



**ALLIANCE LOGISTIQUE**  
région urbaine de Lyon

**Débat public sur la politique des transports.  
Vallée du Rhône et Arc Languedocien  
Réunion thématique « Transports et développement des territoires »**

**« Comment concilier les attentes des acteurs économiques, de  
l'environnement et de la population ?**

**Intervention de Monsieur Jacques Lambert  
Président Alliance logistique région urbaine de Lyon**

J'interviens devant vous ce soir en tant que :

- président de l'Alliance logistique de la région urbaine de Lyon,
- dirigeant d'une société de transport et logistique basée à Saint-Priest, les Transports Lambert et Valette.

La particularité de l'Alliance logistique est de rassembler l'ensemble des acteurs professionnels de la logistique, transporteurs et prestataires de service mais également industriels, distributeurs, organismes de formation, professionnels de l'immobilier, les Chambres de Commerce... etc.

Alors vous allez tout de suite penser que je suis un adepte du TOUT routier... détrompez vous !

J'ai toujours défendu le report modal.

On m'a souvent entendu dire – et je le répète ce soir – qu'il ne faut pas passer d'une culture routière à une culture TOUT ferroviaire ou à une culture TOUT fluvial mais à une culture intermodale.

Alliance logistique région urbaine de Lyon  
31, rue Mazenod 69426 Lyon cedex 03 - tél : 04.72.69.65.52. - fax : 04.78.93.99.66  
E-mail : [alliancelogistique@regionurbainedelyon.fr](mailto:alliancelogistique@regionurbainedelyon.fr)

Sans être simpliste, je crois pouvoir résumer la question qui m'est posée ce soir de la manière suivante : pourquoi logisticiens et transporteurs font-ils circuler de plus en plus de poids lourds, en particulier sur les grands axes qui nous intéressent dans ce débat ? Est-ce vraiment nécessaire ? Ne pourrait-on pas faire autrement ? Pourquoi avons-nous besoin de toujours plus de transport et notamment de transport routier ?

Quelques réflexions, si vous le voulez bien, pour répondre à ces questions...

### **- Transport et mobilité.**

On ne peut que constater et le besoin de mobilité et l'accroissement de la mobilité, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le développement de la mobilité et en particulier celle du fret correspond au dynamisme économique de notre région, à nos modes de production, à nos modes de consommation et enfin à nos comportements.

### **- Transport / développement économique / mondialisation.**

Nous vivons une internationalisation des échanges et cette mondialisation se traduit, chacun le sait bien, par une spécialisation des unités de production au niveau européen et par des délocalisations massives d'activités industrielles.

Dans ce cadre, n'oubliez pas que l'axe Nord-Sud est un des axes les plus fréquentés (par les PL mais aussi par les VL). C'est une artère vitale.

Ne perdons pas de vue tous les atouts et enjeux représentés sur le plan économique par cet axe Nord-Sud :

- atout économique bien sûr,
- également atout logistique, créateur d'emplois,
- atout touristique très important.

Nous parlons beaucoup de transport par route, mais il faut avoir à l'esprit que le transport par conteneur est le mode de transport qui croît le plus rapidement

Les marchandises qui arrivent à Marseille ou à Barcelone par exemple doivent bien être transportées ensuite sur nos axes rhodanien et languedocien.

### **- Le rôle du logisticien et surtout du transporteur.**

Nous – entrepreneurs et organisateurs de transport - nous sommes finalement à la disposition des chargeurs.

Nous ne créons pas d'activités, nous les déplaçons.

C'est bien le consommateur (au sens large) qui est à l'origine des choix des modes de transport.

Le consommateur exige une disponibilité rapide et sans retard des produits qu'il veut consommer.

C'est un paradoxe mais le consommateur exige bien souvent ce que le citoyen refuse ; c'est sûrement le cas de personnes qui m'écoutent et c'est parfois le mien !

On nous demande de transporter toujours plus vite, de livrer plus rapidement

- c'est un phénomène de société,
- c'est même un problème de comportement.

**Vous me direz, si le transport de fret se développe et doit continuer à se développer, ne peut-on pas au moins l'orienter massivement vers les modes ferroviaires et fluviaux, a priori plus respectueux de l'environnement ?**

Il faut savoir que les logisticiens recherchent de plus en plus, pour des raisons de coût notamment, à utiliser les modes dits alternatifs à la route. Les professionnels de la logistique souhaitent s'appuyer sur un ensemble de modes performants et pas uniquement sur la route. La logistique par nature est multimodale.

Pour ne prendre qu'un exemple, les commissionnaires, les organisateurs de transport se félicitent lorsqu'ils peuvent proposer un véritable choix modal à leurs clients pour le transport de conteneurs sur l'axe rhodanien.

Mais pour de nombreux transports, notamment de distribution, il faut être conscient que seule la route peut apporter un service adapté, compte tenu de la taille des lots à transporter et de la distance à parcourir. On ne peut pas utiliser rationnellement le train ou la péniche pour de courts trajets ou de faibles charges.

La taille des lots que nous avons à acheminer est de plus en plus petite. Pour une entreprise comme la mienne, spécialisée en messagerie, le poids moyen est seulement de 100 kg. Pour beaucoup de confrères plus axés sur ce qu'on appelle le lot complet, elle est d'une tonne environ.

Les distances à parcourir sont également souvent faibles. Pour ne parler que des axes qui nous intéressent, les études montrent que plus de la moitié des trajets poids lourds sur A7-A9 font moins de 100 km et que la longueur moyenne de trajet pour un poids lourd est seulement de 128 km. Les chiffres mis en évidence par le document de consultation du débat, page 28, en séparant A7 et A9 sont encore plus faibles.

Nous avons l'absolue certitude qu'un fort développement du fluvial et du ferroviaire – qui je le répète est nécessaire – ne permettra pas de réduire le trafic de poids lourds mais simplement de limiter sa croissance.

**Si le trafic de transport routier de marchandises doit rester à un haut niveau de trafic et même se développer, vous pouvez me poser la question de savoir s'il ne peut pas passer ailleurs que sur l'A9 et l'A7.**

J'ai déjà donné la réponse en évoquant la distance moyenne parcourue par les poids lourds. Il faut être conscient que l'essentiel du trafic rhodanien est un trafic captif, qui est dans nos régions parce qu'il correspond à une livraison ou un chargement à effectuer. On m'objecte souvent que beaucoup des poids lourds qui sont sur nos autoroutes sont des poids lourds étrangers. Il ne faut pas oublier que nous sommes aujourd'hui dans un marché du transport routier libéralisé en Europe. Le camion espagnol que l'on croise dans la vallée du Rhône n'effectue pas forcément un trajet Barcelone-Allemagne ; il peut très bien être en train d'assurer un service Barcelone-Lyon ou même Marseille-Lyon. Le grand transit est important sur A7 et A9 mais il ne représente pas loin s'en faut la majorité des trafics.

## **Conclusions**

Je n'ai pas la prétention d'apporter de réponse complète, mais je suis sûr d'une chose c'est qu'il faudra développer les différents modes de transport :

- en gérant mieux l'existant,
- avec des mesures d'incitation au report modal,
- en incitant au changement des comportements
- en créant aussi de nouvelles infrastructures.

Le seul et dernier message que j'adresse aux pouvoirs Publics est :

**« Investissez en infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (fluvial, ferroviaire, routier) et nous les entrepreneurs de transport nous saurons organiser le transport ».**

Le pire ce serait l'immobilité !

Il faut envisager des mesures à court terme, à moyen terme et à long terme mais si rien n'est fait, face à l'augmentation des trafics de fret (+ 40 à 50% attendus sur 15 à 20 ans) mais aussi voyageurs, nous nous préparons à l'évidence des lendemains très difficiles avec des répercussions que je pourrais qualifier de dramatiques sur le développement économique et l'emploi.