

Le cluster logistique Rhône-Alpes veut repenser l'intermodalité

« **L'**intermodalité? On n'en a jamais autant parlé, et pourtant il n'y en a jamais eu aussi peu ».

Mathieu Duval, directeur général de Lyon Terminal, sait de quoi il parle, lorsqu'il remarque cette « incohérence » que constitue, dans l'Hexagone, la présence de modes massifiés qui, paradoxalement, sont sous-utilisés. C'est pourquoi le cluster logistique Rhône-Alpes (CLRA) veut profiter de 2010 pour repenser de fond en comble le sujet de l'intermodalité en démarrant par un séminaire au cours duquel chaque mode de transport était invité à la barre. Cette réunion s'est tenue le 19 mai dans la salle des séances du conseil régional de Rhône-Alpes. Pour Noël Comte, président du CLRA et directeur général de Sotradel, le mal est bien connu. « L'intermodalité a toujours été abordée comme un mode de transport spécifique et tous les projets intermodaux qui apparaissent sont tous établis sans mise en cohérence de l'ensemble ». En fait, chaque mode a sa propre vision de l'intermodalité : « L'opérateur ferroviaire a son projet, les acteurs fluviaux le leur. Et

c'est ainsi, note Mathieu Duval, qu'on en arrive à la situation lyonnaise où nous avons deux chantiers combinés qui se font concurrence, un fluvial et un ferroviaire ».

Fédérer des initiatives exemplaires

Pour les acteurs du CLRA, le problème vient d'abord de la méconnaissance des autres modes, ce qui engendre méfiance, peur et rivalité. « Le mode était souvent reçu comme une culture; or là, nous passons de la culture à l'outil », souligne

Malgré l'existence de modes massifiés, il n'y a jamais eu aussi peu d'intermodalité dans l'Hexagone. Et surtout, chaque mode de transport apporte sa propre vision de l'intermodalité. Créé en octobre 2009, le cluster logistique Rhône-Alpes veut remettre à plat l'ensemble du système.

Noël Comte. Dernier cluster économique à avoir été labellisé, le CLRA, plutôt que de jouer seul sa partition, veut se mettre à la disposition de ses homologues, en les accueillant ou en les rejoignant. Objectif : faire sortir la logistique, qui représente 7 % de l'emploi total de Rhône-Alpes soit 157 000 postes, du purgatoire dans lequel elle a longtemps été tenue. Selon

Trucks & Bus). « L'objectif est de fédérer et de développer les initiatives exemplaires qui pourraient être valorisées sous l'égide d'un événement de dimension européenne », dit-on au CLRA. En la matière, alors que de plus en plus d'expérimentations voient le jour, Noël Comte remarque que pour aller plus loin, « il faut une volonté politique d'organisation de la société, des

ritaire en direction des entreprises afin de les doter d'outils d'amélioration de la performance logistique. Il s'agira d'adapter la « Road Map », l'outil d'auto-évaluation déjà créé par ECR (Efficient Consumer Response), à la fonction logistique et de la déployer au niveau régional. Pour Pierre-Luc Jacquot, délégué général du CLRA, cette action a pour objet « d'aider les entreprises à se situer en matière de maturité-performance logistique et à orienter leurs décisions ».

Mener des actions pédagogiques

C'est Casino et sa filiale Easydis qui pilotent cette action, aidés par l'INSA de Lyon et l'ESC de Saint-Etienne. Travaillant avec les autres clusters logistiques de France ou d'Europe (tels ceux de PACA, Seine-Normandie, Barcelone et Wallonia), le CLRA sait enfin que la reconnaissance de la fonction logistique par le corps social passe par des actions pédagogiques. A cette fin, vont être lancés des outils d'information et de sensibilisation, au premier rang desquels un « Serious game » destiné aux différents publics. L'action est pilotée par le pôle d'intelligence logistique Europe du Sud (Pil'es), avec le concours du groupe AFT-Iftim et de l'université Lyon2.

Jean-Claude Pennec



De gauche à droite, Mathieu Duval, Noël Comte et Pierre-Luc Jacquot.

les dirigeants du cluster, cette activité a tardé à être reconnue comme un pôle économique majeur, en raison de son cloisonnement mais aussi parce qu'elle a toujours été considérée dans les entreprises comme un centre de coûts sur lequel il fallait « mettre la pression », alors qu'elle est « au contraire, source de valeur ajoutée ». Exemple avec les livraisons urbaines nocturnes, l'un des sujets sur lesquels le CLRA souhaite avancer en 2010, de concert avec les autres clusters impliqués (tel le Lyon Urban

professionnels de la distribution et des structures d'accueil ». Mais il faut aussi concevoir le camion de livraison de demain, qui devra être autre chose qu'une miniature d'un gros poids lourd. Pour cette raison, le CLRA veut placer la technologie au cœur des stratégies logistiques à venir. Sortir des clichés, des idées toutes faites, que ce soit sur le 25,25 mètres, sur le wagon isolé ou sur un combiné forcément subventionné, c'est ce que souhaitent les adhérents de ce cluster. D'où aussi, en 2010, une action prio-

« Sortir des clichés, des idées toutes faites sur le 25,25 m, le wagon isolé, le combiné »