plus sollicitées dans leur capacité à faire preuve de flexibilité face à la concentration, l'internationalisation ou la segmentation des réseaux²¹. En définitive, on constate même que le développement par les distributeurs d'infrastructures logistiques propres ou via des prestataires place la logistique comme l'un des facteurs-clés pesant sur les négociations achat.

Dans un tel contexte, le logisticien doit repenser ses méthodes de travail, actualiser ses outils et les démarches mises en œuvre. C'est finalement l'ensemble de l'organisation logistique qui doit réagir aux mutations qui la frappe. Globalement, on assiste ainsi depuis quelques années à une réorientation qui emprunte trois directions : toutes trois concernent au premier chef l'intégration des organisations logistiques.

On voit ainsi apparaître un phénomène d'intégration géographique. Les infrastructures logistiques mutuelles couvrant plusieurs pays se développent et la couverture logistique locale se renforce. Ces deux directions, loin d'être antagonistes, sont au contraire le signe d'une adaptation aux nouveaux besoins du marché. C'est ainsi que fleurissent des entités logistiques dédiées à des zones géographiques plus étendues au niveau continental et mondial, et que se constituent des organisations locales susceptibles de répondre aux attentes de proximité. L'exemple du traitement logistique des pièces de rechange est à cet égard particulièrement significatif : on trouve aussi bien des infrastructures de stockage mondial que des stocks complets dans les coffres des voitures des techniciens réparateurs s'approvisionnant auprès de dépôts relais de proximité.

Le phénomène d'intégration sectorielle doit également être pris en compte. Il tend à répondre au besoin de plus grande cohérence du process logistique, quel que soit par ailleurs le type d'entreprise concerné. Ainsi, des agents économiques partageant un but commun peuvent-ils être amenés à travailler de concert sur des sujets comme l'emballage, les prévisions de ventes, le lancement de nouveaux produits. Cette forme d'intégration concerne de façon équivalente les aspects technico-logistiques (modes de livraison par exemple), logistico-commercial (ruptures, gestion partagée des approvisionnements...) et logistico-marketing (lancements de nouveaux produits, promotion dédiée...).

Enfin, avec l'intégration fonctionnelle, se développe une interaction de plus en plus évidente entre la logistique et la plupart des fonctions de l'entreprise. La dimension logistique d'un produit est intégrée dès le stade de sa conception (on parle alors de techniques de soutien logistique intégré). La prise en compte globale des aspects coûts-efficacité, depuis la conception jusqu'aux dernières étapes d'exploitation du produit, revêt ainsi une importance décisive²².

²¹ YOPLAIT est ainsi passé en 20 ans de plus de 100 entrepôts en France et près de 70 000 points de livraison à 5 entrepôts aujourd'hui et 500 points de livraison heures (cité in : Hugues MOLET et Philippe-Pierre DORNIER. Les mutations de la logistique européenne. Art.cit.).

²² On remarquera qu'avec la mise en place du « soutien logistique intégré », la logistique d'entreprise rejoint ici la logistique militaire : il consiste à définir toutes les conditions permettant de maintenir un système vendu au client dans les meilleures conditions opérationnelles et ceci au coût minimal. L'objet vendu n'est plus, en effet, seulement le produit, mais aussi la totalité des services associés (Hugues MOLET et Philippe-Pierre DORNIER. Les mutations de la logistique européenne. Art.cit.).

3) L'ère des compromis

Dans une telle configuration de la logistique, les industriels doivent faire face à deux situations : ils leur faut s'assurer la pleine maîtrise de la « supply chain » ou chaîne logistique et, en parallèle, contrôler l'ensemble des activités de base qui correspondent à leur métier. L'intégration de la logistique apparaît ainsi comme un moyen permettant de dégager des possibilités de repositionnement des activités de production pour accroître la flexibilité. Une telle logique explique assez largement le développement d'une tendance à l'externalisation des activités amont et aval du processus industriel, impliquant notamment un transfert de ces activités sur la chaîne logistique.

Le tableau ci-dessous permet cependant de constater que le choix entre l'externalisation ou l'internalisation des activités logistiques n'est pas des plus aisés, tant les avantages dégagés d'un côté (pour l'une comme pour l'autre) se trouvent nettement contrebalancés par plusieurs inconvénients :

	AVANTAGES	INCONVENIENTS
EXTERNALISATION	<p>Concentration sur le métier et utilisation optimale des actifs de l'entreprise</p> <p>Développement d'avantages concurrentiels et stratégiques par l'optimisation des compétences distinctives</p> <p>Développement du système d'information pour satisfaire au besoin d'assurer le contrôle de la chaîne logistique</p> <p>Faible coût logistique global</p>	<p>Contraintes de coordination des flux, de contrôle et de motivation des réseaux</p> <p>Difficulté de contrôle de la chaîne logistique globale (flux produits, finances et informations)</p> <p>Difficulté de contrôle de la qualité du service au client</p> <p>Difficulté relative de mise en œuvre d'un système juste-à-temps</p>
INTERNALISATION	<p>Contrôle optimal des flux (produits, finances et information)</p> <p>Economies d'échelle en terme d'entreposage, de transport et de gestion des stocks</p> <p>Flexibilité, fortes synergies (marketing et logistique)</p> <p>Développement permanent des stratégies novatrices et de contrôle du service client</p> <p>Facilité relative de mise en œuvre d'un système juste-à-temps</p>	<p>Exigence d'un savoir-faire supplémentaire (logistique)</p> <p>Besoin de restructuration fonctionnelle et organisationnelle</p> <p>Eparpillement possible des ressources de l'entreprise</p> <p>Faible développement du système d'information (externe)</p> <p>Coût logistique total élevé</p>

Source : Dominique ESTAMP et Victor TASPI. *L'Européanisation de la logistique*. www.logistique.com

Quelle que soit la voie choisie par l'entreprise, il est toutefois indéniable que la qualité de l'efficacité de la chaîne logistique fait partie des éléments de compétitivité. Dès lors, il ne faut guère s'étonner que la maîtrise de la chaîne logistique devienne une affaire de spécialiste. C'est pourquoi l'on voit fleurir les prestataires logistiques, conduisant les entreprises à s'orienter vers l'externalisation²³. A l'instar des fournisseurs de l'industrie automobile qui, il y a une dizaine d'années, étaient tous qualifiés de sous-traitants pour s'affirmer désormais comme des « équipementiers », les activités logistiques sont très souvent assurées par des opérateurs maîtrisant les techniques et apportant une valeur ajoutée spécifique. Cette offre nouvelle tend par ailleurs à se structurer par pôles de compétences adaptés à tel ou tel type d'industrie ou à tel ou tel secteur de distribution.

Globalement, c'est donc le métier même de logisticien qui est en pleine évolution. Outre que l'on assiste à son affirmation incontestable comme élément-clé du dispositif de développement de l'entreprise, le logisticien d'entreprise n'assure plus uniquement des fonctions centrées sur l'opérationnel et l'exploitation journalière. Il se voit désormais contraint de confier ces tâches à des professionnels en devenant lui-même pilote de flux, concepteur de systèmes et gestionnaire de projets complexes.

Ainsi, on ne peut que suivre pleinement Hugues MOLLET et Philippe-Pierre DORNIER lorsqu'ils constatent que la logistique au niveau européen : *« va constituer une discipline particulièrement difficile à gérer. Elle devient la science des compromis dans des environnements à objectifs souvent contradictoires : compromis entre des soucis de regroupements liés aux économies d'échelle et les besoins de présence de proximité imposés par le client, compromis entre les gains liés à la taille des livraisons et le souci de juste-à-temps entraînant la distribution par quantités de plus en plus limitées et fréquentes, compromis entre le souci de standardisation des produits et la diversité liée aux goûts des consommateurs surtout à l'échelle européenne, compromis entre des niveaux de stocks de plus en plus faibles, des moyens de transport de plus en plus importants et des réglementations européennes de plus en plus contraignantes, enfin compromis organisationnel, la chaîne logistique globale imposant harmonisation, compréhension et cohérence aux différents maillons, dont les objectifs furent et demeurent encore souvent intrinsèquement opposés »*²⁴.

B) Les plates-formes logistiques

1) Un élément essentiel de la gestion logistique

Dans son avis du 24 juin 1998 sur *le transport de marchandises en Bourgogne*, le CESR constatait que :

« depuis une vingtaine d'années, le transport de marchandises a augmenté à un rythme de 5 % par an contre une croissance annuelle de 3,3 % de la circulation automobile (...). Tous les acteurs de la chaîne transport, notamment les chargeurs, principaux intervenants physiques, se trouvent face à de nouvelles contraintes qui nécessitent des organisations élaborées et des relocalisations des opérateurs s'appuyant sur des besoins en installations physiques. Ainsi, les lieux privilégiés du fonctionnement de ce nouveau système d'échanges sont les

²³ Le secteur logistique connaît actuellement une forte croissance, assez largement liée à ce phénomène d'externalisation. Ainsi, la part des entreprises ayant recours à des prestataires est passée de 17 % en 1996 à 35 % en 1999 (source : *Stratégies de développement local*, avril/mai 2001).

²⁴Hugues MOLET et Philippe-Pierre DORNIER. Les mutations de la logistique européenne. Art.cit.

plates-formes (soit simples points de recomposition du trafic, soit équipements où se gère la chaîne logistique avec divers traitements de marchandises échangées de producteur à consommateur) »²⁵.

Or, les développements précédents l'ont évoqué, c'est la nature même du trafic des marchandises qui, parallèlement, a connu une évolution en raison des transformations des structures productives caractérisées par le développement du « juste-à-temps ». En autres conséquences, la fréquence des échanges a augmenté, les distances moyennes parcourues se sont allongées, les délais de transport ont été réduits. Une bonne réactivité face à ce nouveau type de flux implique donc nécessairement la mise en place de structures de transport et de gestion des marchandises adéquate permettant d'offrir un service que la clientèle souhaite de plus en plus complet et performant.

Par répercussion, le métier de transporteur connaît lui aussi une évolution qui restructure l'organisation même du marché de ce secteur d'activités. Tapio POTEAU, dans la présentation de la thèse qu'il a consacré à *la constitution de compétences territoriales spécifiques, les Plates-Formes Logistiques Publiques dans la région Nord Pas de Calais*²⁶, a bien mis en évidence que pour répondre à une demande de plus en plus complexe, les métiers liés au transport se sont regroupés autour de quatre grands types de firmes. Il distingue ainsi :

« ↪ les **groupes de transport internationaux** (commissionnaires, armateurs, compagnies aériennes) qui privilégient les sites portuaires et aéroportuaires. Depuis peu ces entreprises sont de plus en plus impliquées dans des solutions logistiques et bâtissent de véritables chaînes européennes ;

↪ la **messagerie** qui est toujours intégrée dans des organisations à large couverture. Les choix vont vers des structures hiérarchisées et centrées autour de « hubs ». De plus en plus ces métiers se spécialisent (TFE, EXEL, ... pour le froid, UPS, DHL, ... pour les « integrators ») et investissent dans des bases de diffusion des flux. Ce type d'entreprise se localise soit à proximité des centres (messagerie « classique », la distance n'excédant que rarement 30 km), soit à proximité des interfaces de transport (chantiers rail-route, aéroport) ;

↪ les **routiers locaux** spécialisés sur une ou quelques lignes, voire sur des produits particuliers. Ils cherchent à se diversifier pour garantir leur pérennité et à s'organiser en réseaux pour élargir leur zone d'action. Les équipements qu'ils développent ne sont pas négligeables et ils se positionnent en des lieux ayant une bonne desserte autoroutière ;

↪ les **prestataires logistiques** occupent tout « l'espace » existant entre fabrication et commercialisation et sont à même de réaliser l'ensemble des tâches qui participent à la mise en marché des produits (stockage, conditionnement, gestion des stocks, étiquetage, éventuellement « montage » final et transport). Issus du transport ou de la finance, ils jouent aujourd'hui un rôle considérable et s'imposent de plus en plus comme des acteurs-clés de la circulation des marchandises »²⁷.

²⁵ CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 6.

²⁶ In : <http://tapio.poteau.online.fr/These/pflp.htm>.

²⁷ Ibidem.

La redéfinition de la logistique (celle-ci étant désormais comprise comme un « *mode d'organisation permettant de mettre en cohérence les différentes unités de production de biens et services afin d'optimiser les ressources financières, physiques et humaines allouées à la réalisation des objectifs économiques d'une entreprise* »²⁸), la modification des structures productives et distributives, le recours au concept de « juste-à-temps », l'optimisation des réseaux et des flux et la spécialisation des entreprises de transports, sont autant d'éléments qui induisent l'existence de véritables pôles spécialement dédiés à la diffusion ou la redistribution des produits. De même, la résolution de la contradiction, née de la politique actuelle d'implantation des sites de production favorisant l'éclatement et de la multiplication des points de livraison dictée par une demande de la clientèle souhaitant une plus grande proximité, favorise assez logiquement l'organisation par plates-formes.

Les premières plates-formes logistiques européennes sont apparues durant les années 1960. En France, initialement appelées gares routières de marchandises, elles seront créées en 1967 par Sogaris (Société de la gare routière de Rungis) et Garonor, filiale de Novaissance immobilier, à Aulnay-sous-Bois. De tels sites étaient destinés à l'origine à réduire la circulation des poids lourds dans une aire métropolitaine et à permettre aux opérateurs de transport d'organiser leurs livraisons urbaines avec des véhicules mieux adaptés aux conditions de circulation et de stationnement. Les fonctions premières d'entreposage et de distribution se sont aujourd'hui enrichies d'activités de gestion et de préparation de la marchandise.

Comme le souligne Tapio POTEAU, les plates-formes « *deviennent nécessaires pour rassembler (massifier) les flux, les traiter en plus grand nombre avec des économies d'échelle, avant de les réexpédier en optimisant les opérations de transport par un meilleur remplissage. Elles permettent aussi le traitement administratif des produits, la centralisation et les échanges d'informations, et l'utilisation de ressources communes* »²⁹.

Lieux dédiés au traitement des marchandises, les plates-formes sont donc d'abord des entrepôts, mais des entrepôts d'une nature particulière dès lors qu'ils sont équipés pour traiter des quantités très importantes de marchandises (groupage /dégrouper, emballage, étiquetage...)³⁰. Ces lieux n'ont rien à voir avec les entrepôts de stockage traditionnel, le passage d'un bien lui ajoutant une vraie valeur que le prestataire peut faire payer, en permettant au chargeur de se débarrasser de certaines tâches (par exemple)³¹.

Selon qu'elles sont desservies par différents modes de transports, ces plates-formes seront qualifiées de « bimodales » (fer/route par exemple) ou de « multimodales » (fer/route/voie d'eau/air...). On distingue également³² :

- les plates-formes de groupage-dégrouper d'intérêt local dans les grandes métropoles ; elles doivent avoir recours au maximum aux possibilités de transport en site propre (voies ferrées, voies d'eau) pénétrant au cœur des villes de manière à ne pas dégrader la circulation routière. Les opérations de groupage-dégrouper sont assurées par des camions petits porteurs. Leurs sites peuvent tirer profit des « cimetières » de bureaux vacants et des zones high-tech abandonnées. Insérés ainsi dans les

²⁸ <http://tapio.poteau.online.fr/These/pflp.htm>.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Thierry BLUET, directeur adjoint de CENTRECO, remarque ainsi que : « *la croissance des plates-formes logistiques s'est d'abord fondée sur des prestations de type transport et entreposage. Actuellement elle progresse dans le sillage de nouveaux besoins liés au conditionnement, au copacking, voire au prémontage de série. On s'éloigne progressivement de la logistique simple qui se résume à l'entreposage de stocks. Les entreprises de logistique proposent des services toujours plus nombreux à leur clientèle, et cette tendance devrait s'intensifier dans les prochaines années* » (in : *Industrie et territoire*. Centre. Novembre 2001).

³¹ <http://tapio.poteau.online.fr/These/pflp.htm>.

³² CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 23.

espaces technologiques de milieu urbain, ils peuvent comporter moins de surface de stockage et davantage de superficies d'activités de service comme la préparation de commandes ;

- de vastes plates-formes à la périphérie des agglomérations ayant une vocation à la fois régionale, nationale et internationale ; fondées sur des surfaces de 35 à 100 hectares environ, elles sont destinées à servir de lieux d'accueil prioritaires aux équipements de transport combiné rail-route et à la totalité des prestations logistiques en cours.

2) Plates-formes et territoires

Si l'implantation de plates-formes paraît bien jouer un rôle décisif dans la bonne organisation de la chaîne logistique, on peut constater qu'elle apporte également une contribution certaine à l'aménagement du territoire. Plusieurs points de vue doivent être ainsi envisagés :

- sur le plan environnemental, les plates-formes multimodales peuvent, par la diversité des modes de transport qu'elles sont susceptibles d'offrir, contribuer à désengorger certains axes particulièrement fréquentés. Il demeure toutefois que cette hypothèse ne peut pas en tout état de cause concerner l'ensemble des secteurs d'activités, certains se prêtant plus que d'autres à l'utilisation de tel ou tel mode de transport (par exemple, les céréaliers ne sont aucunement liés au transport routier et envisagent pleinement le recours à la voie d'eau pour peu qu'il existe les infrastructures nécessaires) ;

- sur le plan économique, spécialement du point de vue de la création d'emplois, l'implantation d'une plate-forme peut constituer un bassin non négligeable. Il convient cependant de faire preuve là encore de prudence et d'éviter les effets d'annonces trop rapides. D'une part, la potentialité de création d'emplois globale est difficile à mesurer (on peut ainsi envisager la seule création sur le site, mais également l'élargir aux activités connexes : sous-traitance, formation...). D'autre part, et selon les activités déployées sur le site, il est nécessaire de bien faire la part des choses entre le simple entreposage (qui nécessitera essentiellement des caristes) et la mise en place d'un véritable centre de traitement des produits (qui dans ce cas peut induire des emplois dans le domaine de l'emballage ou celui de la finition par exemple) ;

- enfin, et toujours sous l'angle économique, les potentialités de développement de l'attractivité de la zone réceptionnant la plate-forme et, au-delà, de la région en général, sont certaines. Mais là encore, il importe de prendre garde au fait que la simple création d'un site logistique ne saurait suffire à lui seul à attirer les entreprises. De nombreux facteurs interviennent dans le choix de ces dernières de venir s'implanter dans un lieu donné (activité de l'entreprise, bassin d'emploi, lieux de vie, présence de main d'œuvre, offre de formation, débouchés...), la simple présence d'une plate-forme n'étant pas nécessairement décisive.

Il est naturellement difficile, pour ne pas dire chimérique, de prétendre apporter des éléments de mesure précis et généralistes quant à l'influence réelle des plates-formes logistiques sur un territoire. D'une part les limites de cette étude ne le permettent certainement pas, d'autre part, et surtout, il s'avère que chaque cas présente des spécificités qui empêchent toute globalisation. Partant, seule une étude *in situ* peut constituer un socle de réflexions, celle-ci devant être envisagée tout autant préalablement à l'installation qu'au cours des premières années de mise en service.

En outre, comme le souligne fort pertinemment Raymond WOESSNER, « *dans une région donnée, une plate-forme multimodale ne surgit pas du néant parce que la nature lui aurait accordé le privilège d'être un carrefour. Le volontarisme est une nécessité pour qui veut devenir un centre logistique* »³³.

On peut néanmoins constater que l'évolution qui touche la logistique actuellement et le fait que l'entrepôt d'aujourd'hui n'a plus pour unique vocation d'assurer le stockage sont des critères permettant de disposer de différents éléments de mesure. Les transformations subies par un produit sur certaines plates-formes (qu'il s'agisse par exemple de l'assemblage, de l'emballage, du packaging, des contrôles qualité et traçabilité) entraînent des conséquences directes en terme d'emplois. Jacques HENNINOT, président directeur général de PRD, numéro un de la location de bâtiments logistiques, constate ainsi que : « *la plate-forme aujourd'hui, c'est l'industrie des temps modernes : elle accueille davantage de fabrication. En terme d'emploi, une plate-forme de 20 000 m² peut accueillir de 50 à 300 salariés* »³⁴. De la même façon, Hélène FORT, responsable opérationnelle de PARCOLOG³⁵, remarque que : « *les statistiques parlent de 50 emplois en moyenne pour 10 000 m², selon que l'activité est orientée vers le stockage ou la transformation des produits* »³⁶.

Les différentes auditions menées à l'occasion de cette étude ont par ailleurs permis de faire ressortir certains éléments récurrents, qui doivent être totalement intégrés à une réflexion sur la pertinence de l'implantation de plates-formes et sur la viabilité d'un tel projet.

Ainsi, faut-il en effet réfléchir aux raisons qui président à l'implantation d'une entreprise dans telle ou telle région et telle ou telle zone. Il apparaît immédiatement que la recherche de savoir-faire (en termes de logistique d'abord, mais plus largement vis-à-vis de tout ce qui gravite autour, comme la formation, les équipements, la qualification des personnels...) est décisive. Si l'on s'arrête un instant sur l'exemple de la Bourgogne, on constate que cette région possède une expérience ancienne de logistique dans le domaine des « objets liquides », et pas seulement le vin. D'autres produits sont présents en raison de l'expérience régionale. Toutefois, à part cet exemple précis, c'est la spécificité environnementale qui semble faire défaut. Or, une entreprise qui souhaite éventuellement venir dans la région se posera inévitablement ces différentes questions : où sommes-nous ? Trouvera-t-on suffisamment de main d'œuvre ? Quelle est la ville la plus proche de l'éventuel site d'implantation, offrant en terme de services, et globalement de confort, des éléments d'attractivité suffisants qui permettront de faire venir un personnel d'encadrement ?

Les « antécédents logistiques » sont certainement importants. La région de Metz par exemple possède incontestablement un « passé » logistique qui renforce son attractivité pour ce secteur d'activités. Pour d'autres régions, il est parfois nécessaire de pouvoir se distinguer : la Bourgogne pourrait ainsi mettre en avant des savoir-faire spécifiques comme la « logistique agroalimentaire » ou la « logistique pharmaceutique ».

Enfin, et d'une façon générale, il faut bien constater que « *l'implantation durable en France d'investissements internationalement mobiles résulte d'un processus long et complexe allant de la détection du projet à l'ancrage de l'entreprise dans son tissu environnant. Au sein de cette chaîne de valeur, chaque maillon a une importance cruciale puisqu'il s'agit d'autant de conditions nécessaires au succès de l'opération d'implantation. Composante de l'offre territoriale, les « produits physiques » que sont les parcs d'activités, zones industrielles, parcs technologiques, technopoles... constituent l'un des maillons de cette chaîne de valeur.*

³³ Raymond WOESSNER. Frémissements autour des plates-formes multimodales. *Entre Rhône et Rhin*. Avril-Mai 2002. p. 26.

³⁴ Cité in : *Stratégies de Développement local*. Avril/mai 2001.

³⁵ PARCOLOG est un groupement entre la banque d'affaires américaine BLACKSTONE, le groupe MALVERNE et BOUYGUES CONSTRUCTION, destiné à développer un réseau d'une dizaine de parcs logistiques.

³⁶ Cité in : *Stratégies de Développement local*. Avril/mai 2001.

Essentiels pour la compétitivité nationale en matière d'investissements internationalement mobiles, ces sites constituent par ailleurs des enjeux locaux de première importance pour des collectivités qui consacrent des budgets élevés à l'aménagement de ces sites (...) »³⁷.

A cet égard, une étude récente³⁸ tend à démontrer que l'offre nationale relative aux plates-formes peut sans conteste s'affirmer comme un élément indispensable et compétitif parmi les exigences requises pour assurer l'attractivité du territoire national, chaque pôle régional jouant en la matière un rôle déterminant. A l'issue d'un diagnostic de la performance et de la compétitivité de différents sites test, il s'avère en effet que les zones françaises ne présentent qu'un point faible au regard des exigences attendues sur des projets de type « plates-formes logistiques » : le déficit de personnel spécialisé. Il est d'ailleurs constaté que, par comparaison, les zones européennes retenues par cette même étude marquent au contraire un avantage en ce domaine, ainsi que sur le niveau des services proposés. En revanche, sur les autres critères l'offre française coïncide dans son ensemble avec les attentes des entreprises³⁹. Le positionnement des zones à vocation logistique reste le plus hétérogène de tous les types de projet, certaines d'entre elles ne parvenant pas à offrir des qualités intrinsèques à la hauteur de leur environnement. Enfin, il ressort nettement que l'appui des acteurs locaux reste primordial pour ce type de zone.

Le succès d'une zone d'activités en général, et d'une plate-forme logistique en particulier, peut ainsi dépendre de plusieurs facteurs relatifs aussi bien à l'environnement économique, social, géographique, culturel, éducatif..., qu'à la capacité humaine d'accueil (équipe d'accueil/animation, cohésion institutionnelle), et à l'offre intrinsèque (aménagements, équipements).

Dès lors, le positionnement de la zone s'affirme comme un pré-requis dont le double objectif vise à renforcer l'identité de celle-ci et à limiter les risques de dérive par rapport au projet initial. Pour l'accueil d'un type d'activités comme celui pouvant être offert par une plate-forme logistique, il paraît donc indispensable de définir un positionnement clair et d'assurer son respect sur la durée. Il faut le rappeler, le positionnement et le dimensionnement de la zone doivent prendre en compte toutes les caractéristiques de l'offre territoriale du site et de son environnement, dont les politiques de développement local dans lesquelles ils doivent s'inscrire, et les atouts/handicaps du territoire retenu pour l'implantation⁴⁰. Parallèlement, l'offre immobilière doit rester diversifiée et permettre l'accès à des bâtiments standards⁴¹ et à des terrains à construire. En ce sens, il est impératif de prendre garde aux morcellements des parcelles⁴².

³⁷ DATAR/KATALYSE. *Etude sur l'offre territoriale la plus qualifiée en matière de parcs industriels et zones d'activités*. 28 septembre 2001, note de synthèse.

³⁸ Ibidem.

³⁹ Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain présenterait ici l'offre la plus complète.

⁴⁰ DATAR/KATALYSE. *Etude sur l'offre territoriale la plus qualifiée en matière de parcs industriels et zones d'activités*. Op. cit.

⁴¹ Sur cette question, il ressort des auditions effectuées par le CESR à l'occasion de cette étude qu'en ce qui concerne l'activité logistique, il est fondamental de prendre en considération le coût de fonctionnement au m². Ainsi, et selon le type d'activité, il convient d'effectuer initialement un choix entre l'implantation d'entrepôts « généralistes » ou « spécialisés », pouvant ou non évoluer avec le produit, le seul critère de la surface disponible s'avérant être insuffisant.

⁴² Cette exigence a été affirmée à de nombreuses reprises par les industriels auditionnés. Ils ont ainsi insistés sur la nécessité de privilégier l'offre de foncier et de parvenir à une meilleure lisibilité des POS et des schémas directeurs prospectifs.

En définitive, et à l'instar de Tapio POTEAU qui porte sa réflexion sur les plates-formes logistiques publiques⁴³, il semble bien nécessaire de s'interroger, au cas par cas, sur le fait de savoir si les plates-formes :

↳ **permettent d'atteindre l'objectif d'efficacité et de garantie de productivité du réseau de transport (avec notamment la multimodalité) ?**

↳ **permettent le développement économique d'une région en rendant celle-ci plus attractive ?**

↳ **en ce qu'elles apportent une différenciation du territoire par le développement de ressources spécifiques, constituent une solution pour atténuer la concurrence entre les territoires ?**

Enfin, et dans une vision plus large, si le schéma régional de service logistique, au sein duquel les plates-formes sont pleinement intégrées, a été suffisamment bien construit pour envisager la réussite de la stratégie des acteurs locaux ?

Il est particulièrement significatif de constater que ce type de réflexions n'est en rien théorique et rejoint parfaitement les conclusions d'une étude menée en Bourgogne sous l'égide de l'ORT et relative à la complémentarité et la concurrence entre les sites et équipements logistiques dans la région⁴⁴. Fondée sur la réalisation d'un état des lieux des différents sites et équipements « transport et logistique » afin d'évaluer les risques potentiels de concurrence et d'appréhender les opportunités de complémentarité, cette étude a ainsi permis de dégager trois grandes questions qui s'imposent comme le soutien logique d'un débat généralisé préalable à toute définition d'une stratégie régionale en ce domaine :

↳ **Faut-il placer la logistique au cœur du développement économique en recherchant la présence de grands acteurs extérieurs (au risque de fragiliser les prestataires en place) ?**

↳ **Faut-il proposer un nombre réduit de sites d'accueil des métiers de la logistique (en recherchant l'excellence) ou une offre multiple (en privilégiant l'équilibre) ?**

↳ **Comment impulser une dynamique de valorisation des flux qui traversent la région alors que les installations logistiques se positionnent naturellement au Nord et au Sud ?**

Ces différentes interrogations sont primordiales et doivent précéder toute démarche de réalisation d'un site. La capacité à les affronter, les réponses apportées, sont des éléments décisifs dans la recherche de succès d'une telle opération. A l'inverse, les nier ou les esquiver risque à terme d'engendrer des situations désastreuses, spécialement en terme d'investissements financiers et plus largement d'aménagement du territoire.

⁴³ <http://tapio.poteau.online.fr/These/pflp.htm>.

⁴⁴ Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Etude de complémentarité et concurrence entre sites et équipements logistiques en Bourgogne*. Synthèse des résultats de l'étude, mai 2002 (résultats provisoires).

Le CESR⁴⁵ avait déjà souligné en 1998 combien une redéfinition de l'aménagement de plates-formes de traitement de fret au niveau régional, national, voire international est nécessaire. Il paraît en effet inopportun pour chaque région de s'associer au mouvement national de « prolifération sauvage » de plates-formes logistiques multimodales qui risque de constituer un paradoxe difficile à gérer à moyen terme. L'assemblée socioéconomique précisait qu' « *il serait plus cohérent de renforcer les plates-formes existantes que d'en créer d'autres qui ne pourront jamais atteindre un niveau satisfaisant (notamment le long de la vallée du Rhône)* »⁴⁶, et de conclure qu'une meilleure adéquation entre les infrastructures existantes et les trafics engendrés au départ et à l'arrivée de l'espace régional doit être recherchée.

Enfin, comment ne pas en conclure que : « *lorsque l'on met en place une plate-forme, on met en place un actif et non une ressource. C'est tout le travail qui est fait ensuite à partir de cet actif qui transforme la construction en ressource que les acteurs locaux peuvent apprendre à exploiter pour acquérir une compétence* »⁴⁷ ?

⁴⁵ CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 6.

⁴⁶ CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 24.

⁴⁷ <http://tapio.poteau.online.fr/These/pflp.htm>.

II. LA BOURGOGNE, TERRE DE LOGISTIQUE ?

A) Données sur le transport de marchandises en Bourgogne

1) Situation récente du transport national et européen de marchandises

Les données récentes fournies par la Commission des comptes des transports de la nation⁴⁸ placée près le ministère de l'équipement, des transports et du logement font apparaître que la croissance de l'ensemble du transport terrestre de marchandises sur le territoire français a connu un léger infléchissement en 2000. Mesurée en tonnes/kilomètres⁴⁹, celle-ci n'a été que de 3 % contre 4,2 % en 1999. Le transport routier a enregistré une faible croissance (+ 2,4 % en 2000 contre + 5,6 % en 1999) qui n'est qu'en partie compensée par les autres modes (+ 6,2 % pour le transport ferroviaire et + 6,3 % pour le transport fluvial).

Tous modes et tous pavillons confondus, ce ralentissement constaté en 2000 est imputable au transport national (+ 2,8 % contre + 4,7 % en 1999). Le transport international hors transit a pour sa part conservé le même rythme de croissance (+ 3,1 % en 2000, + 3,2 % en 1999). On remarquera que seul le transport de transit connaît un rythme de croissance plus élevé en 2000 qu'en 1999 (soit + 4,1 % contre + 2,8 %).

Ces chiffres doivent toutefois être lus à la lumière de données plus générales relatives à l'environnement économique français pour l'année de référence⁵⁰. Cette précaution méthodologique s'avère d'autant plus nécessaire que les derniers chiffres disponibles démontrent que le secteur des transports en général et le secteur du transport des marchandises en particulier sont fortement dépendants de la conjoncture internationale. Les incertitudes, qui peuvent parfois marquer ce domaine, induisent par exemple des effets spécifiques sur le transport de marchandises.

Ainsi, pour le troisième trimestre 2001, on peut noter que seul le transport routier a enregistré une hausse, les autres modes de transport terrestre (rail et voie d'eau) restant en net retrait par rapport à leur niveau de l'année précédente.

- Le fret ferroviaire, qui correspond au trafic des wagons entiers, a accusé un net recul, sans interruption depuis le mois de février 2001. Pour les neuf premiers mois de l'année, le recul, qui atteignait 7,6 % par rapport à la période correspondante de 2000, a concerné aussi bien le transport national qu'international.

- Dans le même temps, le trafic routier de marchandises a quelque peu ralenti (+ 2,7 %) par rapport aux hausses observées au deuxième trimestre (+ 5,1 %) et au premier trimestre 2001 (+ 2,8 %). Globalement sur les neuf premiers mois de l'année 2001, ce sont plus de 140 milliards de tonnes/kilomètres qui ont été produites, en hausse de 3,4 % par rapport à la même période de 2000.

⁴⁸ Ministère de l'équipement, des transports et du logement/Commission des comptes des transports de la nation. *Les comptes des transports en 2000*. Juin 2001. p. 30.

⁴⁹ Suffisante pour exprimer la physionomie du trafic, la tonne transportée n'exprime pas la production de transport mise en œuvre. En revanche, la tonne/kilomètre, produit du tonnage par la distance parcourue, permet de quantifier la production de transport. Ainsi, et concernant la Bourgogne par exemple, le mode fer assure 10 % des tonnages échangés avec les autres régions, « produit » 17 % des tonnes/kilomètres correspondant à ces échanges (précision méthodologique in : Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Transports de marchandises en 2000*. Novembre 2001).

⁵⁰ Ibidem. pp. 11 à 15.

- enfin, après une chute de 11 % enregistrée au cours du premier semestre 2001, en raison notamment des mauvaises conditions climatiques et des inondations du printemps sur le bassin de la Seine, le trafic fluvial du troisième trimestre a renoué avec la croissance, même si elle est modeste (+ 2,4 %). Toutefois, pour les neuf premiers mois de 2001, la baisse a atteint 6,9 % et a touché pratiquement tous les secteurs (transport national, produit agricole et surtout le charbon en raison de la réduction de l'approvisionnement des centrales thermiques). En revanche, le trafic international s'est amélioré.

Il convient également de tenir compte de la situation globale des transports en Europe. On sait qu'en 2002 la part route dans les transports terrestres en Europe est de 78,5 % contre 14,3 % pour le rail et 7,2 % pour la voie d'eau⁵¹. En pourcentage du trafic fret intérieur⁵², la route représente 44 %, le fret maritime 41 %, le rail 8 %, le fluvial 4 % et l'aérien 3 %. On prévoit également une augmentation de près de 50 % du trafic des poids lourds entre 2000-2010. Or, chaque jour, 10 % des principaux axes routiers sont bloqués par près de 7 500 km de bouchons et le rail connaît un encombrement identique (on estime que près du quart des voies demanderait à être doublé). Situation d'autant plus préoccupante que l'on s'accorde à penser que les Etats hésitent à limiter l'usage des camions, chaque euro investi dans la route confortant près de 3 millions d'emplois dans 500 000 entreprises⁵³.

2) Situation régionale

En raison de sa position géographique spécifique au carrefour d'axes stratégiques entre le nord et le sud (*Annexes 2 à 5*) et entre les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes, la Bourgogne s'affirme incontestablement comme une terre de transit. En 1998 le CESR relevait que la région était traversée par près de 40 % des flux de transport de fret interne à l'Union européenne⁵⁴.

Pour cette même année⁵⁵, le trafic d'échange de marchandises de la Bourgogne avec l'étranger a été de l'ordre de 5,5 millions de tonnes, les échanges avec l'Italie (1,2 million de tonnes), l'Allemagne (1 million de tonnes), le Benelux (1,2 millions de tonnes) et l'Espagne (342 000 tonnes), représentant 75 % de ces échanges. Les échanges avec les autres régions françaises ont représenté près de 40 millions de tonnes et ceux à l'intérieur de la région environ 37 millions. 87 % des échanges interrégionaux en tonnage ont été réalisés par la route, 11 % par le fer. On notera qu'au titre des échanges inter-régionaux, les régions partenaires privilégiées de la Bourgogne sont Rhône-Alpes (avec 8,8 millions de tonnes), Ile-de-France (avec 5,8 millions de tonnes), Franche-Comté (avec 3,9 millions de tonnes), et Centre (avec 3,8 millions de tonnes).

En terme d'échanges commerciaux⁵⁶, on sait que l'Union européenne est à la fois le premier client et le premier fournisseur de la Bourgogne (entre 65 et 70 % des échanges commerciaux de la région). Suivent le Continent Nord Américain et l'Asie. Dans le détail, l'Allemagne et l'Italie sont les deux premiers clients et fournisseurs. Viennent ensuite le Royaume-Uni et les Etats-Unis.

Véritable moteur des échanges bourguignons, le secteur des biens intermédiaires, pris dans son ensemble, est le plus dynamique à l'international et pèse à lui seul 48 % des exportations et 58 % des importations. Les exportations sont dominées par les produits des industries agroalimentaires (20 %)

⁵¹ Raymond WOESSER. Frémissements autour des plates-formes multimodales. *Art. cit.* p. 29.

⁵² Michel DERENBOURG. Transports, l'Europe engorgée. *Enjeux les Echos*, n° 178, mars 2002.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 31.

⁵⁵ <http://www.industrie-bourgogne.org/>.

⁵⁶ Ibidem.

suis des produits métalliques et de la chimie/plasturgie à hauteur de 18 %. Pour les importations, les produits chimiques et plastiques contribuent à hauteur de 25 %, les produits métalliques 17 % et les biens d'équipement 15 %⁵⁷.

Pour l'année 2000, les données fournies par l'Observatoire régional des transports en Bourgogne⁵⁸ permettent de constater que les flux de marchandises, hors transit, ont porté sur près de 100 millions de tonnes, affichant ainsi une progression globale de 7 % par rapport à l'année précédente.

Dans le détail, les échanges avec les autres régions françaises ont représenté 45,4 millions de tonnes, la part la plus importante étant concentrée sur les régions limitrophes. Rhône-Alpes, Ile-de-France et Centre sont toujours, avec 47 % du total des échanges, les partenaires privilégiés (si l'on ajoute les échanges avec Franche-Comté, Provence-Alpes Côte d'Azur et Champagne-Ardenne, le cumul atteint 70 % du total des échanges, confirmant ainsi que ces derniers sont essentiellement réalisés avec les régions limitrophes).

Les trafics intra-régionaux, essentiellement constitués par les flux internes à chacun des départements bourguignons, ont pour leur part été de 44,7 millions de tonnes. On notera au passage que des déterminants spécifiques comme les besoins d'approvisionnement ou l'aptitude à produire influencent particulièrement l'importance des tonnages transportés selon le poids démographique ou le poids économique des départements bourguignons. Ainsi, les flux départementaux par nature de trafic se répartissent de la façon suivante :

Transport	milliers de tonnes			
	Côte-d'Or	Nièvre	Saône-et-Loire	Yonne
Interne au département de ...	13 427	6 395	9 761	9 561
Reste de la Bourgogne	1 570	1 137	1 548	1 322
Autres régions françaises	13 786	4 360	15 240	12 050
Etranger	1 927	584	2 427	1 262
ENSEMBLE	30 710	12 476	28 976	24 194

Source : Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. Novembre 2001

⁵⁷ <http://www.industrie-bourgogne.org/>.

⁵⁸ Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Transports de marchandises en 2000*. Art. cit. A titre de comparaison, la même source donnait pour 1996 les résultats suivants :

flux de transport, hors transit : 85 millions de tonnes, dont,

- 44,3 millions de tonnes transportées au sein de la région ;
- 36 millions de tonnes transportées dans le cadre d'échanges avec les régions françaises ;
- 5 millions de tonnes avec l'étranger.

(Chiffres cités in : CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 34).

Enfin, les flux échangés avec les pays étrangers, dont 86 % avec l'Union européenne, se sont élevés à 6,2 millions de tonnes. Ce sont à nouveau l'Italie, l'Allemagne et l'Union économique Belgique-Luxembourg qui arrivent en tête, avec 60 % du total des échanges.

Si l'on se penche sur les types et les modes de transports utilisés dans ces échanges, on remarque que :

↳ Une part importante des échanges porte sur des distances plutôt courtes, confirmant ainsi la tendance observée au niveau national et international :

- concernant les transports intra-régionaux, les 9/10^{ème} d'entre eux sont strictement inter-départementaux ;
- pour les échanges avec les autres régions françaises, on a souligné l'influence de la proximité : 40 % sont effectués avec les 11 départements limitrophes de la région ;
- quant aux échanges terrestres internationaux, et bien qu'ils soient par nature effectués sur de plus longues distances, leur influence est moindre dans cette configuration générale de proximité dès lors qu'ils ne représentent que 6 % des trafics.

La distance moyenne pour l'ensemble des opérations de transport intéressant la Bourgogne s'établit ainsi à 136 km (371 km par fer, 376 km par voie d'eau et 120 km par route). Enfin, il faut souligner que par la route la distance moyenne varie assez largement selon que le transport est effectué pour autrui ou en compte propre (respectivement 157 km et 55 km).

↳ La balance en tonnages des entrées et des sorties, toutes origines et destinations confondues, fait apparaître un léger excédent des premières sur les secondes. En 2000, pour 1 tonne expédiée, la région en a vu revenir 1,05 tonne. L'ORT⁵⁹ souligne toutefois que cet équilibre résulte de compensations entre des déséquilibres ponctuels géographiques, par produits ou par modes, qui façonnent le marché du transport de marchandises. La recherche systématique par les transporteurs routiers d'un fret d'équilibre (visant à minimiser les parcours à vide) contribue à l'équilibre des relations par route avec les régions les plus lointaines. Au contraire, l'existence de flux d'équilibre est plus aléatoire pour les modes fer et eau qui traitent fréquemment des flux massifiés au moyen d'équipements spécialisés.

↳ Enfin, s'il n'est guère surprenant que le mode routier assure pratiquement à lui seul l'ensemble des mouvements intra-régionaux, il représente 85 % des échanges avec les régions françaises et l'étranger, contre 12 % pour le fer et 3 % pour la voie d'eau, plaçant ainsi la Bourgogne dans une situation similaire à celle constatée au niveau national. On doit cependant remarquer que le recours à tel ou tel mode varie par famille de produits transportés : ainsi le transport des produits agricoles et alimentaires s'effectue plus volontiers par voie d'eau (près de 63 % du total de ce mode, contre près de 35 % pour le fer et 30 % pour la route) ; les produits énergétiques sont en revanche plus volontiers transportés par voie ferrée (près de 25 % du total de ce mode, contre moins de 6 % pour la route et un peu plus de 6 % pour la voie d'eau) ; les produits manufacturés voyagent quant à eux plus souvent par la route (près de 38 % du total de ce mode, contre moins de 5 % par le fer et un pourcentage quasi-nul pour la voie d'eau)⁶⁰.

⁵⁹ Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Transports de marchandises en 2000*. Op. cit.

⁶⁰ Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Transports de marchandises en 2000*. Art. cit.

B) L'offre logistique bourguignonne

« Choisir la Bourgogne pour une implantation logistique, c'est optimiser ses coûts et bénéficier d'infrastructures performantes. A moins d'une heure de Paris ou de Lyon, d'une journée de camion des principaux marchés européens, la Bourgogne se trouve au cœur d'une zone marchande de plus de 300 millions d'habitants. La région offre aux investisseurs de la logistique une position géographique exceptionnelle, des formations spécialisées, et axe sa politique de communication sur ce concept de Port Terrestre de l'Europe »⁶¹.

Cette description fort élogieuse de l'offre logistique régionale pourrait sans nul doute avoir sa place dans la plaquette promotionnelle d'une agence de développement local. Elle est pourtant tirée d'un article récent paru dans *Le Nouvel Economiste*, ce qui tempère sensiblement les éventuelles critiques de partialité. Les « vastes emplacements à vocation logistique », les « centaines d'hectares disponibles », certains bénéficiant d'aides de l'Union européenne et de l'Etat français, les « programmes d'accompagnement financier très compétitifs », les exemples d'installations de grands groupes (TRANSALLIANCE, KERIA, SOBOTRAM, SICRA...), sont autant d'atouts mis en avant dans cette parution qui ne laissent pas de renforcer toute la crédibilité du positionnement de la Bourgogne dans ce secteur. Un rapide état des lieux s'impose afin de vérifier cette conclusion.

1) Les réseaux de transport bourguignons

Il n'est guère besoin d'insister longuement sur le fait que sa position au carrefour de grands axes permet à la Bourgogne d'être pourvue d'un réseau routier, d'infrastructures ferroviaires et de voies navigables parmi les plus importants au plan national. Cette situation est connue mais ne doit cependant pas masquer le fait que la desserte de la région n'est pas pour autant homogène. Plusieurs zones, comme le Morvan et le sud du Val de Loire, restent moins accessibles et handicapent nettement le développement des échanges sur l'axe Est-Ouest.

Réseau routier

Le réseau routier bourguignon (*Annexe 6*) est particulièrement dense, notamment pour les liaisons Nord-Sud et en direction de l'Est. La Bourgogne se situe ainsi au premier rang national pour son nombre de kilomètres d'autoroutes par habitant.

La région est traversée par deux routes nationales structurantes : la RN 7 et l'ensemble RN 80, RN 70 et RN 79 qui constitue la Route Centre Europe Atlantique (RCEA). La desserte intra-régionale du territoire est assurée par un maillage complémentaire de routes nationales et départementales. L'essentiel du trafic routier passe par les autoroutes A6 et A31, orientées Nord-Sud⁶². Par ailleurs, ce réseau continue d'évoluer dans le sens d'une meilleure couverture régionale (A 77 jusqu'à Nevers-Magny-Cours par exemple).

⁶¹ *Le Nouvel économiste*. La France des régions. Bourgogne et Franche-Comté. N° 1195. 8 mars 2002.

⁶² Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne* et <http://www.industrie-bourgogne.org/>.

Le réseau autoroutier en Bourgogne (Source : SAPRR)

Autoroute	Nom département	Société	Longueur (km)
A31	Côte-d'Or	SAPRR	84,417
A311	Côte-d'Or	SAPRR	4,530
A36	Côte-d'Or	SAPRR	42,170
A39	Côte-d'Or	SAPRR	35,130
A6	Côte-d'Or	SAPRR	95,300
A77	Nièvre	SAPRR	17,320
A39	Saône-et-Loire	SAPRR	27,426
A40	Saône-et-Loire	SAPRR	3,170
A6	Saône-et-Loire	SAPRR	89,370
A19	Yonne	SAPRR	31,550
A5	Yonne	SAPRR	41,057
A6	Yonne	SAPRR	112,985
Total			581,255

Le reseau national detaille en Bourgogne (linéaire hors bretelles)

(Source : SAPRR)	VCA(2)	GLAT(3)	RNL(4)	RNO(5)	Total km par département
A38	36,357				
RN5			40,836		
RN6			87,698		
RN71				96,614	
RN74			78,209	9,245	
RN81				29,958	
RN274	12,065				
RN470				3,130	
Total Côte-d'Or	48,422	0	206,743	138,947	394,112
A77	18,110				
RN7	29,065	30,255	41,054		
RN2007			18,072		
RN76			6,453		
RN81				83,421	
RN151				60,712	
RN2154				5,948	
Total Nièvre	47,175	30,255	65,579	150,081	293,09
RN6			91,299		
RN70		43,413			
RN2070		4,595			
RN72			0,984		
RN73			40,708		
RN78				50,108	
RN79		75,780			
RN2079		3,438			
RN80		32,293	35,968		
RN81				36,464	
Total Saône-et-Loire	0,000	159,519	168,959	86,572	415,05
RN6			156,663		
RN2006				7,792	
RN60			50,345		
RN1060			1,956		
RN65				5,644	
RN77			39,249		
RN146				2,014	
RN151				34,967	
RN360				5,285	
Total Yonne	0,000	0,000	248,213	55,702	303,915
BOURGOGNE	95,597	189,774	689,494	431,302	1406,167

(2) Voie à Caractère Autoroutier

(3) Grande Liaison d'Aménagement du Territoire

(4) Route Nationale de Liaison

(5) Route Nationale Ordinaire

Réseau ferroviaire

La Bourgogne arrive également en tête des régions françaises pour son nombre de kilomètres de voies ferrées électrifiées par habitant et compte en outre un réseau important de voies ferrées secondaires (*Annexe 8*). Au 31 décembre 1999 la région comptait 2 050 kilomètres de lignes exploitées⁶³. Les infrastructures ferroviaires comprennent également un réseau de gares, ainsi que des zones de triages, dont celle de Gevrey-Chambertin, deuxième de France pour son activité.

En terme de trafic, les lignes ferroviaires Nord-Sud sont fortement chargées et le nœud ferroviaire de Dijon approche de sa limite de capacité. Dans son ensemble, le trafic des gares de fret, qui représente les quantités de marchandises reçues ou expédiées, s'est élevé à 7 057 678 tonnes pour l'année 2000 et à 5 807 722 pour l'année 2001. A lui seul, le pôle ferroviaire dijonnais reçoit plus d'un million de tonnes de marchandises chaque année (pour 2001 la gare de Dijon Porte d'Ouche a traité près de 1 250 000 tonnes de fret. Par comparaison, les autres gares principales de la région que sont Digoin, Port sec de Pacy et Guerigny ont traité respectivement 571 865 tonnes, 216 638 tonnes et 72 843 tonnes). En terme de débit journalier moyen de tonnes brutes remorquées, on peut également souligner que l'axe Dijon-Chagny apparaît comme étant le tronçon le plus important de France avec, pour l'année 2000, 59 500 tonnes au départ de Dijon et 51 400 tonnes à l'arrivée⁶⁴.

Voies navigables

Avec un peu plus de 1 000 km (*Annexe 9*), la région compte sur son territoire le réseau de voies navigables le plus développé au niveau national (155 km de voies à grand gabarit et 852,2 km de voies à petit gabarit). La Saône (150 km de St-Symphorien à Lyon) est une voie navigable identifiable au réseau à grand gabarit. Les canaux à gabarit Freycinet ou à gabarit inférieur ainsi que les rivières navigables sont principalement : le canal de Bourgogne (232 km de St-Jean de Losne à Migennes), le canal du Nivernais (174 km de Decize à Auxerre dont 114 km à petit gabarit entre Decize et Clamecy), le canal du Centre (114 km de Chalon-sur-Saône à Digoin) et l'Yonne (92 km en Bourgogne).

Ce réseau reste cependant de nature très hétérogène à la fois en capacité et en fréquentation. Le trafic commercial (fret) ne s'exerce pleinement que sur une fraction réduite du réseau. Il se concentre sur l'Yonne en aval d'Auxerre, avec un trafic annuel d'environ 500 000 tonnes, et surtout sur la Saône accessible aux bateaux à moyen et grand gabarit, avec près de 2 millions de tonnes transportées par an sur l'axe Mâcon/Chalon. L'ensemble du réseau à petit gabarit continue pour sa part de bénéficier de travaux destinés à préserver son intérêt hydraulique et touristique pour la navigation de plaisance (la région héberge 30 % du parc français de bateaux en location).

Dessertes aériennes

On se doit de signaler la présence sur le territoire bourguignon d'aérodromes et d'aéroports régionaux qui restent pour l'heure de taille modeste. Seuls six d'entre eux accueillent un trafic commercial de passagers, l'essentiel étant assuré par l'aéroport de Dijon-Longvic (entre 23 000 et 25 000 passagers par an). La mise en place récente d'une liaison entre Londres et Dijon par la compagnie « low cost » BUZZ permet toutefois de donner une nouvelle dimension à l'aéroport Dijon Bourgogne. Les autres aéroports

⁶³ Ces lignes sont ouvertes, à l'exception de certaines portions réservées exclusivement au transport de voyageurs, au trafic fret.

⁶⁴ Source : SNCF/Direction du contrôle de gestion.

enregistrent un trafic annuel inférieur à 5 000 passagers (l'aéroport de Nantes, agglomération d'environ 550 000 habitants située à deux heures de train de Paris accueille environ 1 million de passagers par an). En tout état de cause l'activité « fret » des aéroports de la région est pratiquement nulle. Par ailleurs, il ne semble pas qu'un développement prochain dans ce domaine soit envisagé.

2) Le poids économique du secteur transport/logistique⁶⁵

Entreprises et emplois

Le secteur des transports, dans son ensemble, est particulièrement bien implanté en Bourgogne. On dénombre ainsi près de 1 900 entreprises employant plus de 26 500 salariés. L'essentiel de cette activité se concentre le long de l'axe Dijon-Val de Saône. Il est cependant « atomisé » : 990 établissements correspondent à une activité artisanale sans salariés, 890 établissements emploient de 1 à 9 salariés et 120 établissements comptent plus de 50 salariés parmi lesquels les grands indépendants régionaux : CAYON, AUBRY, CORDIER, BARBE, par exemple.

Les deux principales composantes du secteur sont le transport routier de marchandises et les transports ferroviaires.

La première compte 1 023 entreprises occupant un total de 9 166 emplois salariés (soit 1,7 % de l'emploi salarié régional). Le transport routier interurbain apparaît comme étant l'activité dominante avec 6 600 emplois salariés, contre 1 770 pour le transport routier de marchandises de proximité. La répartition par département permet de constater que la Saône-et-Loire présente le taux de concentration des grosses entreprises le plus important (4 345 salariés). Avec 2 425 emplois salariés, la Côte-d'Or arrive en deuxième position mais reste considérée comme faible au regard du poids du secteur par rapport à l'emploi salarié par agglomération. On peut également souligner que plus de la moitié des salariés sont rattachés à un établissement de 10 à 49 salariés ou de 100 salariés et plus. Les ouvriers représentent près de 85 % de l'emploi. La part des femmes est très faible (7,8 % contre 8,8 % au niveau national). En revanche, avec un taux de 75,7 %, la part des emplois permanents est plus importante que celle observée au niveau national (69,5 %). Enfin, neuf entreprises sur dix ont leur siège dans la région et 9 % des salariés seulement dépendent de sièges sociaux extérieurs à la Bourgogne.

En raison de l'importance des infrastructures et des flux soulignée précédemment, le transport ferroviaire, de voyageurs et de marchandises, est fortement développé en Bourgogne. La SNCF emploie ainsi près de 9 000 salariés. Au 1^{er} janvier 2000 on dénombrait 145 établissements de transport ferroviaire.

La région accuse une certaine faiblesse dans le domaine des services auxiliaires des transports (organisation du transport de fret, gestion d'infrastructures de transports, manutention et entreposage). Avec 3 300 salariés, ce secteur ne représente que 0,6 % de l'emploi salarié régional. On note par ailleurs une forte présence d'entreprises non bourguignonnes qui emploient près du quart des salariés de la région. Toutefois, avec un taux de 4,1 % par an de 1989 à 1998, l'emploi salarié de ce secteur a connu une augmentation légèrement plus importante que celle constatée pour la même

⁶⁵ Sources : INSEE. *Tableau de l'économie bourguignonne*. Dimensions, dossier n° 29, avril 2001 ; *Les services en Bourgogne*. Dimensions, dossier n° 28, décembre 2000 ; <http://www.industrie-bourgogne.org/>.

période au niveau national. Par ailleurs, le taux de création d'entreprises de services auxiliaires des transports demeure élevé dans la région.

Réalisation de locaux de stockage et implantations

La réalisation de locaux de stockage non agricole, après deux années consécutives de baisse, a connu une augmentation pour l'année 2001 : les autorisations de construire délivrées ont ainsi porté sur une surface de planchers de l'ordre de 94 500 m² (+ 30 %)⁶⁶.

Sur les dix dernières années⁶⁷ 86 opérations d'implantations, pour une surface comprise entre 3 000 et 10 000 m², ont été réalisées et 7 pour une surface supérieure à 10 000 m². Au total, ces opérations ont concerné 523 300 m², principalement en Saône-et-Loire (206 900 m²), en Côte-d'Or (161 500 m²) et dans l'Yonne (105 000 m²), et dans une mesure moindre dans la Nièvre (49 900 m²)⁶⁸.

Fin 2001, les plus gros projets ou intentions d'implantations recensés⁶⁹ ont porté sur près de 225 hectares (pour 850 000 m² déjà réalisés ou en voie de réalisation), soit quatre fois plus que sur l'ensemble de toute la décennie passée⁷⁰.

3) L'offre de formation

Le contexte national : besoins en emplois et formations dans les fonctions logistiques

Depuis huit ans, le Département des études et recherches de L'Association pour le développement de la Formation Professionnelle dans le transport (AFT)⁷¹ conduit annuellement une enquête auprès de responsables logistiques afin de recueillir leurs constats et opinions sur les évolutions en matière de stratégie et d'organisation logistique.

L'enquête menée en 2002⁷² fait d'abord apparaître que le nombre de personnes occupant un emploi logistique⁷³ a légèrement augmenté entre les deux périodes censitaires (1990-1999), passant de 876 271 à 887 173. Cette augmentation n'a toutefois pas concerné de façon égalitaire toutes les catégories d'emplois : on note par exemple une hausse importante des cadres des achats et

⁶⁶ Claude ROUMIER (DRE Bourgogne). INSEE. *Bilan économique 2001*. Transports.

⁶⁷ Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Etude de complémentarité et concurrence entre sites et équipements logistiques en Bourgogne*. Synthèse des résultats de l'étude, mai 2002 (résultats provisoires).

⁶⁸ A noter cependant que ce dernier département arrive en deuxième position pour le nombre d'opérations concernant des surfaces de plus de 10 000 m².

⁶⁹ Les principaux initiateurs des projets sont : FL, SIRCA, GEPRIM, BOUYGUES, MALVERN, PRD/LOGISTIS.

⁷⁰ Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Etude de complémentarité et concurrence entre sites et équipements logistiques en Bourgogne*. Synthèse des résultats de l'étude, mai 2002 (résultats provisoires).

⁷¹ L'AFT a été créée en 1957 sous l'égide de l'Union des Fédérations de Transport. En 1989 elle s'est associée à l'IFTIM, Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention pour développer la formation aux métiers de la logistique des entreprises industrielles et commerciales et prestataires logistiques.

⁷² Département des études et recherches. Institut pédagogique du transport et de la logistique. *Enquête annuelle sur les besoins en emplois et formations dans les fonctions de la logistique*. 2002. Consultable sur le site : www.aft-iftim.com.

⁷³ En NAF, ces emplois sont : cadres des achats et approvisionnements, cadres planning et ordonnancement, cadres du transport et de la logistique, responsables d'exploitation transport, techniciens planning et ordonnancement, responsables entrepôt magasinage, responsables de manutention, agents administratifs des transports, conducteurs de chariots, magasiniers, agents qualifiés des transports, manutentionnaires, ouvriers du tri et de l'emballage.

approvisionnements (11 439 en 1999 contre 4 156 en 1990) et une baisse des agents qualifiés de transport et des magasiniers (respectivement 20 048 en 1999 contre 30 848 en 1990 et 169 976 en 1999 contre 193 676 en 1990). D'une manière générale on enregistre plutôt une diminution des emplois les moins qualifiés et une forte augmentation des fonctions d'encadrement, signe du rôle croissant de la logistique dans les stratégies de production ou de commercialisation des entreprises. Cette évolution entraîne naturellement des conséquences sur la formation dans ce secteur d'activités.

On remarque ainsi que face à des organisations logistiques de plus en plus élaborées, avec des outils de gestion informatisés, une forte majorité d'établissements s'appuie sur la formation initiale classique comme premier critère de recrutement des techniciens/agents de maîtrise et opérateurs (62,4 % des établissements pour les premiers et 60,2 % pour les seconds)⁷⁴. En outre, près des deux-tiers des établissements tiennent compte des formations spécifiques à la logistique pour le recrutement d'opérateurs⁷⁵.

On constate également que le Bac professionnel logistique et, dans une moindre mesure, le CAP Magasinage et Messagerie sont les deux diplômes les plus souvent cités pour les recrutements d'opérateurs et de techniciens/agents de maîtrise. Par ailleurs, le DUT Gestion logistique est devenu le diplôme de référence pour cette catégorie d'emploi, celui-ci permettant manifestement de répondre à la fois aux préoccupations managériales et opérationnelles des entreprises⁷⁶.

Concernant le recrutement des cadres⁷⁷, on observe la même tendance à privilégier les formations spécifiques à la logistique. On notera que les entreprises connaissent néanmoins des difficultés à trouver des cadres de la logistique, ce qui implique pour celles-ci une tendance au recrutement de cadres correspondant à leur métier de base, qui sont ensuite initiés et formés à leur propre logistique. En revanche, le DUT Transport et Logistique ne semble plus arriver en tête des diplômes pour le recrutement des cadres de la logistique, suivant en cela une évolution observée depuis l'année 2000.

En terme de formation continue, on enregistre un recul de la proportion des établissements déclarant avoir réalisé ce type de formation en logistique (71 % en 2000, contre 57 % en 2001). Il demeure que les formations continues liées au management occupent toujours une place importante dans les besoins évoqués par les responsables d'établissements (on voit par exemple que le positionnement hiérarchique de plus en plus marqué des responsables logistiques se retrouve dans la progression des formations concernant « la stratégie logistique » ou la « gestion d'entrepôt »)⁷⁸. Pour les opérateurs, l'éventail des besoins en formations est caractérisé par une plus grande dispersion. Toutefois, le thème de la sécurité reste un domaine majeur aussi bien en conduite/sécurité qu'en prévention des risques⁷⁹.

Les réponses apportées par la Bourgogne

En raison de son évidente vocation logistique et transport, la Bourgogne est en mesure d'offrir plusieurs types et plusieurs pôles de formations dans ce secteur d'activités. Tant en formation initiale

⁷⁴ Département des études et recherches. Institut pédagogique du transport et de la logistique. *Enquête annuelle sur les besoins en emplois et formations dans les fonctions de la logistique*. 2002. Op. cit. p. 18.

⁷⁵ Cette situation est particulièrement présente dans les secteurs de l'automobile et de la chimie-caoutchouc, les opérateurs étant appelés à s'intégrer aux processus de production. En revanche, dans le secteur de la pharmacie-parfumerie, l'exigence est moins présente, les tâches étant plus souvent liées à l'emballage, l'entreposage et la manutention (ibidem).

⁷⁶ Département des études et recherches. Institut pédagogique du transport et de la logistique. *Enquête annuelle sur les besoins en emplois et formations dans les fonctions de la logistique*. 2002. Op. cit. p. 19.

⁷⁷ Ibidem. p. 20.

⁷⁸ Ibidem. pp. 22-23.

⁷⁹ Ibidem. p. 24.

qu'en formation continue, la région compte sur son territoire la présence de plusieurs lycées professionnels, centres de formation pour apprentis, instituts universitaires technologiques et centres spécialisés, susceptibles de dispenser des formations allant du niveau V au niveau II, et répertoriés dans les tableaux suivants :

Formations initiales

Formation initiale sous statut scolaire	Lieu de formation	
<i>Niveau V</i>		
BEP Conduite et services dans le transport routier	Lycée professionnel Louis Aragon, Nevers	Public
	Lycée professionnel Métiers de l'automobile, Chalon-sur-Saône	Public
BEP Logistique et commercialisation (anciennement Distribution magasinage)	Lycée Louis Davier, Joigny	Public
	Lycée professionnel Louis Aragon, Nevers	Public
<i>Niveau IV</i>		
Bac Professionnel Logistique (anciennement Logistique et Transport, option logistique de distribution)	Lycée professionnel Métiers de l'automobile, Chalon-sur-Saône	Public
<i>Niveau III</i>		
BTS Transport	Lycée Louis Davier, Joigny	Public
	Lycée Saint Bénigne, Dijon	Privé
DUT Gestion logistique et transport (GLT)	IUT Chalon-sur-Saône	Public
DUETI mention Gestion logistique et transport	IUT Creusot	Public
	IUT Dijon	Public
<i>Niveau II</i>		
Licence professionnelle des systèmes logistiques, option logistique hospitalière	IUT Chalon-sur-Saône	Public
Licence professionnelle des systèmes logistiques, option systèmes d'informations logistiques	IUT Chalon-sur-Saône	Public
Formation initiale en apprentissage	Lieu de formation	
<i>Niveau V</i>		
CAP Conduite routière	CFA Transport et logistique, AFT, Longvic	Privé
BEP Logistique et commercialisation (anciennement Distribution magasinage)	CFA Transport et logistique, AFT, Longvic	Privé
	CFA Automobile, Mâcon	Privé
<i>Niveau IV</i>		
Bac Professionnel Logistique (anciennement Logistique et Transport, option logistique et distribution)	CFA Transport et logistique, AFT, Longvic	Privé
<i>Niveau III</i>		
DUT Gestion logistique et transport (GLT)	CFA Transport et logistique, AFT, Longvic	Privé

Source : CIFOB

Formations continues

INTITULE	LIEU DE FORMATION	Niv.sortie	SIGLE
Conducteur de pelle hydraulique et de tractopelle	CHALON-SUR-SAONE	sans réf.	FORGET FORMATION
Certificat CACES des grutiers	LA CLAYETTE	sans réf.	POTAIN
Certificat CACES des grutiers	LA CLAYETTE	sans réf.	POTAIN
Conduite des grues à tour (C1CA)	LA CLAYETTE	sans réf.	POTAIN
CFP Technicien supérieur de méthodes et d'exploitation en logistique	LONGVIC	Niveau III	IFTIM GROUPE AFT IFTIM
Technicien supérieur emballage conditionnement (post BTS)	DIJON	Niveau III	GRETA BITP
DUT Gestion logistique et transport	CHALON-SUR-SAONE	Niveau III	CFA TL
DUT Gestion logistique et transport	CHALON-SUR-SAONE	Niveau III	IUT CHALON
DUT Gestion logistique et transport - Année spéciale	CHALON-SUR-SAONE	Niveau III	IUT CHALON
BAC PRO Logistique et transport option logistique de distribution	QUETIGNY	Niveau IV	PERSPECTIVES
Attestation de capacité marchandises	LONGVIC	Niveau IV	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
BAC PRO Logistique	LONGVIC	Niveau IV	CFA TL
CFP Technicien d'opérations d'entreposage	CHEVIGNY -ST-SAUVEUR	Niveau IV	AFPA CROP BOURGOGNE
CFP Technicien du transport et de la logistique	CHALON-SUR-SAONE	Niveau IV	FORGET FORMATION
CQP Vendeur en pièces de rechange et accessoires	MACON	Niveau IV	CFA AUTOMOBILE
Certificat de conducteur d'engins de travaux publics et génie rural	CHATILLON-SUR-SEINE	Niveau V	CFPPA CHATILLON
Diplôme Conducteur d'engins de travaux	CHATILLON-SUR-SEINE	Niveau V	CFA TP-BOURGOGNE
CAP Conduite d'engins de travaux publics	DOMOIS	Niveau V	GRETA BITP
CAP Conduite routière	LONGVIC	Niveau V	CFA TL
CAP Conduite routière et formation de base transport de matières dangereuses	AUXONNE	Niveau V	GRETA VAL DE SAONE
CFP Agent magasinier de tenue de stock	LONGVIC	Niveau V	IFTIM GROUPE AFT IFTIM
CFP Agent magasinier, tenue de stocks	CHEVIGNY-ST-SAUVEUR	Niveau V	AFPA CROP BOURGOGNE
CFP Conducteur grand routier sur tous les types de véhicules	LONGVIC	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
CFP Conducteur routier option voyageurs	LONGVIC	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
Certificat de capacité ambulancier	DIJON	Niveau V	CESU
FIMO	LONGVIC	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
FIMO	AUXONNE	Niveau V	GRETA VAL DE SAONE
FIMO + Permis C	AUXONNE	Niveau V	GRETA VAL DE SAONE
Perfectionnement conduite d'engins travaux publics	DOMOIS	Niveau V	GRETA BITP
Permis C + E(C) + FIMO	LONGVIC	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
CAP Conducteur grand routier sur tous les types de véhicules	NEVERS	Niveau V	GRETA LOIRE MORVAN
CAP Livreur	NEVERS	Niveau V	GRETA LOIRE MORVAN
FIMO + CACES cariste	NEVERS	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
BEP Logistique et commercialisation	AUTUN	Niveau V	GRETA AUTUN
SIL Conducteur polyvalent d'engins forestiers	ETANG-SUR-ARROUX	Niveau V	CFPPA FORESTIER
Attestation de capacité transporteur	CHALON-SUR-SAONE	Niveau V	FORGET FORMATION

CAP Agent d'accueil et de conduite routière - transport de voyageurs	CHALON-SUR-SAONE	Niveau V	GRETA CHALON LOUHANS
CAP Conduite routière	CHALON-SUR-SAONE	Niveau V	GRETA CHALON LOUHANS
CFP Agent magasinier tenue de stock	CHALON-SUR-SAONE	Niveau V	FORGET FORMATION
Conducteur en transport de bois, spécialisation grumier, grue embarquée	CHALON SUR SAONE	Niveau V	FORGET FORMATION
FIMO	CHALON SUR SAONE	Niveau V	GRETA CHALON LOUHANS
FIMO	CHALON SUR SAONE	Niveau V	FORGET FORMATION
Gestion informatisée des stocks	CHALON SUR SAONE	Niveau V	FORGET FORMATION
Permis C + E(C) + FIMO	CHALON SUR SAONE	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
CFP des grutiers de grues à tour et adaptation aux nouvelles technologies	LA CLAYETTE	Niveau V	POTAIN
CFP des grutiers et adaptation aux nouvelles technologies (CACFP)	LA CLAYETTE	Niveau V	POTAIN
Conducteur routier + FIMO	LOUHANS	Niveau V	CFCR BENOIT LOUHANS
CFP Agent magasinier tenue de stock	AUXERRE	Niveau V	FORGET FORMATION
CFP Conduite routière marchandises	AUXERRE	Niveau V	FORGET FORMATION
CQPM Magasinier	AUXERRE	Niveau V	AFPI
FIMO + CACES cariste	AUXERRE	Niveau V	AFT FC GROUPE AFT IFTIM
CAP Magasinage et messagerie	JOIGNY	Niveau V	AFPI INSERTION
Préqualification transport magasinage et matières connexes	BEAUNE	Niveau VI	FORGET FORMATION
Préqualification métiers de la route	AUXONNE	Niveau VI	GRETA VAL DE SAONE
Préqualification métiers du transport et de la logistique	CHENOVE	Niveau VI	IFPA CHALON
Préqualification magasinage	NEVERS	Niveau VI	INFA NIEVRE
Préqualification métiers du transport et de la logistique	CHALON SUR SAONE	Niveau VI	GRETA CHALON LOUHANS
Préqualification transport magasinage et métiers connexes	CHALON SUR SAONE	Niveau VI	FORGET FORMATION
Préqualification métiers du transport et de la logistique	LE CREUSOT	Niveau VI	IFPA CHALON
Préqualification métiers du transport et de la logistique	MACON	Niveau VI	IFPA CHALON
Préqualification transport magasinage et métiers connexes	AUXERRE	Niveau VI	FORGET FORMATION
Préqualification logistique	SENS	Niveau VI	FORMATION PLUS SENS
Préqualification multisectorielle	MONTBARD	Niveau VI	CESAM
Permis C - permis de conduire de véhicule porteur	AUXONNE	sans réf.	GRETA VAL DE SAONE
Permis D - permis de conduire transport de personnes	AUXONNE	sans réf.	GRETA VAL DE SAONE
Permis EC - préparation permis de conduire véhicules articulés	AUXONNE	sans réf.	GRETA VAL DE SAONE
Certificat de capacité professionnelle cariste	CHALON SUR SAONE	sans réf.	CENTRE FORMATION ROCHE CHALON
Permis C -32 T	CHALON SUR SAONE	sans réf.	FORGET FORMATION
Permis E(B) Véhicule B plus remorque de + de 750 kg	CHALON SUR SAONE	sans réf.	CENTRE FORMATION ROCHE CHALON
Permis E(C) 44 T	CHALON SUR SAONE	sans réf.	FORGET FORMATION
Permis poids lourds C 32 T	CHALON SUR SAONE	sans réf.	CENTRE FORMATION ROCHE CHALON
Permis poids lourds E (C) 44 T	CHALON SUR SAONE	sans réf.	CENTRE FORMATION ROCHE CHALON

Source : CIFOB

On notera également que l'Institut supérieur de l'automobile et des transports (ISAT) de Nevers propose une spécialité « mécanique des transports ».

Enfin, l'AFT-IFTIM qui étaient déjà implantés à Dijon et à Auxerre viennent d'ouvrir récemment un nouveau centre départemental à Champforgeuil dans le bassin chalonnais, premier pôle régional en matière de transports et de logistique. Cette association assure par ailleurs une formation spécifique pour la SNCF sur le site de Longvic. Pour l'exploitation de ses installations logistiques à Dijon, Chalon et Digoin, Fret SNCF assure en effet le financement d'une formation continue pour les techniciens appelés à travailler sur ces sites, en vue de l'obtention du CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité).

Il demeure cependant qu'en dépit d'une offre régionale relativement complète, la Bourgogne n'apparaisse pas suffisamment reconnue comme terre de logistique en matière de formation. A l'inverse, d'autres régions ont su mettre en avant une compétence certaine en ce domaine. Entres autres exemples, la Lorraine a ainsi pu s'appuyer sur la présence d'une école militaire spécialisée en logistique à Metz et d'une école de commerce spécialisée en logistique internationale. L'Aquitaine, avec l'Institut supérieur de logistique industrielle de Bordeaux, et au travers de la publication par ce dernier d'une revue spécialisée (*Logistique et management*), apparaît également dans le peloton de tête des régions « terres de logistique ». Avec son centre de recherches et d'études en transport, l'Université d'Aix-Marseille a de la même façon permis à la région PACA de jouir d'une bonne réputation dans le domaine de la formation logistique.

Tant en raison de la présence dans la région de personnels enseignants que de grands groupes logistiques, la Bourgogne possède un important potentiel de formations. Elle reste toutefois trop discrète et paraît bien souffrir de l'absence d'un véritable catalyseur qui permettrait à la fois d'engager une réelle communication et de développer, particulièrement dans le domaine de la formation initiale, une offre de formations logistiques de niveau bac + 3 à bac + 5, voies nécessaires pour mettre en avant son image logistique.

C) Le concept de « port terrestre de l'Europe » et les principales plates-formes régionales

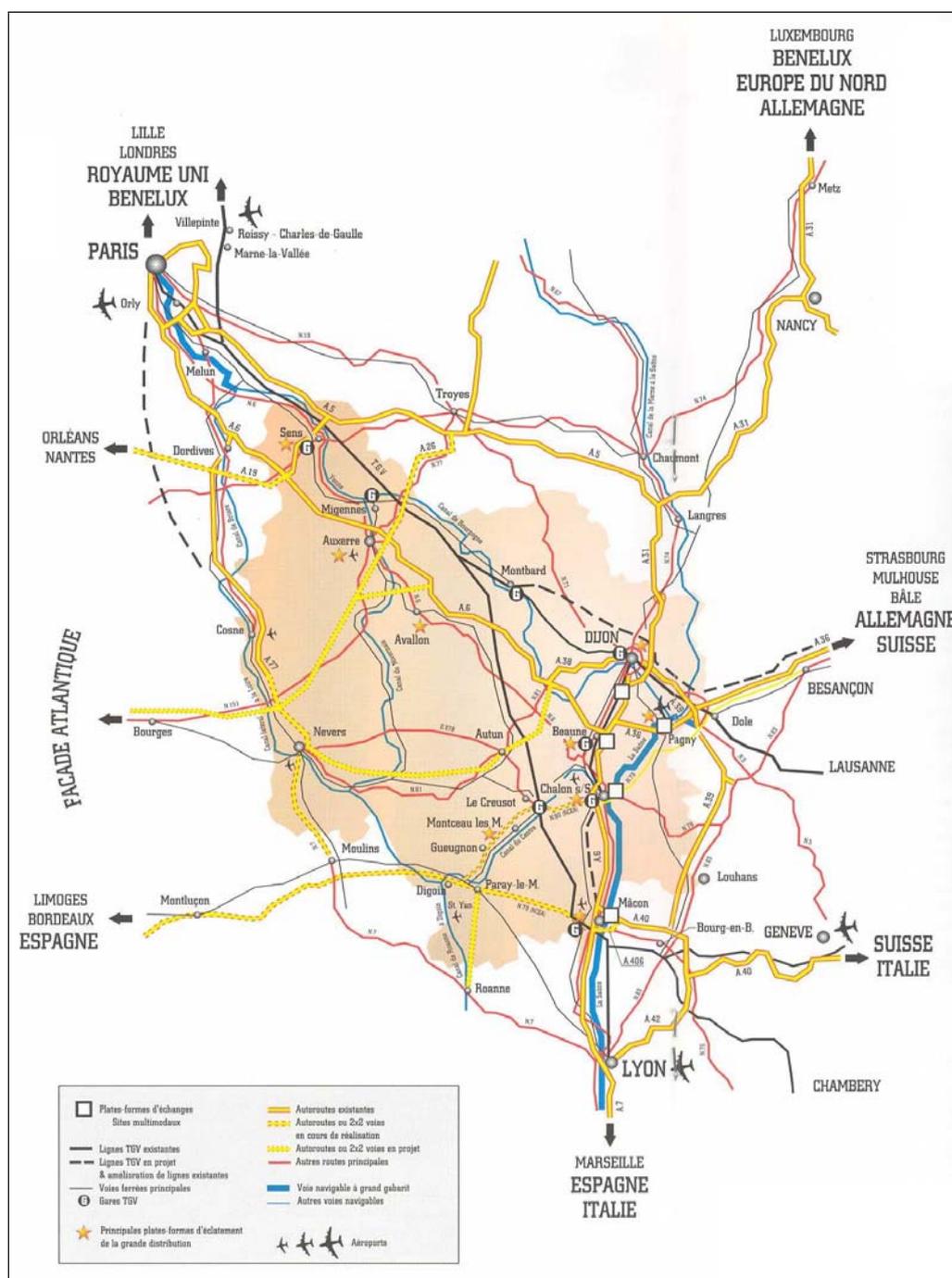
Il est bien difficile, et il serait en définitive peu significatif, de recenser l'ensemble des plates-formes logistiques, comprises au sens générique, implantées en Bourgogne ou à l'état de projets⁸⁰. Le langage courant tend en effet à utiliser indifféremment le terme de plate-forme pour désigner toute structure logistique, du plus simple entrepôt à la plate-forme bi ou multimodale offrant, outre des accès divers et complémentaires aux différents modes de transport, un ensemble de services et de prestations logistiques.

Dans le cadre de cette étude, le Conseil économique social n'a souhaité se pencher que sur trois sites logistiques significatifs : le terminal Dijon-Bourgogne de Perrigny-Gevrey, plate-forme de transbordement rail-route à proximité de la deuxième gare de triage de France ; le Technoport de Pagny, futur parc logistique accueillant trois modes de transports ; les plates-formes portuaires de Chalon-sur-Saône et Mâcon. Ces exemples ont en commun d'appartenir à une catégorie de structures qui s'intègrent pleinement dans la dimension européenne, voire internationale, de la logistique

⁸⁰ De nombreux bâtiments logistiques, de diverses dimensions et gérés par des opérateurs privés, sont implantés en Bourgogne. On dénombre également plusieurs projets (les plus importants en terme de dimension ont été évoqués précédemment) d'installations de sites logistiques, entrepôts, bâtiments et plates-formes.

moderne. Ils sont également l'illustration de structures ayant bénéficié d'investissements techniques et financiers publics. Enfin, tous trois s'insèrent dans le cadre du programme de développement initié par la Région et visant à faire de la Bourgogne le « port terrestre de l'Europe ».

1) La recherche de complémentarité entre les sites



Source : Bourgogne développement

C'est en 1994 que le projet « la Bourgogne : port terrestre de l'Europe » a été mis en place et porté au Contrat de plan Etat-Région 1994-1998 dans le cadre de la politique de renforcement des réseaux de communications.

Se basant alors sur le constat de « *la diversité et la qualité des infrastructures de desserte empruntant le Val de Saône (autoroute, rail, voie navigable) ainsi que [sur] sa situation géographique par rapport aux grands pôles et flux économiques ouest-européens* », les contractants estimaient alors pleinement envisageable d'y développer un espace logistique à vocation européenne, permettant « *d'ajouter à une fonction de transit séculaire un rôle de plate-forme d'éclatement et d'échanges au service de toute l'économie régionale* »⁸¹.

Le développement de telles activités a toutefois été considéré comme devant nécessairement privilégier la complémentarité entre les sites et les modes, et emprunter la voie d'un aménagement maîtrisé respectueux de l'environnement. A ce titre le CPER 1994-1998 envisageait plusieurs types d'actions dont la réalisation d'études de cohérence et de complémentarité permettant de prendre la mesure des potentialités de valorisation des fonctions logistiques. Le besoin de favoriser et de développer le transport combiné était également souligné au travers de la volonté de créer un chantier de transport combiné rail-route bien localisé et performant au sud de l'agglomération dijonnaise, relié à la Saône par le canal de Bourgogne, et de moderniser les équipements du port de Chalon-sur-Saône.

L'Etat et la Région s'engageaient en conséquence à :

- financer les études économiques sur l'espace logistique du Val de Saône en y associant les partenaires directement concernés et soutenir les actions de promotion de cet espace ;
- participer au transfert du chantier de transport combiné de Dijon - Porte-Neuve sur le site retenu au sud de Dijon, en partenariat avec la SNCF, les opérateurs économiques et les collectivités territoriales concernés ;
- participer à la modernisation des équipements de transfert multimodal au port de Chalon-sur-Saône dont le slipway (dispositif de mise hors d'eau des bateaux)⁸².

Dans son Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire⁸³, la Région de Bourgogne a souhaité renforcer cette ambition. Constatant que « *le développement du secteur logistique conditionne la valorisation de la position géostratégique et ne passe pas uniquement par l'amélioration des infrastructures, aussi performantes soient-elles* », la Région et ses partenaires s'engagent ainsi à favoriser la mise en place d'une « *véritable politique de filière* »⁸⁴, le renforcement de la politique d'aide régionale à l'exportation et l'accueil d'investissements étrangers contribuant à la réalisation de cet objectif. L'affirmation du « port terrestre de l'Europe » doit également passer par le développement des plates-formes multimodales (sont concernés les sites de Perrigny-lès-Dijon, Pagny et les ports de la Saône, notamment les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon) dans un cadre cohérent et complémentaire⁸⁵.

⁸¹ Préfecture de la région Bourgogne/Conseil régional de Bourgogne. *Contrat de plan Etat/Région*. 1994-1998. p. 33.

⁸² Ibidem. p. 33. Ces engagements impliquaient alors des financements à hauteur de 24,5 millions de francs sur cinq ans pour chacun des partenaires au CPER.

⁸³ Région de Bourgogne. *SRADT*. 30 juin 1999.

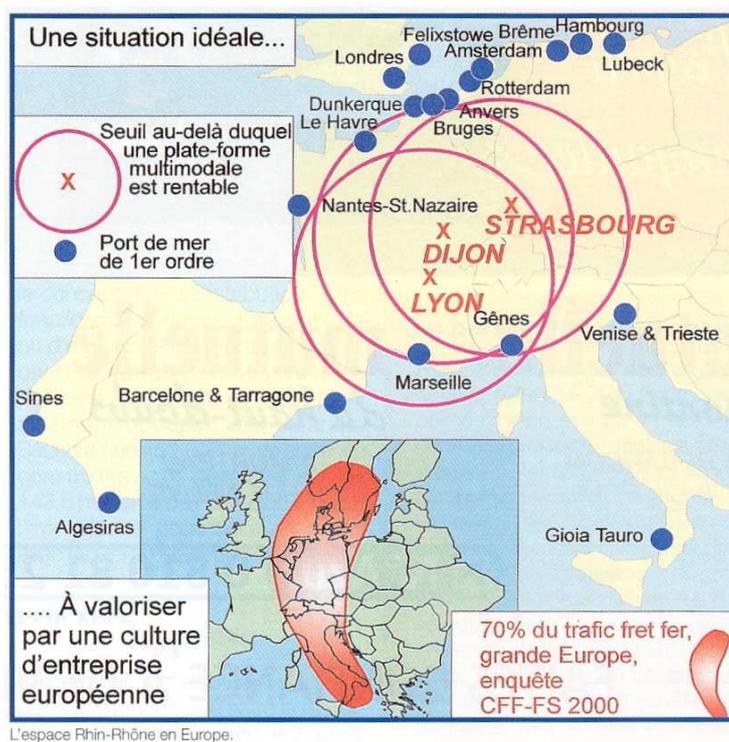
⁸⁴ Ibidem. p. 70.

⁸⁵ Ibidem. pp. 85-86.

Enfin, le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 décline à son tour plusieurs actions qui doivent être appréciées en terme de complémentarité et qui participent à l'ambition de faire de la Bourgogne une terre de logistique pleinement reconnue. On note ainsi :

- ↳ la volonté de mettre en œuvre un programme visant à développer les potentialités de transport sur les voies d'eau à vocation fret et à assurer la fiabilité du niveau de service et le développement des ports⁸⁶ ;
- ↳ la consolidation des dessertes ferroviaires et spécialement l'encouragement des priorités essentielles pour l'utilisation du réseau ferré fret, en alternatif à la route⁸⁷ ;
- ↳ l'accroissement des coopérations inter-régionales, notamment en direction du territoire entre Saône et Rhin et au travers du développement de la plate-forme multimodale de Pagny et sur l'espace de projet « confluence Saône-Doubs »⁸⁸, mais également au sein du Bassin parisien par l'aménagement multimodal à Sens (afin de permettre le transfert des trafics routiers sur la voie d'eau vers les ports de Paris, Rouen et Le Havre)⁸⁹.

C'est dans ce cadre, et au regard du positionnement géographique de la région, qu'il convient d'apprécier la nature et les potentialités des trois sites logistiques bourguignons retenus pour cette étude.



Source : Raymond WOESSER. Frémissements autour des plates-formes multimodales. *Entre Rhône et Rhin*. Avril-Mai 2002. p. 29.

⁸⁶ Préfecture de la région Bourgogne/Conseil régional de Bourgogne. *Contrat de plan Etat/Région*. 2000-2006. Action 7. p. 33.

⁸⁷ Ibidem. Action 11. p. 43.

⁸⁸ Ibidem. Action 24. p. 81.

⁸⁹ Ibidem. Action 26. p. 85.

2) Le terminal « Dijon-Bourgogne »

L'augmentation constante du trafic de marchandises, et la part tenue par la route dans celui-ci, rejoint logiquement les préoccupations environnementales. La recherche de modes alternatifs et, à tout le moins, d'un rééquilibrage entre les différents modes, s'avèrent être des enjeux majeurs pour les toutes prochaines années. Le rapprochement entre le rail et la route s'impose ainsi comme l'une des solutions parmi les plus évidentes. Dans ce domaine, et avec la réalisation du terminal Dijon Bourgogne qui entrera en service à l'automne 2002, la Bourgogne vient de se doter d'un outil qui entend tirer pleinement parti des avantages de l'intermodalité.

Doté d'une capacité théorique maximum de chargement de 11 000 UTI ou EVP (conteneurs équivalents vingt pieds), et situé au cœur même de la capitale régionale, le chantier de transport combiné de Dijon Porte-Neuve, déjà ancien, a rapidement montré ses limites. Depuis le début des années 1990, cette plate-forme a ainsi du faire face à une double problématique : son accessibilité rendue difficile du fait de la circulation en centre-ville et l'impossibilité d'agrandir la surface d'exploitation du fait de son implantation urbaine et des nuisances sonores qu'elle génère. Fin 1990, Porte-Neuve traitait près de 10 600 caisses annuellement. Il devenait donc urgent, tant en raison de l'évolution du transport combiné à Dijon que des limites évidentes du site, d'envisager la création d'une nouvelle plate-forme de transport combiné. C'est cette situation qui est à l'origine de la réalisation de la plate-forme bimodale de Dijon sud, le terminal Dijon Bourgogne et Logistique.

Dès 1989, la SNCF et la CCI de Dijon ont mené une réflexion commune à ce sujet⁹⁰. Ce projet correspondait à une véritable volonté régionale qu'il a fallu défendre au niveau national pour convaincre la SNCF. En 1990, une étude⁹¹ de faisabilité a été confiée au Cabinet « CODRA » dont les premières conclusions ont permis de constater que :

↳ concernant le développement du transport combiné

Le site de Dijon est apparu comme particulièrement bien situé dans le réseau européen des transports combinés, même s'il s'est avéré difficile de le mettre pleinement en concurrence avec d'autres sites tels que Lyon, Paris ou Metz. Les potentiels de trafic, bien que différents, ont cependant été jugés suffisamment importants notamment pour les destinations de Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la République Fédérale Allemande et la Belgique, ce qui pouvait conduire à la conception d'une offre par la SNCF, NOVATRANS et la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC). Par ailleurs, il existait des potentiels certains d'éclatement/regroupement de trafic sur l'axe Nord Europe/Espagne pour les flux de transit.

⁹⁰ Par la suite, un comité de pilotage, composé de l'Etat (DDE, DRE), la Région Bourgogne, le Département de la Côte-d'Or, la COMADI, la Ville de Dijon, la SNCF/RFF, la SAPRR et la CCI de Dijon, a été constitué. De même, en 1992, un GIE réunissant la SCNF, la CNC, NOVOTRANS et 8 entreprises de transport parmi les plus importantes de la région sera mis en place. L'objectif de ce GIE consiste à assurer le meilleur développement possible au transport combiné au départ de Dijon en développant d'une part sa promotion mais aussi en faisant remonter les besoins et les attentes de chacun. Ces réflexions ont permis de dégager que la pertinence du transport combiné pour Dijon, et ceci principalement en raison du très bon accès routier à la capitale régionale, se situait essentiellement à l'international (Italie, Fos et Espagne) ou en direction du Havre.

⁹¹ Cette étude a été réalisée sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dijon et de la Direction régionale de l'Équipement de Bourgogne avec la participation du Conseil régional de Bourgogne, du Conseil général de la Côte-d'Or, du District de l'agglomération dijonnaise, de l'Organisation régionale économique des Transports routiers Bourgogne (ORETR) et de la SNCF.

↳ concernant le choix d'un site

Ce travail a permis de sélectionner 2 sites parmi les 6 implantations potentielles envisagées : Gevrey Faisceau Nord et Longvic Sud. Le premier, situé le long du faisceau de réception du triage de Gevrey (2^{ème} gare de triage de France), présentait l'avantage de posséder une très bonne desserte ferroviaire. Il souffrait toutefois d'un handicap en raison de son positionnement sur la nappe phréatique de Dijon sud. Le site de Longvic présentait pour sa part l'inconvénient majeur de ne pas être en relation directe avec les voies Paris-Lyon-Marseille qui constituent l'axe principal de transports combinés vers le Sud.

Trois études complémentaires ont été conduites en 1993. L'une d'entre elles a porté sur la pertinence de la construction d'une ZAE à vocation logistique associée au chantier de transbordement. La seconde était consacrée aux aspects environnementaux du projet : en effet, sur les sites proposés, la nappe phréatique se révélait être particulièrement fragile en raison de sa superficialité. La dernière enfin était dédiée à l'examen de critères multiples (accessibilité ferroviaire, routière...). Finalement le site de Gevrey-Perrigny a été retenu et il a été décidé de ne pas accoler au chantier de transbordement une ZAE, mais plutôt de privilégier l'accès routier à celle existant déjà sur Dijon. Pour actualiser ces orientations, d'autres missions et études sont en cours : la mise en place d'une navette ferroviaire avec le Havre, sans passage par l'Île-de-France, et l'évaluation des flux de marchandises transférables au transport combiné.

Reconnu d'intérêt régional (inscription au CPER 1994-1998), ce projet figure également dans le schéma national des plates-formes multimodales et du transport combiné. Une convention cadre a été signée le 17 mars 1997 et a défini les compétences de chacun des maîtres d'ouvrage. En raison de la multiplicité des partenaires, il a été décidé que chacun d'entre eux assurerait seul la maîtrise d'ouvrage relative à son champ d'intervention. Ainsi, la maîtrise d'ouvrage du chantier de transbordement a été confiée à la SNCF et à RFF, les aménagements routiers au Département, et la création du diffuseur RD108/ A311 à la SAPRR.

Les financements⁹² ont été majoritairement apportés par l'Etat et le Conseil régional dans le cadre du CPER. Le Conseil général a pour sa part assuré le financement de ses propres ouvrages. La CCI a fait don du terrain. Du point de vue environnemental, le chantier a été un chantier modèle : le Préfet de Côte-d'Or a mis en place un comité de suivi des travaux auquel ont été invitées les associations de protection de l'environnement ; l'étanchéification des surfaces, rendue nécessaire par la présence de la nappe phréatique de Dijon sud a été réalisée grâce à l'utilisation de géotextiles.

Sur le plan des aménagements⁹³, deux tranches de travaux ont été prévues. La première porte sur une emprise de 11 ha et comporte la réalisation :

- d'une voie ferrée, dite voie d'échange de 750 m de longueur utile, avec une voie de tiroir de 400 m côté Sud qui assure l'interface entre les voies de circulation principales et la plate-forme proprement dite,

⁹² Dans son rapport précité sur le transport de marchandises le CES de Bourgogne estimait le coût total du projet à près de 100 millions de francs. Le montant avancé actuellement s'établit à près de 18 millions d'euros.

⁹³ Source : http://www.dijon.cci.fr/fr/projets/terminal_fiche.htm.

- d'une zone d'échange rail-route sous un portique de 32 m de portée et de 350 m de longueur utile. Cette zone comprend 3 voies ferrées, 2 voies de circulation routière et des zones de stockage de conteneurs,
- d'une cour à grue légère comprenant une zone de stockage de conteneurs et 1 voie ferrée,
- et d'une zone de réception, contrôle de camions avec l'espace de bureau nécessaire à l'exploitation du chantier et un parking pour les remorques porte-conteneurs,

Cette plate-forme aura une capacité de 50 000 conteneurs (saturation théorique) en gardant le principe du chantier de Porte-Neuve (80 % d'activité sur les voies sous portique et 20 % pour les voies où la manutention est faite par une grue). Une montée en charge se fera progressivement pour atteindre au final 90 000 caisses. A titre de comparaison, Porte Neuve assure aujourd'hui 10 000 caisses et est à saturation.

Une seconde tranche de travaux portant sur une emprise supplémentaire de 6 ha a été envisagée afin d'étendre la capacité de la plate-forme en ajoutant une deuxième voie d'échange et en rallongeant les voies et le portique de 350 m.

Si le mode combiné veut entrer en concurrence avec la route, il faut que son coût soit compétitif. A cet égard, il est indispensable de disposer d'outils performants garants de la réalisation d'économies d'échelle importantes. Le terminal Dijon Bourgogne ambitionne de répondre à cette nécessité en offrant un site de conjonction entre le rail et la route à proximité de la gare de triage de Gevrey-Chambertin. Projet capital, même s'il reste relativement modeste pour le développement de l'activité logistique existante et future, le terminal Dijon Bourgogne devrait conforter l'activité d'une quarantaine d'opérateurs logistiques. On estime par ailleurs que 200 personnes chez les prestataires, 50 personnes opérant sur la nouvelle plate-forme et 400 personnes avec les nouvelles implantations escomptées, devraient y trouver un emploi. A noter également que la fonction nodale du site devrait être renforcée par la mise en place d'infrastructures hôtelières, de stations de lavage des véhicules, de parkings sécurisés, entre autres aménagements. Reste que la pleine réussite du terminal Dijon Bourgogne dépend en grande partie de l'instauration d'un climat de confiance entre les différents partenaires permettant de conduire les entreprises à choisir le transport combiné.

3) Le Technoport de Pagny Val-de-Saône

Si l'idée d'implanter un port terrestre à Beaune avec un port fluvial à Seurre remonte à 1975, c'est essentiellement au début des années 1990 que la réalisation d'un tel projet a commencé à prendre corps. La Compagnie nationale du Rhône (CNR) souhaitait alors aménager une plate-forme logistique multimodale d'une superficie supérieure à 150 ha à la pointe septentrionale de l'axe navigable Rhône-Saône, et en tête de ce que devait être la liaison à grand gabarit Rhin-Rhône. Le site retenu pour l'implantation de cette zone d'activités s'étend sur le territoire de quatre communes (Chamblanc, Labruyère, Pagny-le-Château et Pagny-la-Ville) comprises entre Seurre et Saint-Jean-de-Losne, en rive gauche du bras de la dérivation de la Saône.

Les différents partenaires locaux (Conseil général, Préfecture, Chambre de commerce et d'industrie de Beaune, Conseil régional et Syndicat de charte) ont opté pour une procédure de zone d'aménagement

concerté (ZAC), créée par arrêté préfectoral le 2 juillet 1992 sur une superficie de 140 ha. L'aménagement et l'équipement de la zone ont ainsi été confiés à la CNR par convention⁹⁴.

La LOADDT du 25 juin 1999 prévoyant de retirer à la CNR la compétence d'aménagement de la liaison Saône-Rhin, celle-ci ne pouvait dès lors plus participer ni à l'aménagement ni à la gestion du site de Pagny. C'est dans cette perspective que le CIADT du 15 décembre 1998 avait entériné le principe d'un transfert au franc symbolique du site et des installations réalisées par la CNR à un syndicat mixte regroupant le Conseil régional, le Conseil général, la Chambre de commerce et d'industrie de Beaune et le Syndicat de Charte intercommunale du Val de Saône sud. Ce dernier a été créé le 15 juin 1999 et a décidé de poursuivre la réalisation de la ZAC par concession d'aménagement. Il a concédé à la SEMAAD (société d'économie mixte d'aménagement de l'agglomération dijonnaise) l'opération d'aménagement « ZAC porte d'Or-Technoport de Pagny » comportant les études, les travaux, le foncier, la commercialisation et la gestion.

Pour ses promoteurs, le site de Pagny-Val de Saône a été perçu comme un des éléments susceptibles de dynamiser l'espace rural alentours qui, malgré l'importance des infrastructures, est resté à l'écart du développement économique des dernières décennies. Les sites potentiels où convergent de façon pertinente les trois grandes infrastructures de transports terrestres sont relativement rares. A ce titre, Pagny-Val de Saône présente une localisation unique en Bourgogne :

- à l'extrémité nord de l'axe fluvial nord-sud Rhône-Saône de 530 km, aménagé au gabarit européen desservant le port de Lyon et débouchant dans les ports maritimes de Fos et Sète,
- desservie directement par l'échangeur autoroutier de Seurre sur l'A 36 (Beaune-Mulhouse) et à proximité immédiate des croisements avec les autoroutes A 6 (Paris-Lyon), A 31 (Beaune-Nancy-Metz) et A 39 (Dijon-Bourg-en-Bresse),
- longée à l'est par la voie ferrée « La Bressane » Dijon-Ambérieu, sur le tracé du corridor Anvers, Lyon, Italie du nord. Cette ligne assure déjà les liaisons entre le Benelux et l'Italie.

Dans un contexte national et européen fortement marqué par la recherche d'une alternative au tout routier, le site de Pagny offre sans conteste des perspectives intéressantes. Reste qu'il convient de prendre en considération certaines données spécifiques.

On doit d'abord noter que Pagny n'est pas soutenu par un environnement industriel. Sa situation entre Pagny-la-Ville et Pagny-le-Château lui donne donc une physionomie particulière. Un industriel qui recherche la voie d'eau se tournera plus volontiers vers le port de Chalon par exemple. Par ailleurs, il convient, pour bien comprendre les potentialités du site, de prendre en considération l'important mouvement de conteneurs en France. Pagny se situe en bordure d'un quadrilatère qui, de l'Angleterre à l'Allemagne, constitue la zone la plus importante de consommation en Europe. Or, Pagny est à

⁹⁴ L'ensemble de l'opération reste difficile à chiffrer avec précision. On notera cependant que dans son avis précité sur le transport de marchandises, le CES de Bourgogne donnait les informations suivantes : « La réalisation d'une telle plate-forme demande un effort d'investissement important sur plusieurs années. La première phase de réalisation s'élève environ à 70 millions de francs, dont 60 millions de francs financés par la C.N.R. et le reste par les collectivités locales et le département (La Région a budgété 2 millions de francs au titre de projet porteur mais cette somme n'a pas encore été affectée). La seconde phase correspond à l'extension de la zone portuaire jusqu'à l'autoroute A36 et à la réalisation de plates-formes pour développer les activités de transport combiné rail/route. Cette deuxième tranche de travaux serait évaluée à 35 millions de francs ». M. MEYER, secrétaire général de la préfecture de la Côte-d'Or, livrait pour sa part en février dernier les informations suivantes : « la valeur des terrains donnés par l'Etat est estimée à 10 millions d'euros environ. Afin d'enlever le bouchon de la darse, 900 000 euros ont été dépensés. Enfin, l'Etat s'est engagé à hauteur de 6,48 millions d'euros pour la plate-forme de Pagny » (propos recueillis in : *Le Bien public* du 15 février 2002).

l'extrême nord de Fos et il ne paraît pas réaliste d'aller concurrencer Anvers. La région Lorraine est très bien desservie (soit par le Rhin, soit par le groupement d'opérateurs ferroviaires HATUS, soit par un prix de revient kilométrique routier favorable, le prix du gazole étant de 0,48 € au Luxembourg contre 0,76 € en France). En ce qui concerne la région parisienne, le constat est sensiblement le même : le Havre fonctionne très bien et se positionne assez naturellement comme le port de la région parisienne.

Dès lors, et partant de ces constats, la question se pose de la pertinence de Pagny : doit-on envisager de l'inscrire dans le paysage logistique européen en développement ? Un élément de réponse se situe dans les qualités spécifiques de ce site : il s'inscrit d'abord au nord de l'axe fluvial à grand gabarit qui dessert le nord des Alpes ; cette position permet d'envisager une massification par voie fluviale, le but étant de parvenir à la régularité et à la performance des services. Pagny peut ainsi prétendre occuper une place de choix au regard du marché : la recherche de productivité entraîne une hausse de la production et une augmentation des volumes et départs méditerranéens (marchandises en provenance de l'Asie du sud-est), il faut donc pouvoir disposer d'un lieu permettant « de faire une pause », avant le reconditionnement des produits et leur éclatement.

Enfin, il faut souligner que le coût de l'approche portuaire maritime en Bourgogne se situe actuellement à près de 0,30 €/km (la route étant à 1,14 €/km et le fer à 0,46 €/km). Ce prix est pour l'heure l'un des plus chers de France. Le démarrage de Pagny dans une configuration de massification apportera ainsi une performance de tarif en terme de frais de transport. Or, cet élément, s'il n'est pas nécessairement décisif *ab initio* dans les critères retenus par les industriels, s'avère toutefois être important. Ainsi, une baisse de ce coût ne peut que participer à un meilleur positionnement global de la région.

Le développement du Technoport et de la zone dépend également assez largement des activités économiques qui vont s'y implanter. Pour le moment, on dénombre trois à quatre opérateurs potentiels ou actuels :

↳ le GIE Dijon céréales qui a décidé de s'implanter sur le site⁹⁵ en raison, d'une part, de la nécessité dans laquelle il est de trouver une solution au problème de la remise aux normes des « minoteries dijonnaises » actuellement implantées en centre ville, et d'autre part, de son besoin de se positionner au mieux sur le marché international. Sur ce dernier point, le groupe vise à assurer et étendre son marché situé dans le sud-méditerranéen. Le recours au transport fluvial s'avérant être pleinement avantageux, spécialement en ce qui concerne les prix de revient ;

↳ le groupe INTERMARCHE serait candidat à l'implantation d'une plate-forme sur le site⁹⁶ ;

↳ enfin, deux opérateurs importants se disent très intéressés par une implantation à Pagny : le port autonome de Marseille qui voit là une occasion d'augmenter son hinterland vers le nord⁹⁷ et le groupe GAZELEY, développeur de sites logistiques, qui envisage d'acquérir une très grande part de la zone⁹⁸ et qui pourrait ensuite céder ses installations (vente, crédit-bail...) aux opérateurs souhaitant s'installer. Il faut noter sur ce point que le groupe GAZELEY fonctionne selon un modèle courant dans les pays anglo-saxons, à savoir que des opérateurs concurrents ne voient aucun inconvénient à s'installer à proximité l'un de l'autre. En outre, GAZELEY possède une clientèle fidèle, ce qui laisse à penser que son implantation à Pagny est sous-tendue par une certaine assurance que cette dernière pourrait mettre des options sur les bâtiments qui seront aménagés sur le site. A noter également que la zone d'occupation

⁹⁵ Voir par exemple : *Le Bien public* du 20 juin 2002.

⁹⁶ Voir par exemple : *Le Journal du Palais de Bourgogne*, n° 3740 du 27 octobre 2001.

⁹⁷ Voir par exemple : *Le Journal du Palais de Bourgogne*, n° 3751 du 12 janvier 2002 et n° 3758 du 2 mars 2002.

⁹⁸ Voir par exemple : *Le Bien public* du 24 mai 2002.

de GAZELEY comprendra à terme une mise à disposition de près de 610 000 m² répartis entre une vingtaine d'entrepôts (certains pouvant aller jusqu'à 56 000 m²).

En définitive, on peut donc constater que Pagny bénéficie de réels atouts. La plate-forme pourrait devenir un port avancé, le trafic pouvant être acheminé par voie navigable ou fret ferroviaire. Par ricochet, le port Edouard Herriot de Lyon pourrait être intéressé (comme d'ailleurs Chalon et Mâcon) depuis que « Rhône-Saône Conteneurs » (CMA-CGM) a décidé de créer une desserte le long de la Saône et du Rhône. Pour le moment cette dernière s'arrête à Chalon-sur-Saône, mais les prévisions qui font état de 40 000 conteneurs par an au départ de Pagny permettent d'envisager un développement évident. Pour la Bourgogne, il y a là une chance, dès lors que les différents acteurs ont la même analyse sur les potentialités de développement du Technoport. En tout état de cause, Pagny doit s'intégrer dans l'ensemble des plates-formes régionales et être apprécié au regard de l'évolution du dossier du canal à grand gabarit.

On sait que ce projet, abandonné en 1997, connaît actuellement un regain d'actualité tout spécialement depuis la parution d'un rapport sénatorial⁹⁹ du 17 juillet 2002 sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin. Partant du double constat du désintéressement dont les pouvoirs publics ont fait preuve jusqu'ici à l'égard du transport de fret et des évolutions prévisibles en terme de transports de marchandises nécessitant un rééquilibrage évident entre les modes, la mission sénatoriale insiste sur le besoin de réaliser au plus vite un maillage fluvial du territoire. Dans ce cadre, elle recommande l'achèvement de celui-ci par la réalisation des axes Seine-Moselle, Saône-Moselle et Saône-Rhin afin d'éviter l'isolement du quart nord-est du territoire français. De toute évidence, la plate-forme de Pagny s'impose comme un site stratégique dans ce schéma et s'affirme sans conteste comme un point d'éclatement particulièrement bien positionné. Si l'implantation du Technoport de Pagny a pu susciter quelques controverses, on remarquera néanmoins avec Francis GRIGNON que : « *à l'évidence l'infrastructure crée le trafic et il n'est guère sérieux de juger de l'intérêt d'une infrastructure nouvelle au vu du trafic constaté avant la réalisation de ladite infrastructure. Par ailleurs, il n'est pas non plus pertinent d'apprécier la rentabilité d'un équipement, avant que le dernier kilomètre n'ait été réalisé, c'est-à-dire lorsque subsistent des phénomènes d'entonnoir* »¹⁰⁰.

4) Les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon

Autres sites logistiques majeurs que l'on peut sans abus qualifier de stratégiques, les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon sont des lieux de passage naturels entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Inscrits dans le projet « Bourgogne : Port terrestre de l'Europe », les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon sont deux des quatre ports fluviaux gérés et administrés par APROPORT¹⁰¹, établissement à caractère public et consulaire créé en 1989, dont la mission est d'assurer toutes les opérations logistiques liées au transport combinant l'eau, le fer et la route, en valorisant la rupture de charge.

⁹⁹ Sénat. Rapport d'information de la Commission des Affaires économiques et du plan sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin. 17 juillet 2002. N° 366. Rapporteur : Francis GRIGNON. Voir également : Annexe 1 (document préparatoire à l'intervention de Jean-Pierre SOISSON devant la Commission sénatoriale).

¹⁰⁰ Sénat. Rapport d'information de la Commission des Affaires économiques et du plan sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin. Op. cit. p. 21.

¹⁰¹ APROPORT gère aussi les ports de Villefranche-sur-Saône et de Vienne-Sud.

Le groupe APROPORT comprend également :

- ↳ la Société d'Exploitation PORT TELLINES qui gère la plate-forme d'interface maritime-fluviale située à Port Saint-Louis du Rhône et spécialisée dans l'exportation de céréales. Elle permet une ouverture directe depuis l'axe Saône-Rhône sur la Méditerranée ;
- ↳ la société commerciale commissionnaire de transports PORT-INTERS, créée par les chambres de commerce et d'industrie de Beaune, Chalon-sur-Saône, Mâcon et la Société PORT TELLINES.

Avec ses sites de Chalon et Mâcon, APROPORT est aujourd'hui le 5^{ème} port fluvial français, derrière Paris, Strasbourg, Mulhouse, et Metz/Nancy. Chaque site est en charge d'une activité particulière.

La plate-forme de Chalon-sur-Saône a une vocation généraliste.

Elle se répartit entre deux zones (ports Chalon nord et Chalon sud) sur une superficie totale de 111 ha (56 ha pour le port nord et 55 ha, avec extension possible, pour le port sud). Multimodales et intermodales, ces plates-formes accueillent des axes routiers (A 6, RN 6, A 36/A 37, RN 73/RN 74), ferroviaire (gare fret de Chalon), et naturellement fluvial avec l'axe Rhône-Saône au gabarit européen.

Les principales fonctions et services logistiques sont représentés (manutention, stockage, groupage/dégroupage, terminal conteneurs, et diverses prestations telles que la gestion informatique des stocks). Les principaux domaines d'activités sont regroupés autour des céréales et de l'agroalimentaire, des conteneurs, des produits métallurgiques, des matériaux de construction, des hydrocarbures, des engrais, de la chimie, des colis lourds. La plate-forme de Chalon offre également un service de réparation et de construction navale (« Slip-Way »).

En terme d'activité et de répartition modale pour 2001, les ports de Chalon-sur-Saône ont réalisé un trafic annuel de 1,6 million de tonnes dont 37 % par la voie d'eau, 12 % par le fer et 51 % par la route.

La plate-forme de Mâcon comprend un port axé plus particulièrement sur les activités agroalimentaires, les conteneurs et la distribution, réparti sur une surface de 28 ha avec possibilité d'extension. Elle accueille également trois modes avec son raccordement aux axes routiers (A 6/RN 6 et A 31/A 36/A 40), un embranchement fer (gare fret de Mâcon) et la liaison Rhône-Saône au gabarit européen. Elle offre les mêmes fonctions et services logistiques que la plate-forme de Chalon.

En terme d'activité et de répartition modale pour 2001, le port de Mâcon a réalisé un trafic annuel de 1,2 million de tonnes dont 29 % par la voie d'eau, 22 % par le fer et 49 % par la route.

Les deux ports, répartis sur une surface totale de 139 ha, dont 21,7 ha en port public, comprennent une surface d'entrepôts totale de 21 950 m², une capacité de stockage en silos de 13 400 m³, un aménagement terre-pleins bord à quai de 140 000 m².

On notera en particulier que les deux plates-formes de Chalon et Mâcon développent une activité conteneurs en constante progression. Pour 2001, APROPORT a ainsi traité près de 50 000 conteneurs en équivalant vingt pieds (EVP) et ambitionne de parvenir à 10 000 ou 12 000 EVP par la seule voie d'eau. Avec ce dernier mode, on remarquera que la progression 2001/2000 a été de l'ordre de 636 %.

Au titre des principaux projets, APROPORT s'oriente vers deux grands axes : d'une part, développer son activité agroalimentaire en prévoyant notamment l'accueil d'un silo céréalier supplémentaire et l'implantation d'un centre d'engrais et, d'autre part en reconditionnant le site conteneurs (Chalon sud et Mâcon).

Les deux plates-formes ont d'ores et déjà créé avec le Port autonome de Marseille un système d'échanges fluvio-maritimes sur le site de Fos-sur-Mer pour un trafic majoritairement composé de céréales. La montée en puissance de ce mode spécifique est particulièrement notable : sur près de 500 000 tonnes de marchandises acheminées en 2001 par la voie d'eau (soit une progression de 74 % depuis 1998), le transport fluvio-maritime¹⁰² a représenté 146 000 tonnes, ce qui correspond à l'activité d'une centaine de bateaux pouvant transporter chacun entre 1 200 et 1 800 tonnes de marchandises. De récentes expériences tendent d'ailleurs à démontrer le potentiel certain de ce mode de transport. C'est ainsi que des navires de ce type ont été utilisés en 2001 et 2002 pour un transport, sans transfert de charge, via la Saône et le Rhône et une longue route maritime : depuis le port fluvial Edouard Herriot de Lyon jusqu'à Morgan-City près de la Nouvelle-Orléans aux Etats-Unis et depuis le port de Mâcon à Charleston en Caroline du Sud.

Ces différents exemples tendent à confirmer que les perspectives de développement du transport fluvial en général, et du transport fluvio-maritime en particulier, sont réelles et importantes. Elles ne paraissent pas avoir échappé à Jean-Pierre SOISSON, Président du Conseil régional de Bourgogne, qui déclarait devant la mission d'information sénatoriale sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin : *« L'ouverture du réseau français au gabarit européen permettrait de proposer une offre nouvelle à la flotte européenne et contribuerait significativement au développement du transport fluvio-maritime et à l'implantation de plates-formes multimodales »*¹⁰³.

Dans le même sens on comprend tout l'intérêt de la mise en place d'une réelle complémentarité entre les ports de Chalon et Mâcon et le Technoport de Pagny. Les différents acteurs concernés l'ont bien compris en signant un accord en mars 2002 visant à « constituer l'ensemble des ports bourguignons sur la Saône autour d'APROPORT ». Cet accord conclu entre les trois présidents des chambres de commerce et d'industries de Beaune, Mâcon et Chalon et la direction d'APROPORT, en présence du président du Conseil régional de Bourgogne devrait permettre aux trois sites de sceller leur destin autour d'un projet et d'une démarche commune pour le développement du transport fluvial en Val de Saône¹⁰⁴.

¹⁰² Sur la Seine, le trafic fluvio-maritime atteint 600 000 tonnes par an et concerne des marchés aussi différents que la pâte à bois, les céréales, les bobines d'acier ou les fers à béton.

¹⁰³ Sénat. *Rapport d'information de la Commission des Affaires économiques et du plan sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin*. Op. cit. p. 37.

¹⁰⁴ Voir par exemple : *Le Journal de Saône-et-Loire* du 14 mars 2002.

III. PROPOSITIONS : « L'HEURE DU CHOIX »

Dans son avis du 24 juin 1998, le CES de Bourgogne avait fort pertinemment noté que : « *le transport de marchandises participe à l'activité économique de la Bourgogne. (...) il témoigne de la vitalité des entreprises bourguignonnes. Mais traversée par un fort trafic de transit, la région en supporte aussi les conséquences négatives sur le plan de l'insécurité et de la pollution. Des mesures s'imposent à la fois pour aider les entreprises et les salariés du secteur, pour améliorer les conditions du transport de marchandises et pour en réduire les effets nocifs* »¹⁰⁵.

L'assemblée socioéconomique avait ainsi clairement posé le cadre dans lequel doit s'insérer toute réflexion sur l'avenir des transports tant au niveau national qu'europpéen, pour ne pas dire mondial. Face à l'engorgement des voies de circulation dans l'Union européenne, dans l'attente de l'extension prochaine des frontières à l'Europe de l'Est¹⁰⁶, et dans un contexte environnemental global particulièrement menacé, la recherche de solutions alternatives s'impose avec la force de l'évidence.

En parallèle il faut bien admettre avec Loyola de PALACIO, Commissaire européen en charge des transports, que : « *les transports sont essentiels à notre compétitivité économique, mais aussi à nos échanges commerciaux, économiques et culturels. Ce secteur économique représente environ 1 000 milliards d'euros, soit plus de 10 % du produit intérieur brut de l'Union et il emploie 10 millions de personnes. Les transports contribuent également à rapprocher les citoyens européens les uns des autres et, en tant que politique commune, ils constituent l'un des fondements du projet européen* »¹⁰⁷.

Aussi, loin de générer une véritable contradiction, les constats qui précèdent tendent plutôt à démontrer combien l'Europe doit aujourd'hui amorcer un véritable tournant dans sa politique des transports. De nouvelles ambitions se font jour : rééquilibrer durablement le partage entre modes de transports et développer l'intermodalité, combattre résolument la congestion et placer la sécurité et la qualité des services au cœur de l'action européenne, tout en maintenant le droit à la mobilité¹⁰⁸.

Le CESR est donc convaincu que seule une **action commune, concertée et menée à l'échelle européenne**, peut permettre à terme de répondre aux défis qui se dessinent pour les toutes prochaines années en matière de transport. Au sein des régions les plus traversées, et la Bourgogne en fait partie, il convient donc de tout faire pour que le flux des marchandises ne devienne pas seulement à plus ou moins long terme un handicap, tant sur le plan environnemental qu'économique et social, mais puisse être considéré comme une chance. Comme le remarque Raymond WOESSER, « *la puissance des infrastructures n'est pas nécessairement un avantage, du fait de l'effet tunnel, qui conduit à passer sans s'arrêter* »¹⁰⁹.

La Bourgogne peut ici s'imposer comme un modèle. Si elle veut bien s'en donner les moyens, elle peut se hisser demain parmi les premiers rangs des régions phare dans le domaine des flux transportés. Le CESR a pu constater au cours de cette étude que les potentialités sur le plan économique et social ne sont pas chimériques. Le secteur des transports en général, et celui du transport de marchandises en particulier, représente une source d'emplois évidente eu égard au développement actuel de la

¹⁰⁵ CES de Bourgogne. *Le transport de marchandises en Bourgogne*. Op. cit. p. 64.

¹⁰⁶ L'intégration des « Peco » pourrait se solder par une augmentation du trafic de l'ordre de 500 millions de tonnes de fret supplémentaires à l'horizon 2010 (Michel DERENBOURG. *Transports, l'Europe engorgée*. Art. Cit.).

¹⁰⁷ Commission européenne. *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*. 2001. p. 3.

¹⁰⁸ Ibidem. p. 3.

¹⁰⁹ Raymond WOESSER. *La métropolisation de la Bourgogne. Entre Rhône et Rhin*. Hors série n° 4, décembre 1999. p. 5.

logistique. Toutefois, et il faut y insister, il est impératif de rompre avec les effets d'annonces qui consistent à avancer la création de « n » emplois. D'une part, les pages qui précèdent l'ont montré, les créations possibles d'emplois dans le domaine logistique sont difficilement quantifiables tant un grand nombre de facteurs interviennent : dans la mise en place de plates-formes, si l'on peut avancer une moyenne de 50 emplois pour 10 000 m², tout dépend de la nature même de l'activité sur le site considéré (du simple entreposage qui nécessitera par exemple quelques caristes, à une activité plus volontiers tournée vers la finition du produit et l'offre de services connexes). D'autre part, l'environnement industriel est lui aussi un facteur qui doit être pris en considération : les données disponibles actuellement ne permettent pas de mesurer avec précision l'impact de l'implantation d'une zone logistique sur un site industrialisé ou sur une friche (quelle activité logistique peut en effet se développer sur un tissu économique en déclin ?).

Sur le plan environnemental, il semble en revanche que l'implantation d'une plate-forme multimodale faisant largement appel à l'intermodalité contribue à une décongestion du trafic et à une meilleure répartition entre les modes. L'essor du ferroutage est un élément prépondérant dans cette recherche. Dans le même sens, le développement du transport fluvial ne doit plus être uniquement une piste à explorer mais devenir rapidement une priorité, et ce d'autant plus que l'on sait que même en doublant ses parts de marché, ce mode ne pourra à lui seul absorber la hausse permanente du transport par route.

Enfin, l'influence de l'implantation d'une plate-forme sur l'attractivité d'un territoire doit être appréciée avec prudence et au cas par cas, tant il semble aujourd'hui clairement admis qu'un seul élément ne saurait suffire à renforcer cette attractivité, les attentes des entreprises se déclinant en fonction de leur propre activité. Le CESR entend ainsi faire sienne cette conclusion : *« il convient de considérer une zone à la fois comme un produit à part entière, dont la commercialisation nécessite des supports de communication adaptés aux cibles internationales, et comme un élément d'une offre territoriale plus large incluant le cas échéant d'autres sites complémentaires et alternatifs »*¹¹⁰.

En parallèle, il apparaît que près de la moitié des flux régionaux sont constitués par des échanges interdépartementaux internes à la Bourgogne, ce qui tend à démontrer les évidentes relations entre le secteur logistique et l'activité industrielle et économique locale. **Il ne suffit donc pas de soutenir un seul secteur d'activité, l'attractivité d'une région s'appuyant d'abord sur son tissu économique, sur ses ressources et ses savoir-faire. C'est en définitive toute une dimension industrielle régionale qu'il faut promouvoir et soutenir**¹¹¹, l'offre de plates-formes et l'activité logistique en général n'en étant que des composantes.

C'est pourquoi, à l'issue de cette étude, le CESR entend souligner combien sur un tel sujet il convient de faire preuve tout autant de modestie que de détermination. Il tient d'abord à ce que la Bourgogne ne se contente pas de livrer le discours trop souvent rencontré sur son offre logistique : ce domaine d'activité étant en plein ressort, la tentation est grande pour chaque région de s'affirmer comme leader. Chacune prétend aujourd'hui apporter la meilleure offre logistique... Le CESR est convaincu qu'à l'instar de la nécessité de prendre garde à la prolifération de plates-formes implantées sans concertation et sans études préalables sérieuses, il importe de se garder des discours angéliques qui cachent parfois une toute autre réalité.

¹¹⁰ DATAR/KATALYSE. *Etude sur l'offre territoriale la plus qualifiée en matière de parcs industriels et zones d'activités*. Op. cit. p. 15.

¹¹¹ Sur ce point, le CESR entend réaffirmer la nécessité d'assurer un suivi et une évaluation constante des dispositifs d'aides à l'implantation, afin de vérifier leur pertinence et leur adéquation par rapport aux besoins réels des entreprises, ainsi que leur impact sur le plan social (voir par exemple : CES de Bourgogne. *L'évaluation des dispositifs d'aide économique du Conseil régional de Bourgogne à l'égard des entreprises*. 24 juin 1998. Rapporteur : Cécile FELZINES).

Dans le sens des propos qui précèdent, le CESR a constaté que l'implantation d'une plate-forme logistique ne devait pas être considérée uniquement sous l'angle de la mise en place d'une activité nouvelle, mais doit être comprise comme un actif qu'il importe de valoriser afin d'en faire une véritable ressource, pour l'attractivité du territoire. Remplir cet objectif, notamment en créant un véritable réseau de plates-formes, c'est aussi et surtout pour une région réussir à **démontrer sa capacité à assurer la pleine maîtrise de l'aménagement de son territoire**, plus largement, à **s'insérer dans la construction d'un véritable réseau d'intermodalité aux niveaux national et européen** et à **s'affirmer comme un pôle économique et environnemental actif et réactif**¹¹².

C'est pourquoi :

UNE OFFRE REGIONALE

↳ Le CESR appuie pleinement les conclusions de l'étude menée sous l'égide de l'ORT sur la complémentarité et la concurrence entre les sites et équipements logistiques en Bourgogne¹¹³, en ce qu'elles affirment la **nécessité de concevoir la logistique comme :**

étant au service de l'économie et de l'aménagement régional, celle-ci devant permettre de répondre à la demande régionale quelles que soient les formes prises par cette dernière. Pour ce faire, **il importe que l'organisation logistique régionale permette de répondre à la satisfaction des besoins de la production et de la distribution locale, et d'accompagner le dynamisme des prestataires de services bourguignons ;**

étant un des principaux moteurs de l'économie régionale, en ce qu'elle se situe au cœur des préoccupations de développement. Il faut ainsi œuvrer afin d'articuler et piloter les grands courants d'échange continentaux, et d'accueillir les professionnels qui traitent les marchandises en circulation.

Dans une telle optique, il faut pouvoir **s'appuyer sur des leviers d'intervention** que sont :

l'offre de foncier : en ouvrant des espaces d'accueil pour les professionnels et en agissant afin d'orienter les installations nouvelles ;

les flux : en adaptant les outils de circulation aux ambitions et en proposant des interfaces modales performantes ;

les hommes : en s'assurant d'une formation en accord avec les attentes et en favorisant les relations logement/travail des employés.

¹¹² Sur cette question, voir les très intéressantes conclusions de l'étude menée par le CENEFOSTE (Centre national d'études et de formation des salariés des transports et de l'équipement) sur le *positionnement d'une plate-forme multimodale à vocation européenne en Rhône-Alpes* (avril 2000).

¹¹³ Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Etude de complémentarité et concurrence entre sites et équipements logistiques en Bourgogne*. Op. cit.

UN POSITIONNEMENT EUROPEEN

↳ Le CESR considère que faire de la Bourgogne une terre de logistique est une ambition à la portée des acteurs régionaux à condition de pouvoir rapidement disposer de trois éléments fondamentaux :

une bonne connaissance des ressources et des besoins en logistique : c'est pourquoi le CESR estime qu'il est particulièrement dommageable que l'étude sur le transport de marchandises prévue en 1998 n'ait jamais vu le jour. Il invite donc la Région à engager rapidement une telle étude ;

un pôle de formation complet et compétitif : dans le droit fil des constatations qui ont été faites dans les pages précédentes, le CESR souhaite que les moyens de la formation transport/logistique au niveau régional soient renforcés et développés afin d'offrir l'ensemble des formations de tous niveaux, éléments inséparables d'une offre logistique globale ;

un référent logistique : le CESR a noté que la dispersion des moyens et des centres de décision constituait un handicap évident au développement d'un pôle logistique compétitif. La pléthore d'interlocuteurs pour les entreprises est un frein. L'absence de concertation est une source de gaspillages financiers certains. La mise en place de structures d'intermédiation s'impose pour passer de la juxtaposition des activités à leur véritable mise en réseau. C'est pourquoi il faut **tout mettre en œuvre pour dépasser la stricte vision infra-régionale et parvenir à la constitution d'un véritable réseau d'information, d'orientation, d'accompagnement et de décision dont le pilotage pourrait relever du Conseil régional**. Il faut le répéter, la logistique ne peut aujourd'hui se concevoir qu'en réponse à une échelle nationale et européenne, tout en préservant les équilibres intra-régionaux. La Région doit en la matière jouer pleinement le rôle qui doit être le sien.

UNE STRATEGIE UNIQUE

↳ Le CESR est convaincu qu'**une saine concurrence entre les sites ne constitue aucunement un obstacle à la mise en place d'une offre de plates-formes complémentaires**. Chaque site ayant ses spécificités et ses spécialités, il faut pouvoir tirer le meilleur parti de leur mise en commun à l'échelle du territoire régional.

Le CESR se félicite des récents rapprochements entre le Technoport de Pagny et APROPORT, et souhaite qu'ils constituent l'amorce d'une stratégie globale afin que tous les moyens soient mobilisés pour parvenir au plus vite à la mise en place d'un système unique : « 1 + 1 + 1 = 1 ». Les différents équipements retenus dans cette étude sont situés, et ce n'est sans doute pas un hasard, sur l'axe Dijon/Chalon-sur-Saône/Mâcon, véritable dorsale sur laquelle se concentrent plus de 60 000 actifs dans l'industrie, soit plus de 40 % du total de la région. Cet axe peut à n'en pas douter constituer l'un des rares éléments fédérateurs de la Bourgogne qui reste encore trop marquée par des « querelles de clocher ».

A terme, la Bourgogne doit privilégier la vision d'une seule plate-forme logistique multimodale constituée des trois principaux sites mis en avant dans cette étude et assurant chacun des prestations permettant de répondre en complémentarité aux besoins d'intermodalité et de développement du ferroutage et du transport fluvial.

En définitive, les termes de l'alternative sont clairs : pour renforcer son attractivité, la Bourgogne n'a guère d'autre choix que de tout mettre en œuvre pour gérer et capter les flux qui la traversent, en développant une véritable compétence logistique de niveau européen ; à défaut d'offre, elle risque bien de devoir subir un coût environnemental, économique et social élevé, fatalement induit par l'augmentation constante du transport de marchandises sur le continent européen. Projets, initiatives et réalisations ne manquent pas, reste à dégager une réelle volonté de les mettre en commun et de les promouvoir.



AVIS ADOPTE PAR 63 VOIX POUR ET 1 ABSTENTION

EXPLICATIONS DE VOTE

Intervention de la Délégation CFDT

La CFDT, qui a apporté toute sa contribution lors de l'étude de cette saisine sur les influences des grands équipements sur le développement économique en Bourgogne (1^{er} volet), partage les propositions émises dans cet avis par la commission 2. Au-delà de toute polémique de mauvais aloi, nous aurions simplement souhaité que cet avis tienne davantage compte de l'ensemble de la Bourgogne, au-delà des 3 sites incontournables retenus, la plateforme Dijon Bourgogne, Pagny, Chalon Val de Bourgogne et Mâcon qui intègrent bien la dimension européenne de la logistique moderne le long d'un axe de transit Nord Sud dense en termes d'activités industrielles et commerciales. En effet, les zones périphériques comme le Nord Ouest (bassin de la Seine) ayant une forte attractivité vers l'Île de France et le bassin Ligérien à l'Ouest qui pourrait dans l'avenir se dynamiser avec les grands projets routiers A77 et RCEA ont des réalités et des enjeux quelque peu différents. Ainsi, comme le recommande l'étude diligentée par l'ORT, les pluralités économiques de la Bourgogne nous obligent à réfléchir à un équilibre régional maintenu et conforté par la valorisation des spécificités territoriales et la mise en œuvre d'une logistique au service de l'économie et l'aménagement régional, mais en évitant toute dispersion.

Nous insistons aussi sur la dimension sociale des plates-formes logistiques qui devront être considérées comme des lieux d'expérimentation sociale tant en ce qui concerne l'organisation des transports, la prise en compte des coûts globaux pour la collectivité, enfin de vrais métiers nouveaux accompagnés de formations adaptées, de rémunérations attractives encouragés par des accords négociés et respectés entre les partenaires sociaux.

A cet effet, la journée du 28 octobre dans les transports routiers illustre bien les dérives possibles où des dispositions prévues dans les accords sont remises en cause par certaines parties signataires.

Dans ces lieux pourrait s'engager un dialogue social nouveau et novateur entre les organisations syndicales de salariés, les directions d'entreprises et autorités locales et régionales sur la base de nouveaux lieux de dialogue et de nouvelles formes de représentation des salariés dans le cadre du respect des réglementations techniques et sociales harmonisées au niveau européen.

Intervention de Michel MAILLET au nom du groupe CGT

Le travail engagé par la commission n° 2, qui vise à déterminer en quoi et sur quels créneaux la Bourgogne peut être attractive et peut tirer son épingle du jeu dans la concurrence nationale et internationale, constitue un élément important de la réflexion du CESR. Plus particulièrement, alors que ces derniers mois, les plans de suppression d'emplois et de fermetures d'entreprises se sont multipliés et risquent encore de s'accroître, les réflexions et propositions que nous pourrions élaborer devraient susciter l'intérêt des décideurs économiques et politiques régionaux et locaux.

Sans nul doute également que les salariés de DIM Bourbon, HOWMET et USINOR INDUTEEL au Creusot, FINIMETAL à Chagny, GERBE et TSA à Montceau-les-Mines, ceux de la Fonderie d'Autun et tant d'autres encore, seront attentifs à nos débats. Alors qu'ils voient leurs emplois et leurs entreprises volés en éclat sous la pression des grands groupes, trouveront-ils dans nos propositions les perspectives qu'ils attendent pour d'éventuelles reconversions ? Verront-ils enfin afficher clairement, par les décideurs économiques et politiques, une réelle ambition industrielle pour une région qui, sur de multiples aspects, ne manque ni de ressources, ni d'atouts et encore moins de savoir-faire et de compétences ? C'est peut-être placer la barre haute, mais c'est à n'en pas douter un challenge à relever et qui percute des centaines de femmes et d'hommes atteints dans leur dignité par la loi du profit et brisés par le poids du chômage.

Le premier volet de cette étude à long terme s'est arrêté sur les plates-formes logistiques. Peuvent-elles être un de ces atouts que la Bourgogne doit jouer ? Il semble bien que la commission a répondu clairement : oui la Bourgogne a, de par sa situation géographique, des atouts incontestables qui peuvent lui conférer une place de choix. Mais -car il y a un mais- l'activité de transport logistique ne peut réellement se développer sans un secteur productif local solide. En effet, alors que le trafic de marchandises nord/sud atteint un niveau record et qu'il va encore s'accroître, il paraît dérisoire de vouloir l'arrêter en Bourgogne si les produits transportés ont pour vocation d'approvisionner des clients et des entreprises situés en Italie, en Espagne ou en Allemagne, même si la région met à son service des plates-formes logistiques performantes. C'est pourquoi nous approuvons le premier axe des propositions affirmant que l'activité logistique est au service de l'économie et de l'activité régionale tout en y jouant un rôle moteur, notamment en termes d'aménagement du territoire. Ce qui suppose -et le projet d'avis l'affirme clairement- des leviers d'intervention efficaces et une offre régionale clairement identifiées.

Penser échange et transport de marchandises aujourd'hui, c'est bien évidemment penser à l'échelle de l'Europe. Ce qui suppose -et là aussi le projet d'avis est explicite- une identification et une lisibilité à cette échelle. De même, la vision d'une offre à la fois multiple et complémentaire s'appuyant sur les sites existants, pilotée par un seul acteur régional paraît bien être un élément majeur pour placer la Bourgogne en bonne position. Quant à affirmer que ce rôle doit être dévolu au Conseil régional, cela reste à démontrer lorsqu'on constate sa frilosité sur les dossiers de transport de marchandises. Pour le démontrer, je ne citerai qu'un exemple : c'est celui du projet de desserte ferroviaire Digoïn-Gueugnon, qui par ailleurs est évoqué dans les remarques faites par la commission n° 3 sur le bilan d'exécution 2001 du contrat de plan Etat-Région.

Ce projet, qui est inscrit au contrat de plan 2000/2006 pour un financement total de 12 MF répartis entre l'Etat, la Région, RFF et USINE SA, est au point mort faute de pilote pour sa mise à l'étude définitive. Ne serai-ce pas le rôle du Conseil régional de prendre véritablement en main ce dossier important pour le développement d'UGINE SA en Bourgogne, pour améliorer la sécurité et l'environnement, mais aussi pour examiner, avec les populations de l'ensemble du bassin Charollais-Gueugnon, les perspectives ouvertes y compris pour l'accès au transport de voyageurs vers le réseau à grande vitesse ?

Pour conclure, ce projet d'avis, même s'il n'aborde pas les aspects écologiques et environnementaux qui, à eux seuls, plaident suffisamment pour favoriser d'autres modes de transport que le tout route et la promotion de l'intermodalité, constitue un apport intéressant pour des perspectives de développement de la Bourgogne.

Le groupe CGT votera donc le projet d'avis.

Annexes

Annexe 1 : Le « canal Rhin-Rhône » à grand gabarit, nécessité et évidence géographique. Gérard MOTTET, Professeur émérite des Universités, président de l'Observatoire des pays bourguignons, membre du CES de Bourgogne.

Annexe 2 : La Bourgogne au cœur des échanges intra-communautaires

Annexe 3 : Circulation routière en 1998

Annexe 4 : Trafic ferroviaire en 1998

Annexe 5 : Trafic sur les voies navigables en 1998

Annexe 6 : Réseau routier principal

Annexe 7 : Réseau ferroviaire

Annexe 8 : Réseau des voies navigables

Annexe 1 : Le « canal Rhin-Rhône » à grand gabarit, nécessité et évidence géographique.

Gérard MOTTET

Depuis 1997, un projet d'intérêt national et européen, le canal Rhin-Rhône à grand gabarit, a été arrêté pour des raisons purement politiques et idéologiques malgré les engagements gouvernementaux antérieurs, malgré les études déjà réalisées, malgré les analyses pertinentes effectuées par les laboratoires et groupes d'études d'économie et de géographie des transports. La présente note se propose de rappeler quelques unes des conclusions de ceux-ci.

Depuis de nombreuses années, les géographes lyonnais ont conduit d'importantes études mettant en évidence l'impérieuse nécessité d'établir une liaison fluvio-maritime d'importance entre la Mer Méditerranée et la Mer du Nord par l'axe Rhône-Saône, la Porte de Bourgogne, le Rhin et la Moselle.

Dans cette perspective, la mise à grand gabarit des axes Saône-Rhône et/ou Saône-Moselle prend tout son sens de manière à intégrer les économies méditerranéennes, rhodaniennes, bourguignonnes, lorraines et alsaciennes dans celles du Benelux et de l'Allemagne rhénane.

En effet, une grande Lotharingie fluvio-maritime s'impose pour rééquilibrer, au profit de la France de l'Est et du Sud-Est, l'ensemble de l'économie européenne.

L'absence de la liaison Rhin-Rhône risque, en effet, gravement, d'orienter très majoritairement l'économie de l'Europe du Nord rhéno-danubienne vers l'Europe centrale et la Mer Noire, au profit de la seule Allemagne.

Or, c'est vers cette dernière que viendront aboutir dans un avenir proche toutes les considérables réserves d'énergie d'hydrocarbures, de minerais, de la Mongolie et des pays d'Asie centrale, acheminés vers la Mer Noire soit par le Nord du Caucase, soit par la Turquie.

L'axe fluvio-maritime Rhin-Rhône est donc essentiel dans la perspective, au profit de la France, d'un rééquilibrage des flux de transport et d'industrialisation de l'Eurasie vers l'Europe occidentale, méditerranéenne et atlantique.

I – La situation actuelle : un grave déséquilibre des modes de transports

L'absence d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le couloir Saône-Rhône et le monde rhénan génère, dans ce dernier, une excessive circulation autoroutière de poids lourds, notamment entre le carrefour autoroutier de Beaune et le carrefour lyonnais.

Ce tronçon apparaît, en termes de trafic, comme un des plus chargés de toute la France, voire de l'Europe occidentale. Les conséquences sont immédiates au sud de Lyon mais aussi sur la traversée du Jura, l'autoroute blanche, la vallée de Chamonix et le tunnel du Mont-Blanc...

Cette hyper-concentration de camions n'est que très faiblement corrigée par le fret ferroviaire de l'axe Dijon-Lyon.

En d'autres termes, l'abandon du projet fluvial Saône-Rhin ou Saône-Moselle de 1997 à 2002 n'a fait qu'accentuer le trafic de poids lourds dans tout le sud-est de la France et aggraver les conditions difficiles de franchissement des Alpes au Mont-Blanc et au Fréjus avec les dramatiques conséquences que l'on sait.

L'absence de liaison fluviale moderne couloir Saône-Rhône bassin rhénan a aussi pour conséquence de priver le port de Marseille-Fos d'un hinterland profond et de placer la région lyonnaise, la Bourgogne et la Franche-Comté, dans une situation de mal-raccordement au trafic maritime mondial. Ainsi, une grande partie du trafic conteneurs de la région Rhône-Alpes transite par route vers le port d'Anvers.

A titre d'exemple, la matière première de l'entreprise Bourgogne Fonderie de Châtillon-sur-Seine (21) en provenance de Russie arrive au port d'Anvers avant de rejoindre cette ville.

Malgré les remarquables installations réalisées par la CNR, le trafic du port Edouard Herriot de Lyon stagne à 710 000 tonnes pour le fluvio-maritime et 110 000 tonnes pour le fluvial.

Tant qu'une liaison fluviale à grand gabarit (au moins classe IV) ne sera pas mise en place entre le bassin rhodanien et le bassin rhénan, un excessif trafic de poids lourds déséquilibrera les transports de marchandises dans toute la France du sud-est, l'arc alpin et l'Italie du Nord. La Suisse a su échapper à ce déséquilibre en ne sacrifiant pas son trafic ferroviaire marchandises à la différence de la France. On en mesure chaque jour les conséquences dans les vallées alpines françaises et italiennes, la traversée du Jura par l'autoroute dite des « Titans » (Nantua – Bellegarde-sur-Valserine), la vallée de la Saône, la vallée du Rhône.

Le même déséquilibre se répercute bien évidemment sur le trafic du Languedoc-Roussillon avec une très insuffisante intégration des installations fluviales de la Compagnie Nationale du Bas-Rhône-Languedoc (CNBRL). S'il paraît intéressant de vouloir rendre « de l'eau du Rhône à la Catalogne », il paraîtrait plus judicieux, avant, de conduire une réflexion sur le trafic fluvial en Languedoc et l'avenir des ports de Sète et Frontignan.

Quant à « l'isthme européen » de Midi-Pyrénées-Aquitaine déjà vanté par Strabon dans l'antiquité, on ne peut que constater là aussi une absence totale de politique fluviale, sinon de plaisance sur le « Canal du Midi » admirable témoin d'une autre époque.

On peut donc s'attendre encore souvent à ce que des cargos grecs, turcs, ukrainiens, roumains, bulgares, italiens, en soient réduits au détroit de Gibraltar, au rail d'Ouessant, venant aggraver sur les récifs bretons les risques de marée noire pendant que les très belles écluses du Rhône, surdimensionnées pour cela, ne voient passer que quelques petits bateaux de plaisance perdus dans tant d'espace...

II – Propositions et perspectives

Si la liaison Saône-Rhin par la vallée du Doubs semble compromise par le coup d'arrêt porté de 1997 à 2002 et par le tracé des méandres de cette rivière qui rend difficile le grand gabarit de classe VI (un pousseur et deux barges), deux autres hypothèses géographiques méritent une étude préalable.

a) **Un tracé par la Saône, l'Ognon puis le sud de l'Alsace** qui permettrait l'intégration des régions industrielles de la Porte de Bourgogne, du sud de l'Alsace, de la Regio Basiliensis à l'économie rhénane.

b) **Un tracé Saône-Moselle**, par Gray-sur-Saône, Conflandrey, le canal de l'Est via Goblepy-Epinal, la vallée de la Moselle rejointe à sa chenalisation à grand gabarit à Neuves-Maisons jusqu'à sa confluence avec le Rhin à Coblenze. La Moselle chenalisée au grand gabarit et inaugurée jadis par le Général de Gaulle, la Grande Duchesse Charlotte de Luxembourg et le chancelier Adenauer, trouverait ainsi par son raccordement à l'axe Saône-Rhône, son sens historique et géopolitique de grand axe fluvial lotharingien.

Pour cela, la mise en grand gabarit par le Seuil de Bourgogne au Nord-Est de Gray ne présente pas, à partir du canal de l'Est déjà existant, de difficultés physiques, climatiques et écologiques particulières. Bien de larges méandres de la haute Saône sont déjà recoupés et la pluviométrie élevée devrait permettre aisément le maintien permanent des niveaux suffisants.

Enfin, un tel projet devrait apporter à la Bourgogne du nord-est, à la Lorraine et aux Vosges occidentales, un nouveau souffle économique en intégrant les espaces peu peuplés dans les deux dynamiques du Rhône et des pays rhénans.

Le tracé Saône-Moselle, en prévoyant dans un premier temps des aménagements de classe IV (un pousseur et une barge) et des écluses de 120 mètres au lieu des écluses de 185 mètres de la classe VI, se montrera respectueux des données environnementales tout en intégrant les régions traversées dans la dynamique économique européenne.

Cette solution moyenne, mesurée, est celle préconisée depuis longtemps par l'école géographique lyonnaise. Elle place ainsi la Bourgogne dans cet axe prospectif de développement. Elle donne à la plate-forme de Pagny une réelle perspective et l'intègre dans le Grand Est économique français et européen.

Elle donne une réelle perspective rhodanienne et méditerranéenne à l'espace rhénan, à l'euro-région Sar-Lor-Lux, bref, elle recrée le grand axe romain de la Méditerranée au Rhin, le grand axe lotharingien dont la Bourgogne est le carrefour essentiel mais encore insuffisamment convaincue de nos jours.

Le projet fluvial européen Saône-Moselle est un projet structurant qui devrait replacer l'ensemble des régions concernées de la France de l'Est et du Sud-Est dans la dynamique forte des pays rhénans et de leur débouché dans la Mer du Nord et les économies qui l'entourent sans pour autant les détacher de l'agglomération parisienne.

Le véritable axe naturel de communication entre l'Europe du Nord et l'Europe Méditerranéenne, c'est le rift, le fossé tectonique d'effondrement du Rhin moyen et du couloir Saône-Rhône. Or, il se trouve que la Bourgogne détient les deux clefs de communication de ce couloir européen, le Seuil de Bourgogne et plus à l'Est, la Porte de Bourgogne.

Les deux tracés fluviaux européens proposés par les géographes empruntent ces deux passages aussi bien utiles l'un que l'autre à moyen terme.

Pour des raisons pratiques, le tracé Saône-Moselle semble le plus aisé à réaliser mais il n'enlève rien à l'intérêt du tracé de la Porte de Bourgogne.

Quel que soit le choix géographique effectué, plusieurs dispositions devraient être prises :

a) une révision des rapports entre l'Etat et la CNR. En effet, en prélevant une forte taxe sur l'électricité produite par la CNR, l'Etat réduit d'autant les possibilités d'investissement de celle-ci et notamment la mise en place des écluses doubles, nécessaires pour réduire les délais d'attente en cas de croisement ;

b) une étroite concertation entre toutes les régions concernées : PACA/Rhône-Alpes/Bourgogne/France-Comté/Alsace/Lorraine et les euro-régions Bâle et Sar-Lor-Lux. Certaines sont en pointe : Rhône-Alpes et Lorraine ont déjà inscrit des crédits dans leur contrat de plan à cet effet (Rhône-Alpes : 76 224,51 €, soit 500 000 francs, pour l'étude de faisabilité du projet Saône-Moselle). Il serait souhaitable que la Région Bourgogne s'associe à cette étude car elle est la clef géographique de tout le dispositif.

Les céréaliers du Nord de la Bourgogne (110 Bourgogne), las des infrastructures du fret ferroviaire, souhaitent utiliser le transport fluvial et bien d'autres acteurs des transports de pondéreux.

III – Conclusions

Les travaux de géographie et d'économie des transports réalisés depuis deux décennies ont tous conclu à la situation anormale de la politique fluviale et fluvio-maritime de la France.

Alors que les pays flamands (dont la partie française) sont naturellement intégrés au grand dispositif de la plaine du Nord de l'Europe dans sa partie allemande (Mittel-land Kanal, etc), le reste de la France est voué au patrimoine et au tourisme fluvial.

De ce fait, à court et moyen terme, on voit s'affirmer par la voie d'eau un total leadership allemand sur le Benelux, l'Europe centrale et orientale, slave et danubienne.

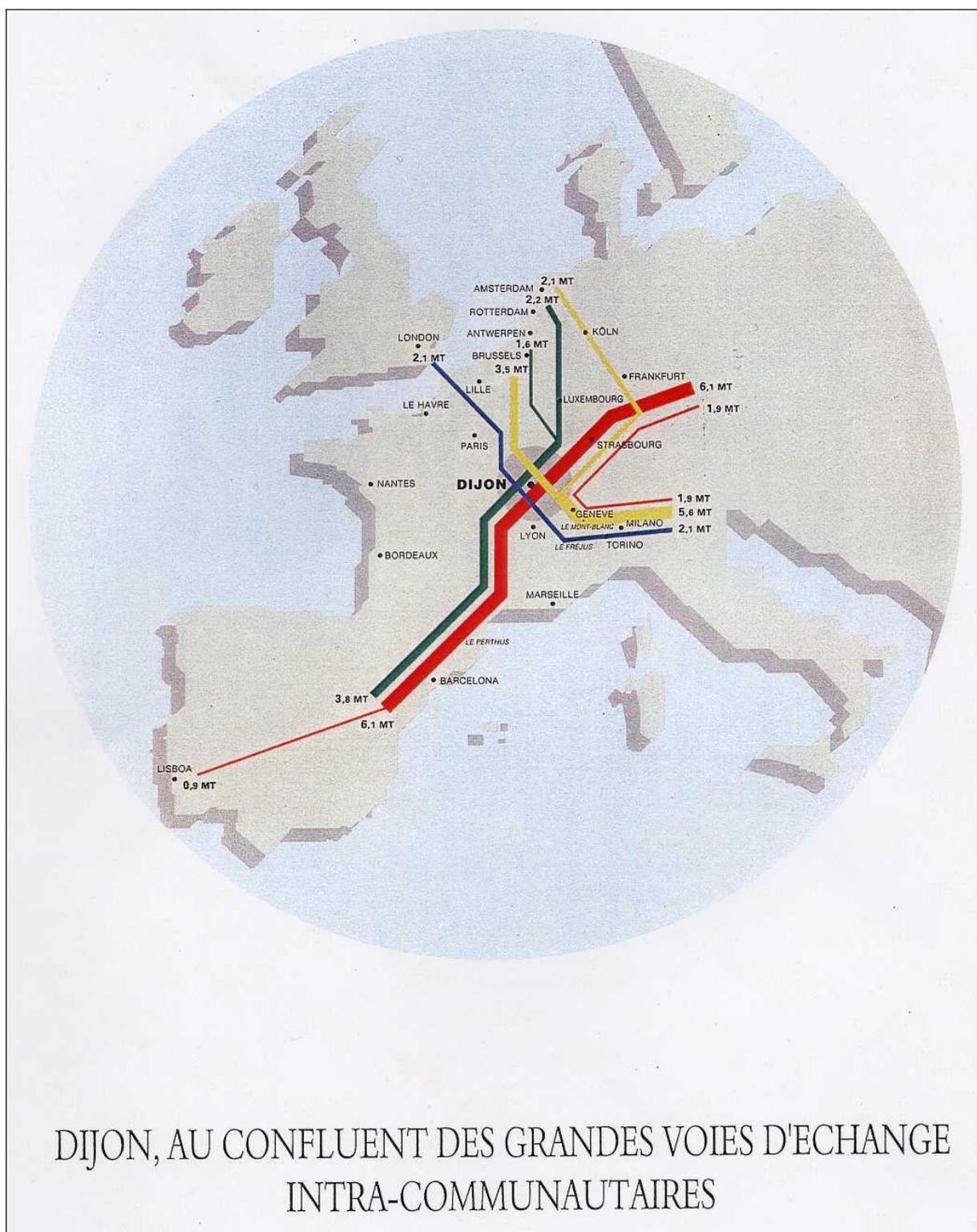
Un Drang nach Osten fluvio-maritime se dessine. Il est vrai qu'il faut hélas rappeler le proverbe allemand : « quand un Français pense à une saucisse, un allemand en mange deux ». La Bourgogne a plus intérêt à participer à la montée en puissance d'une Europe rhéno-rhodanienne dont, par la Saône, elle est le trait d'union, beaucoup plus que de l'Europe rhéno-danubienne.



NB : Nous remercions pour leur aide, Michel RAFFIN, géographe, chargé de mission au CESR Rhône-Alpes et le Professeur Jean-Claude LASSERRE, professeur émérite de l'Université Lumière Lyon II, membre du laboratoire d'économie des transports de Lyon.

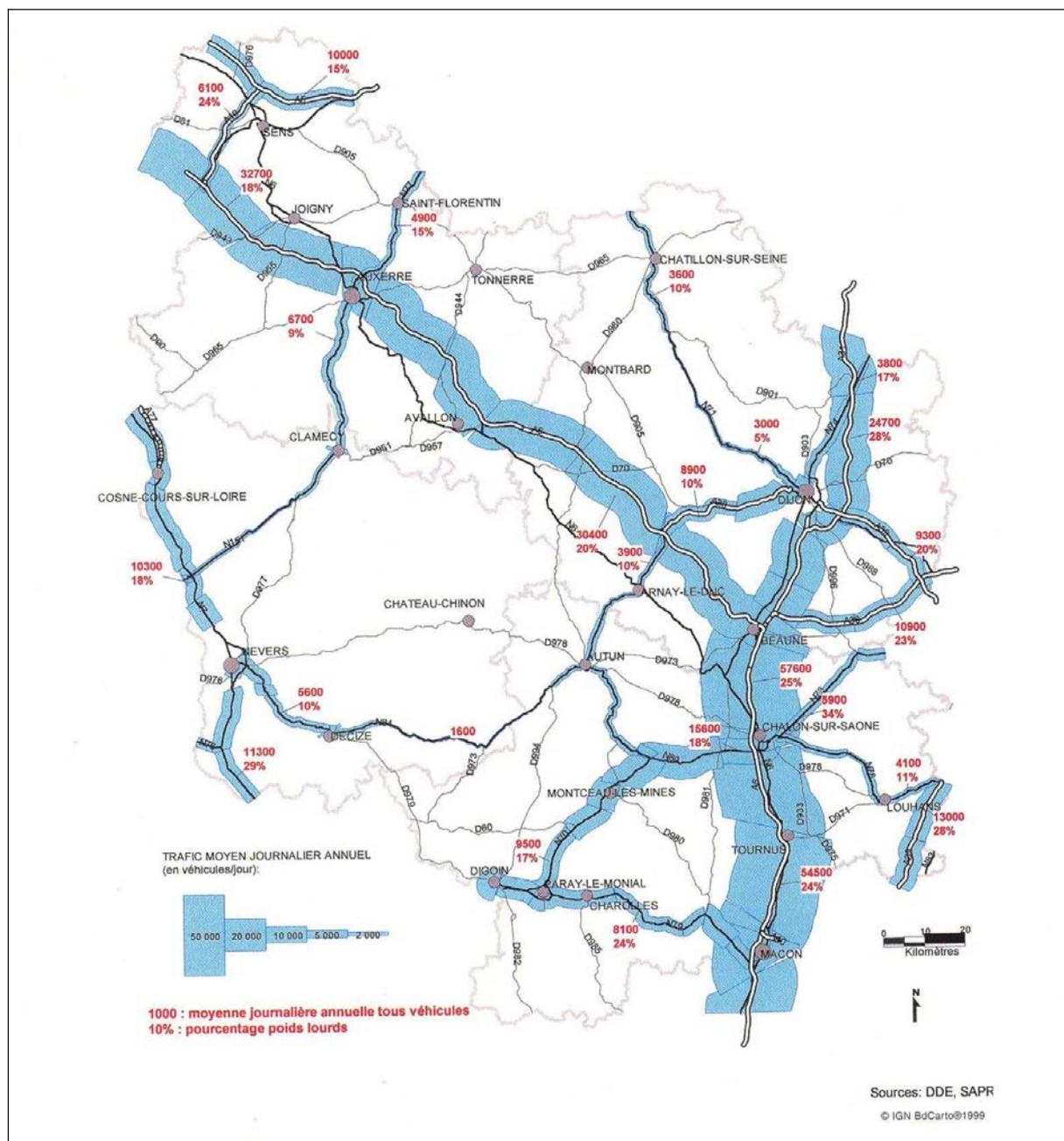
Dijon, Conseil régional, jeudi 27 juin 2002

Annexe 2 : La Bourgogne au cœur des échanges intra-communautaires



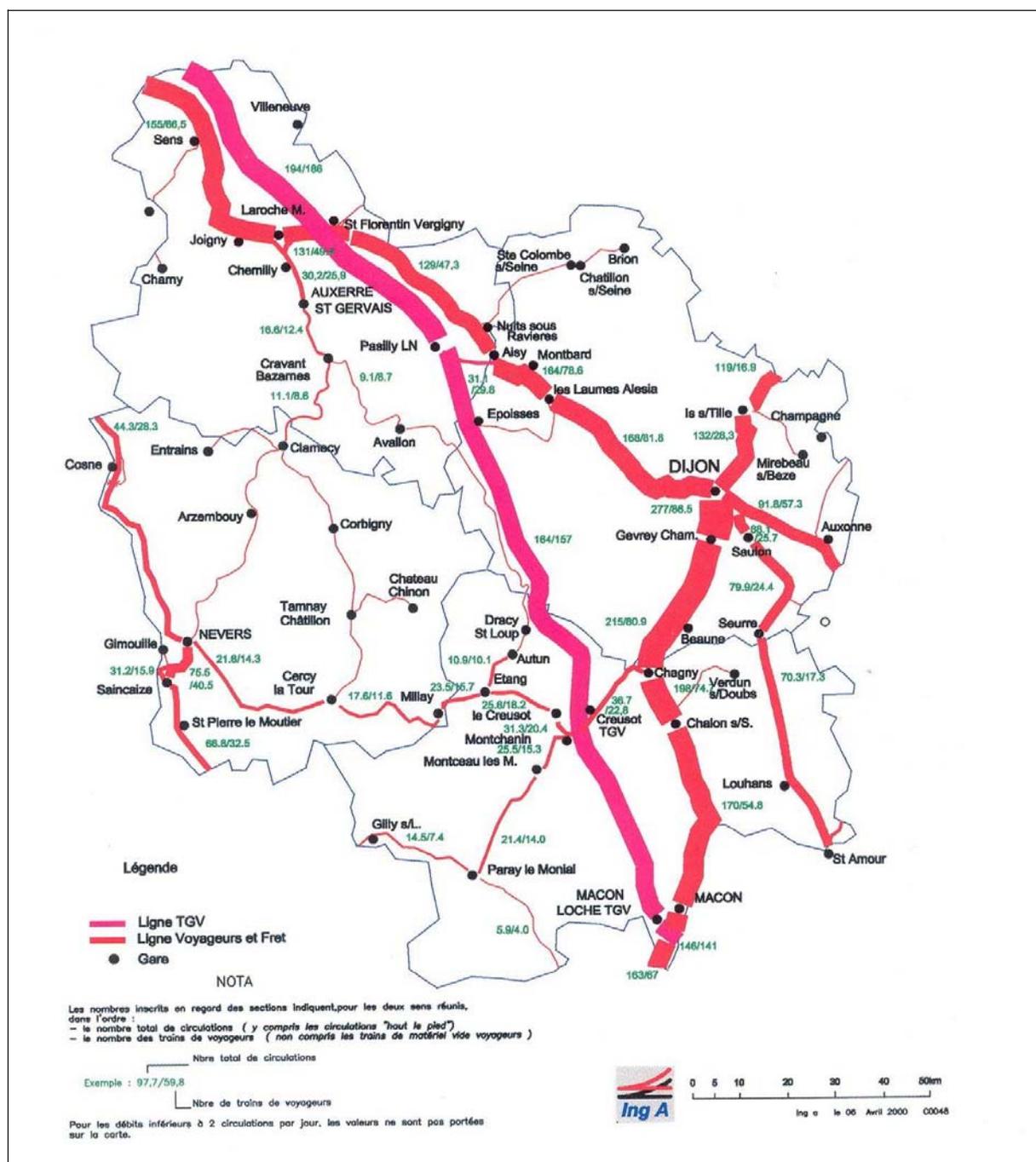
Source : CCI Dijon

Annexe 3 : Circulation routière en 1998



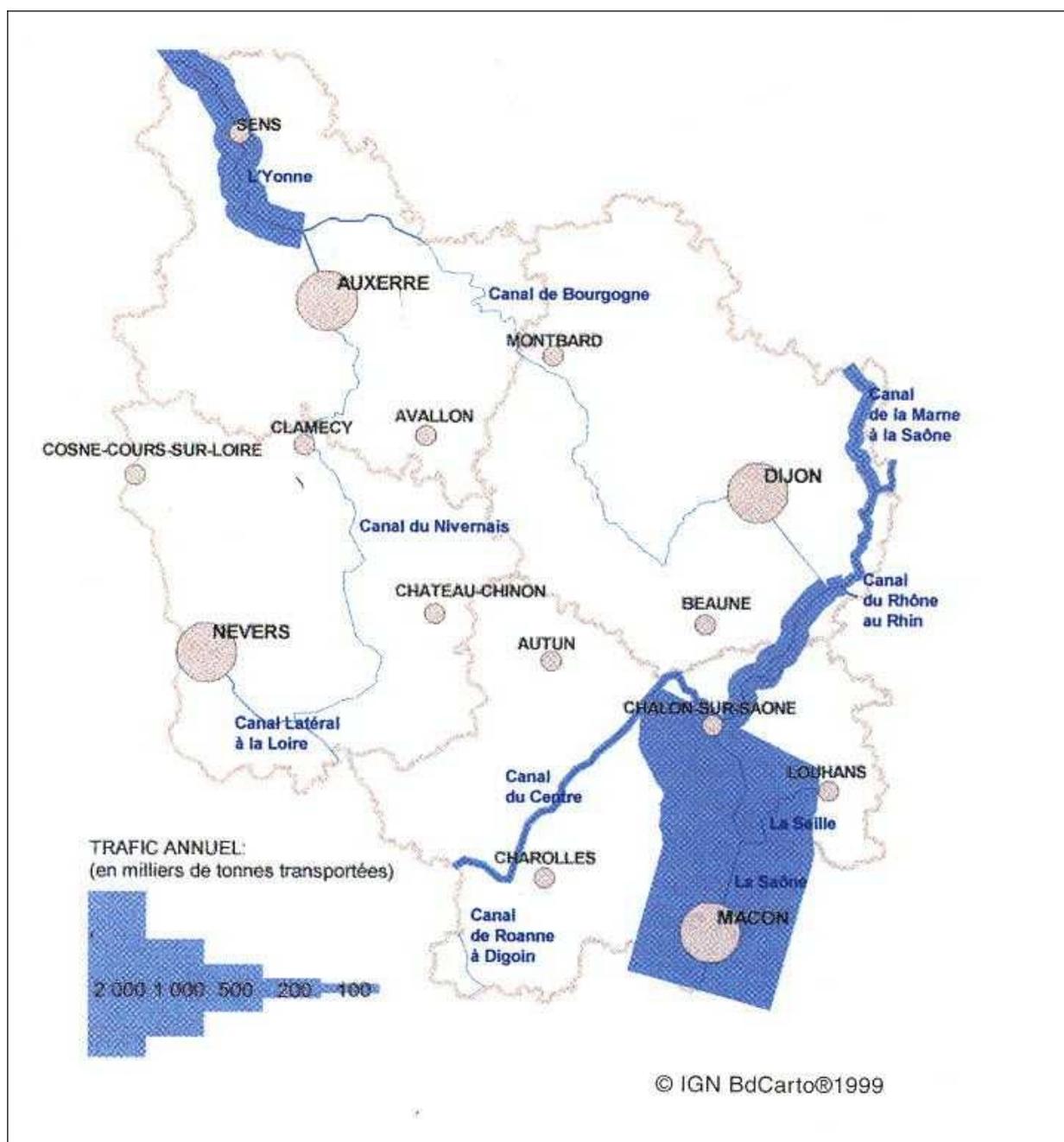
Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne*

Annexe 4 : Trafic ferroviaire en 1998



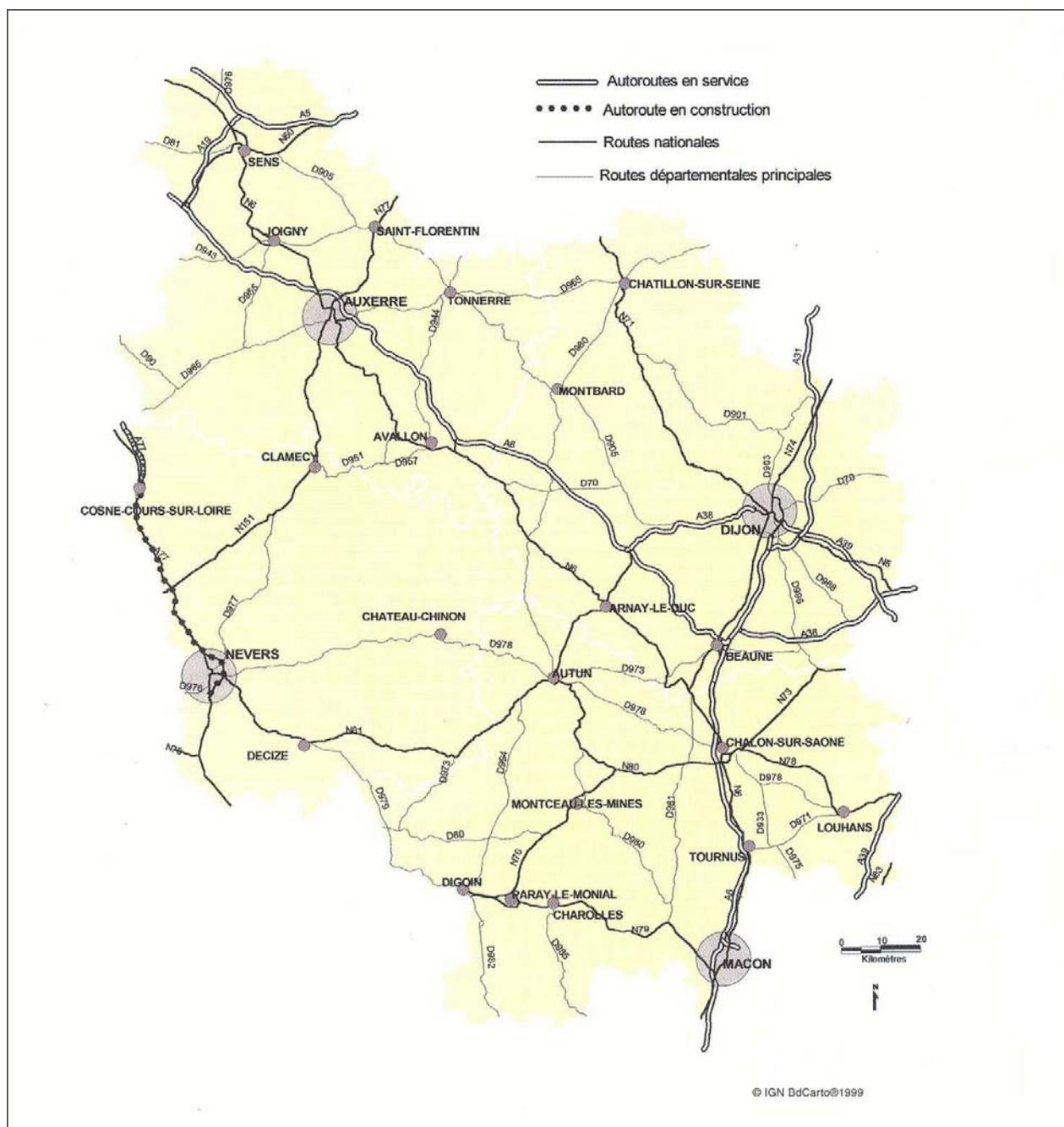
Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. Atlas 2000 des transports en Bourgogne

Annexe 5 : Trafic sur les voies navigables en 1998



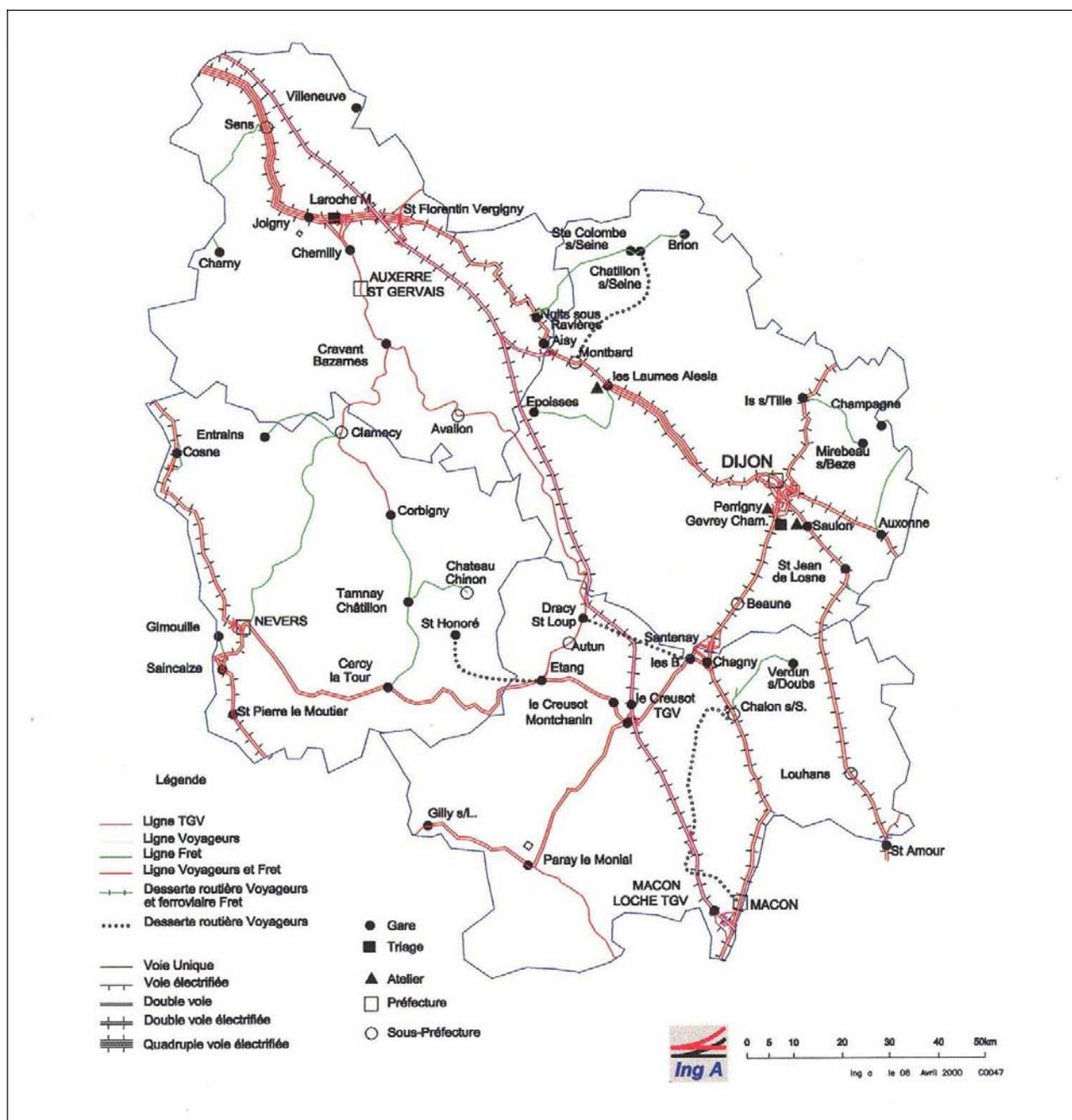
Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne*

Annexe 6 : Réseau routier principal



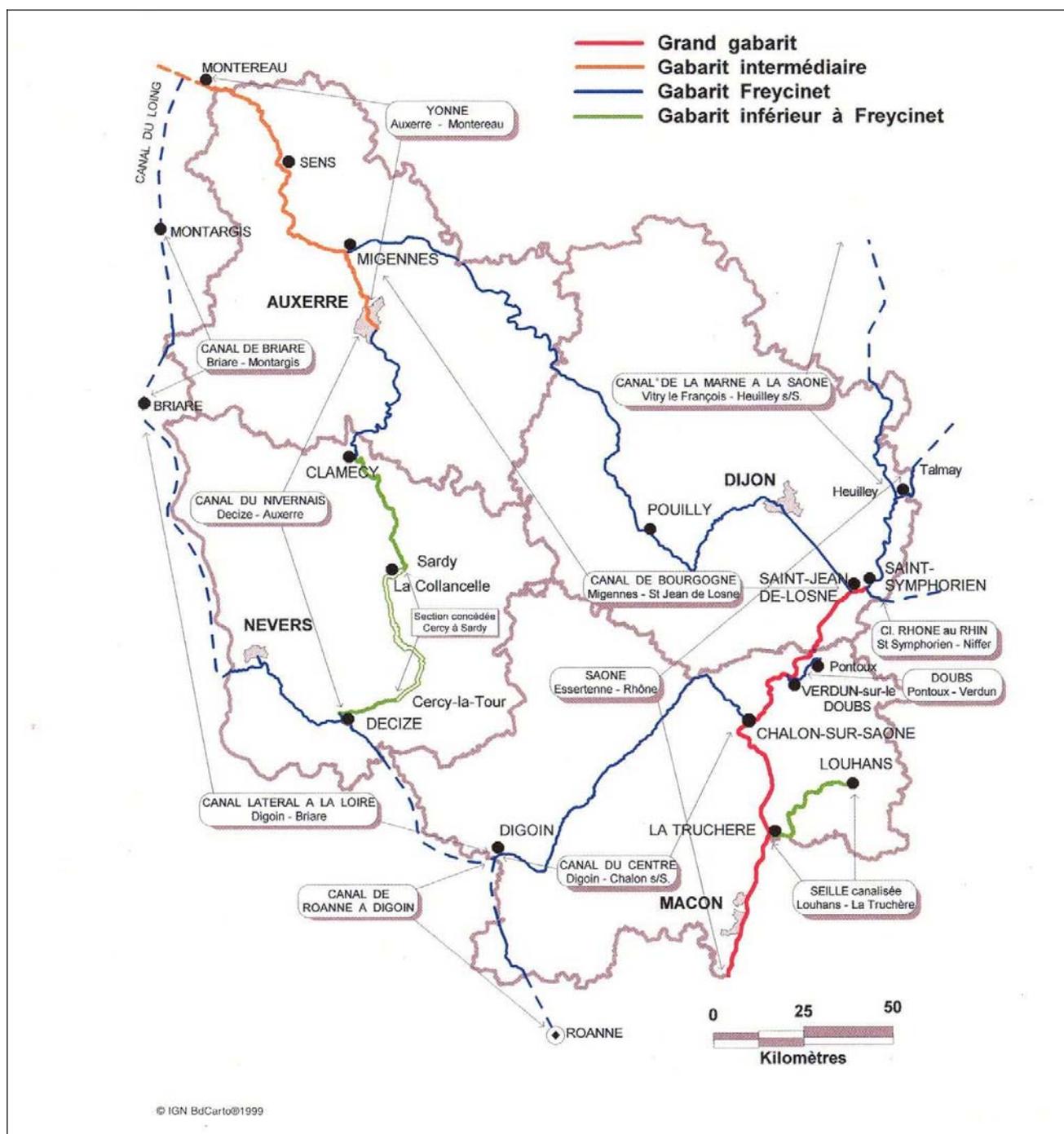
Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne*

Annexe 7 : Réseau ferroviaire



Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne*

Annexe 8 : Réseau des voies navigables



Source : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne. *Atlas 2000 des transports en Bourgogne*