



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



Atelier fret du 17/04/2019



Le fret : état des lieux

Les différents types de fret

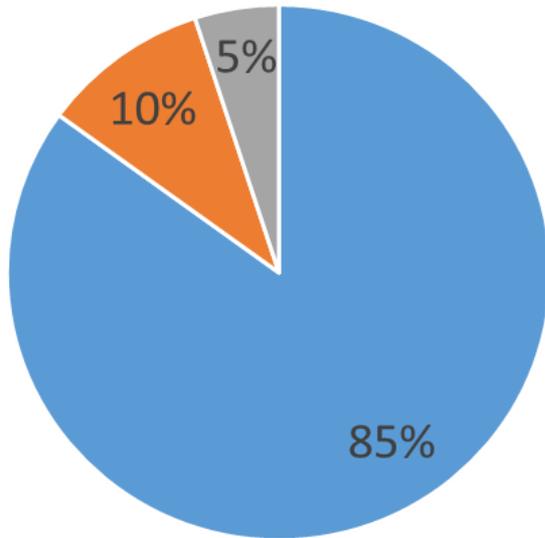
- **Fret conventionnel** (train complet et wagon isolé) : répond à un besoin pérenne des industriels
- **Transport combiné** (conteneurs) « maritime » ou « continental »
- **Autoroutes ferroviaires** (remorques PL)



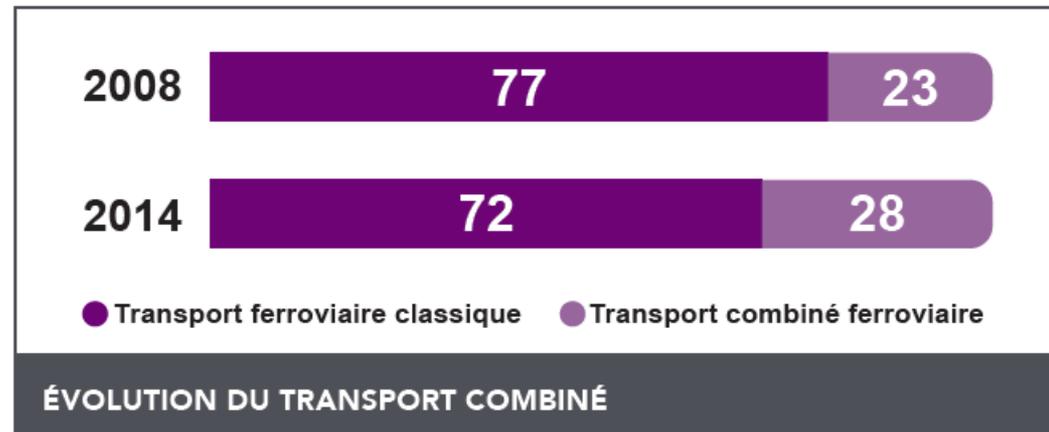


Les parts de marché

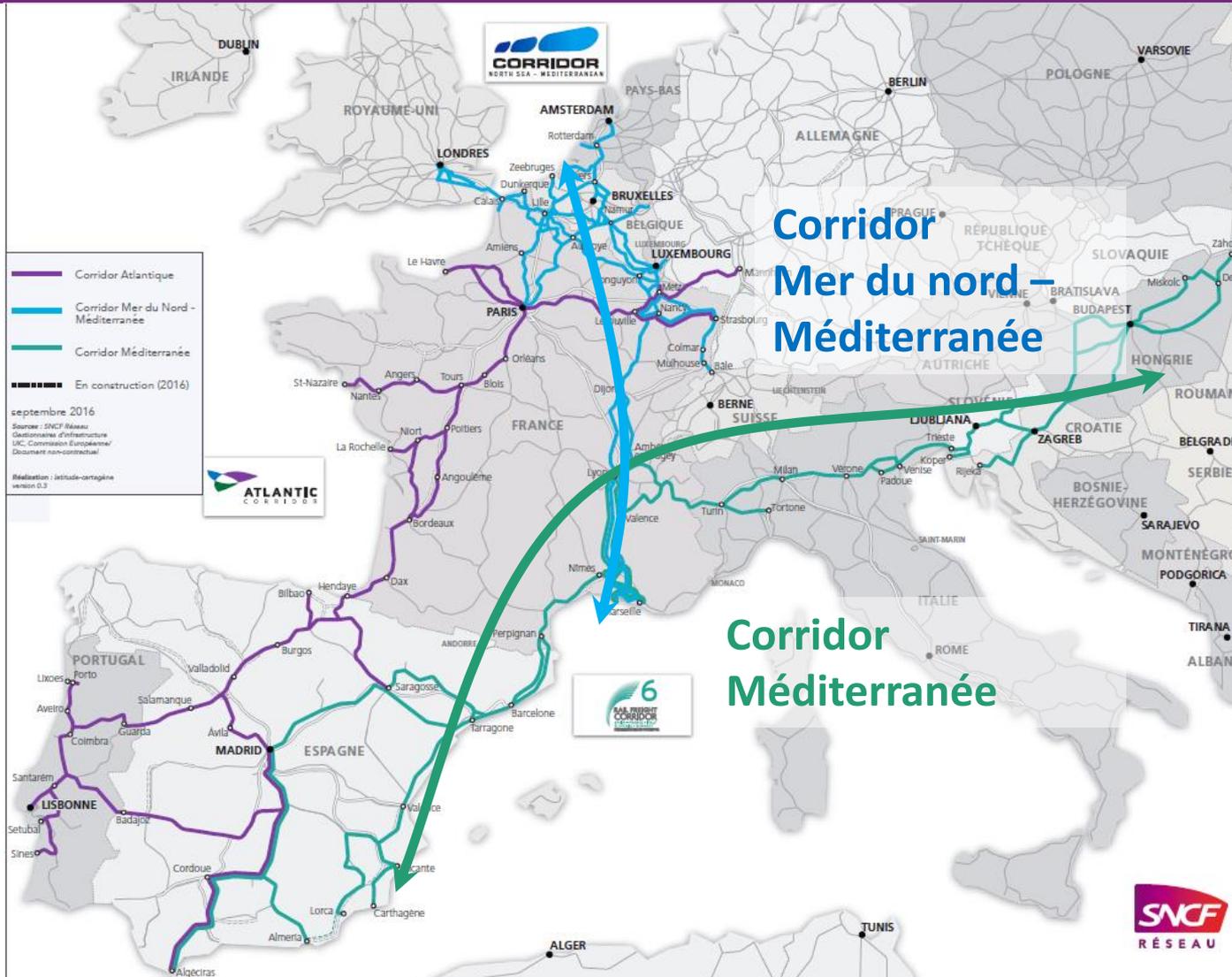
Parts de marché du fret en 2015



■ Route ■ Ferroviaire ■ Fluvial



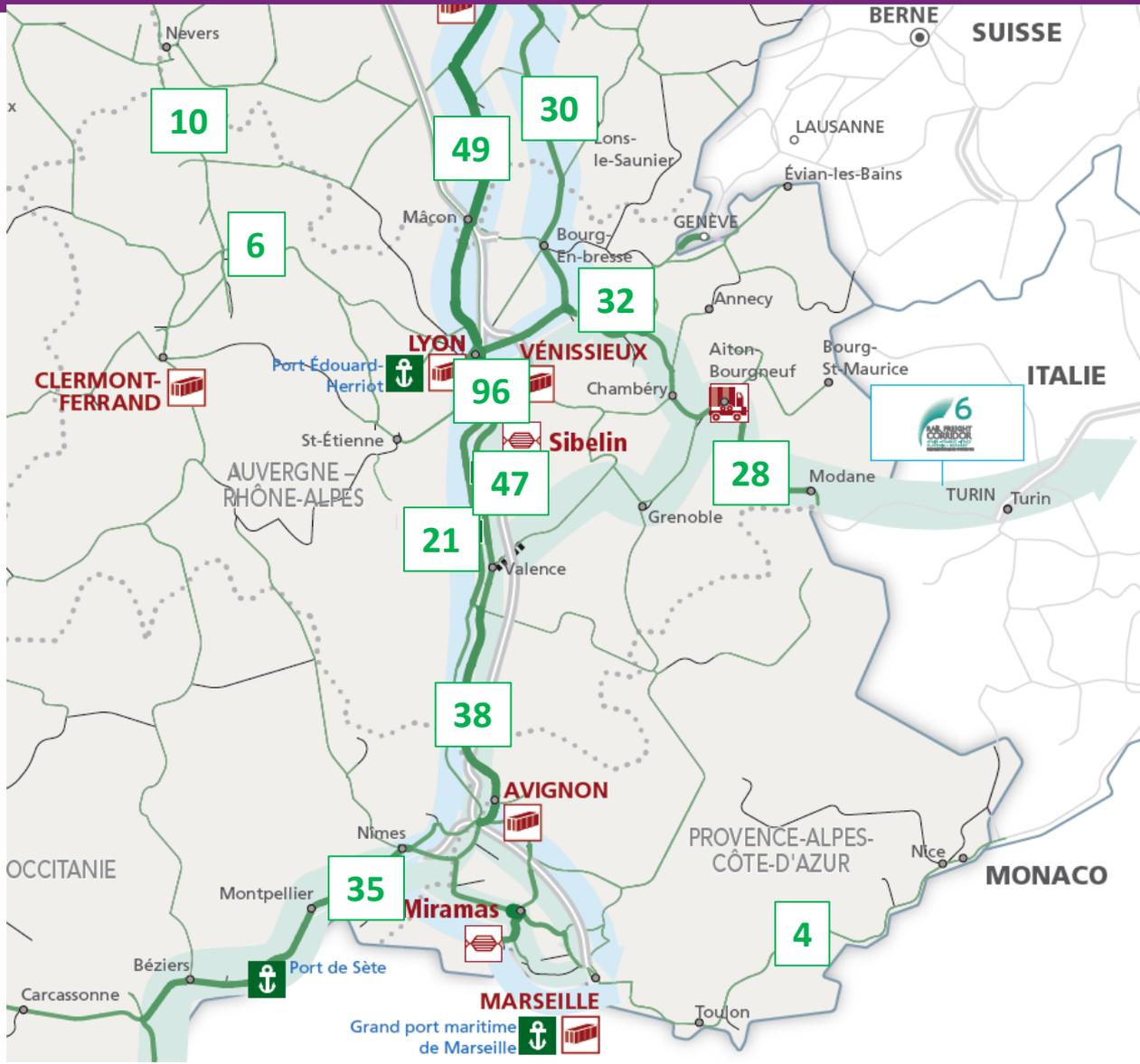
Les corridors de fret



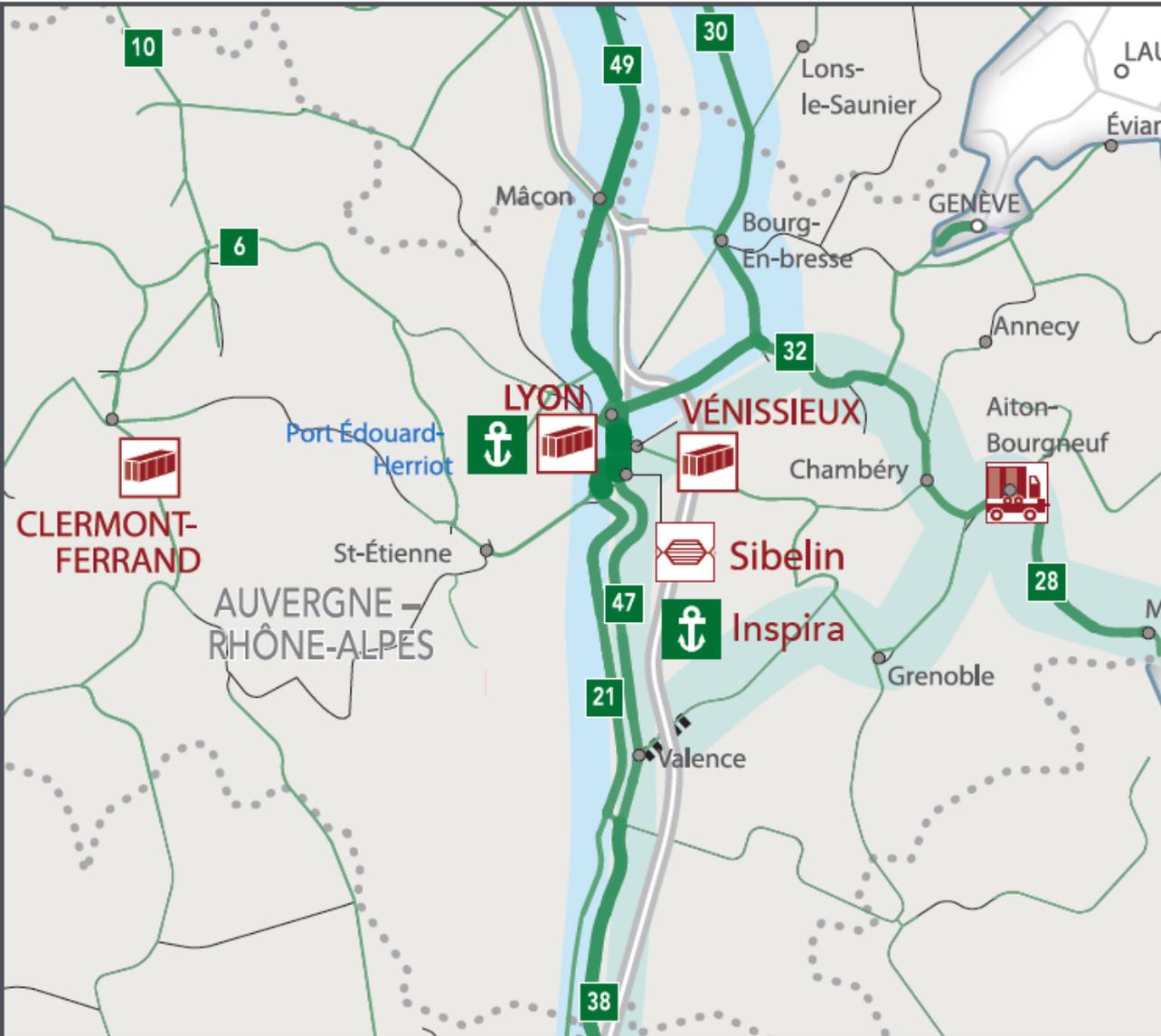
FRET trafic moyen journalier (2016)

38

Nombre
de trains
par jour (2
sens)



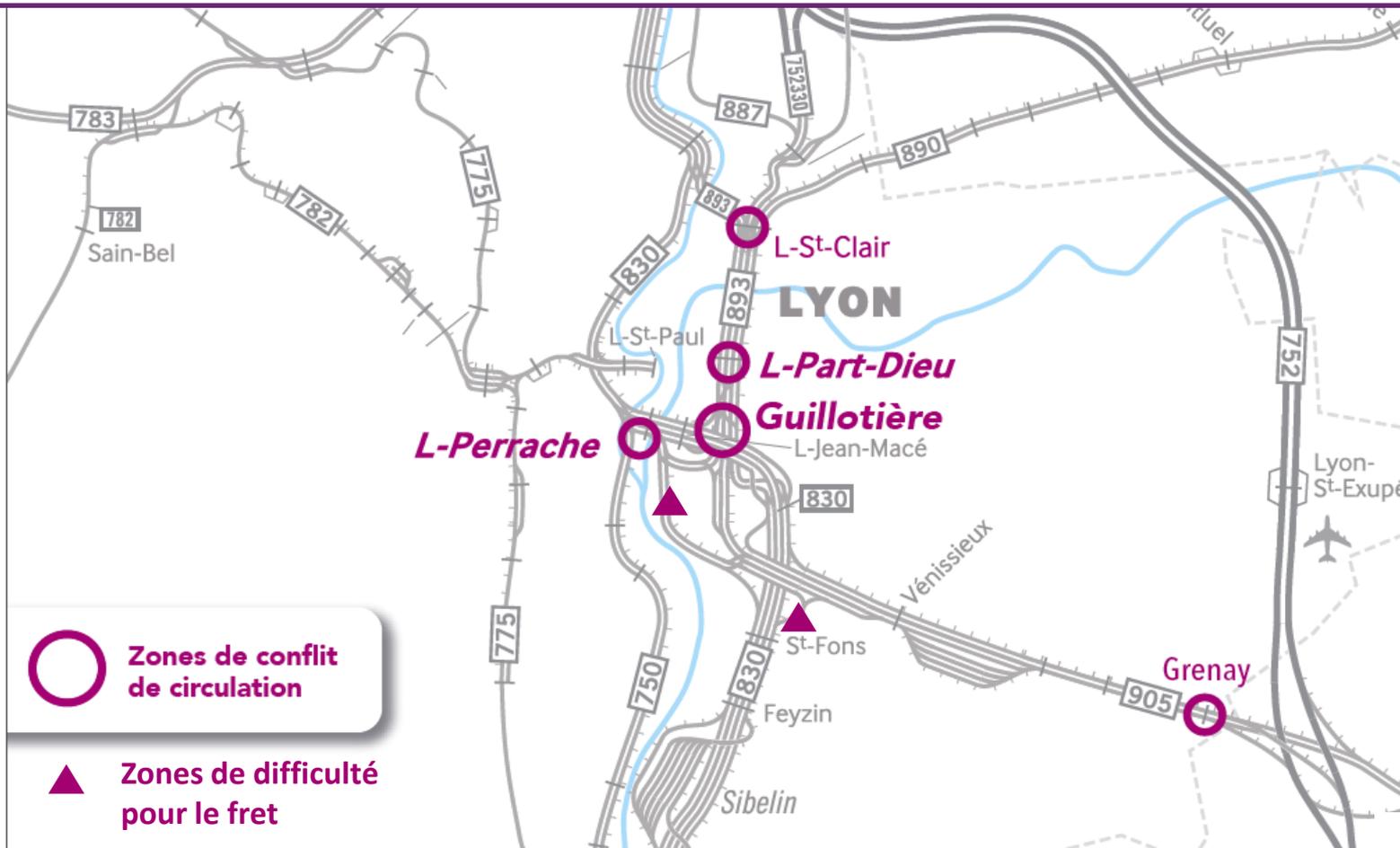
Les plateformes fret en AURA



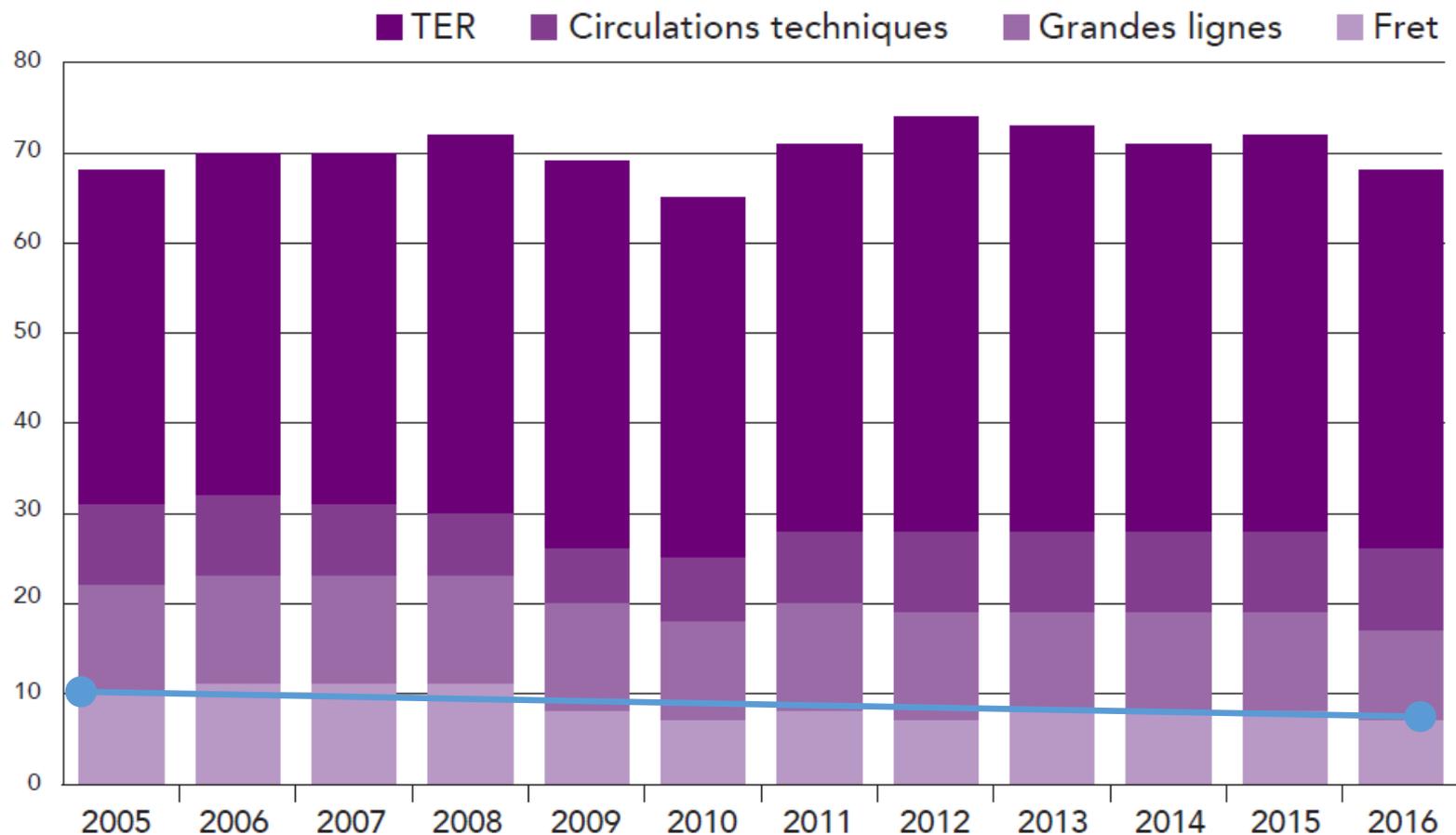
- **Sibelin** : 72 trains / jour
- **Le site de transport combiné de Vénissieux / St-Priest** : 80 trains / semaine
- **Le Port Edouard Herriot** : 30 trains / semaine
- **Terminal autoroute ferroviaire Alpine** : 60 trains / semaine
- **Salaise / Inspira** : 10 trains / semaine

Zones de conflit de circulation

Zone de conflit = convergence/croisement de voies



Plafonnement du nombre de trains aux heures de pointe



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TRAINS AUX HEURES DE POINTE
DANS LE NFL - Source : SNCF Réseau



Les difficultés du fret dans le NFL

- En heure de pointe, des difficultés dans la traversée du Nœud Ferroviaire Lyonnais
 - Sibelin – Grenoble
 - Ambérieu-Lyon
- Sibelin – Vénissieux : retournement à Guillotière obligatoire
 - Sibelin - Vénissieux : 1h10
 - Vénissieux - Sibelin : 25 min
- Sibelin vers Sud par la rive droite : des difficultés dans la traversée de Givors
- Port Edouard Hériot → Ambérieu : impossible

Les dynamiques du fret

Les segments du marché et leurs dynamiques

Le fret conventionnel (clients : chargeurs industriels) répond à un besoin pérenne des industriels. *Sibelin hub de dessertes et de relais.*

Le transport combiné « maritime » (clients : ciers maritimes, transitaires) : transport de conteneurs en continuité des lignes maritimes. Trafic ferroviaire de Fos : X2 entre 2013 et 2017, de 54.000 EVP (6,6%) à 110.000 EVP* (10%), et poursuit sa ↗. *Principales plateformes : Vénissieux, Port Edouard Herriot.*

Le transport combiné « continental » (clients : transporteurs routiers équipés) : caisses mobiles entre grandes zones économiques. ↗ significative. *St Priest.*

L'autoroute ferroviaire (clients : transporteurs routiers) : navettes ferroviaires, transport de semi-remorques sur les axes de transit notamment, 4 ou 5 A+R par jour. Se développe aussi depuis des ports, en continuité des lignes « d'autoroute ferroviaire maritime » (Roll on-Roll off).

Le transport combiné, tous segments confondus : 28% des t.km ferroviaires.

Ces segments peuvent connaître des intersections.

*EVP : Equivalent Vingt-Pieds soit env. 38,5 m³

- **L'accès à des sillons performants conditionne les développements.**

La dynamique générale du fret ferroviaire en France

Un regain de compétitivité amorcé

A l'horizon NFL LT : L'efficacité énergétique-écologique restera du côté du train.

Une demande croissante : Les industriels confirment leurs besoins, les ports misent sur le fer, le transport combiné connaît une ↗ continue. La route vient au fer. Et les offres des EF évoluent vers plus d'adaptabilité. La ↗ concernera surtout le transport combiné, sous toutes ses formes.

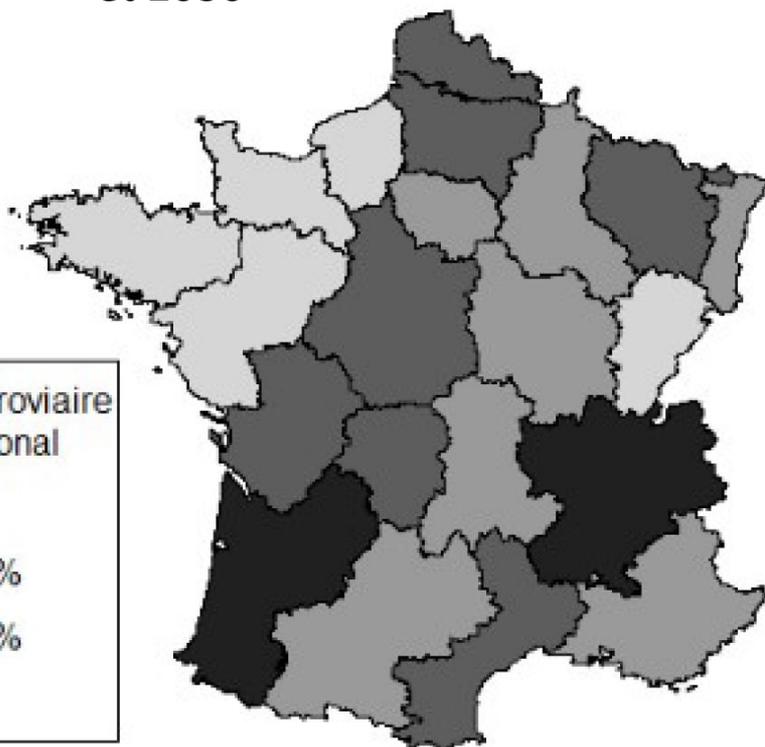
Initiative Rail Freight Forward : pour un « X2 » du fret ferroviaire à 2030

- Des perspectives de développement avérées.
- Des EF qui font les optimisations pour capter la ↗



Dynamique du fret

Estimation de l'évolution du trafic ferroviaire de marchandises entre 2012 et 2030



Projections du CGDD (juillet 2016) :

↗ de fret ferroviaire à 54,6 Gt.km voire 70,5 Gt.km à 2050 (34 aujourd'hui).

↗ marquée en Rhône-Alpes.

Des perspectives de croissance > 60 % en AuRA (CGDD)

Les solutions pour le fret ferroviaire

Les réponses des entreprises ferroviaires pour s'adapter au marché

- **Trains plus longs** : 750 m en fret conventionnel → 850 m pour les trains d'autoroute ferroviaire ou le transport combiné
- **Trains mieux remplis** : en 2015 ↗ de 5,1% des tonnages transportés et ↘ de 0,8% du nombre de trains
- **Automatisation des essais de frein** fait gagner 40 min sur le départ du train

La politique de SNCF Réseau en faveur du fret ferroviaire

Principaux leviers pour le développement du fret ferroviaire

- Amélioration de la **qualité des sillons**
- Évolution **du gabarit** (P400)
- **Accès au réseau** (capillaires, terminaux ...)
- **Maîtrise des impacts environnementaux** (bruit)

Principales démarches engagées

- Identification d'un « **réseau fret à haute qualité de service** »
- Mise en place d'une « **plateforme nationale fret** » avec les principaux acteurs (construction consolidée d'une vision des besoins à moyen terme)
- **Partenariat avec les ports**
- **Groupe de travail COOPERE** sur le P400 pour dégager les solutions les plus économiques
- Programme sur les **capillaires et les voies de service**

Réseau fret à haute qualité de service

