

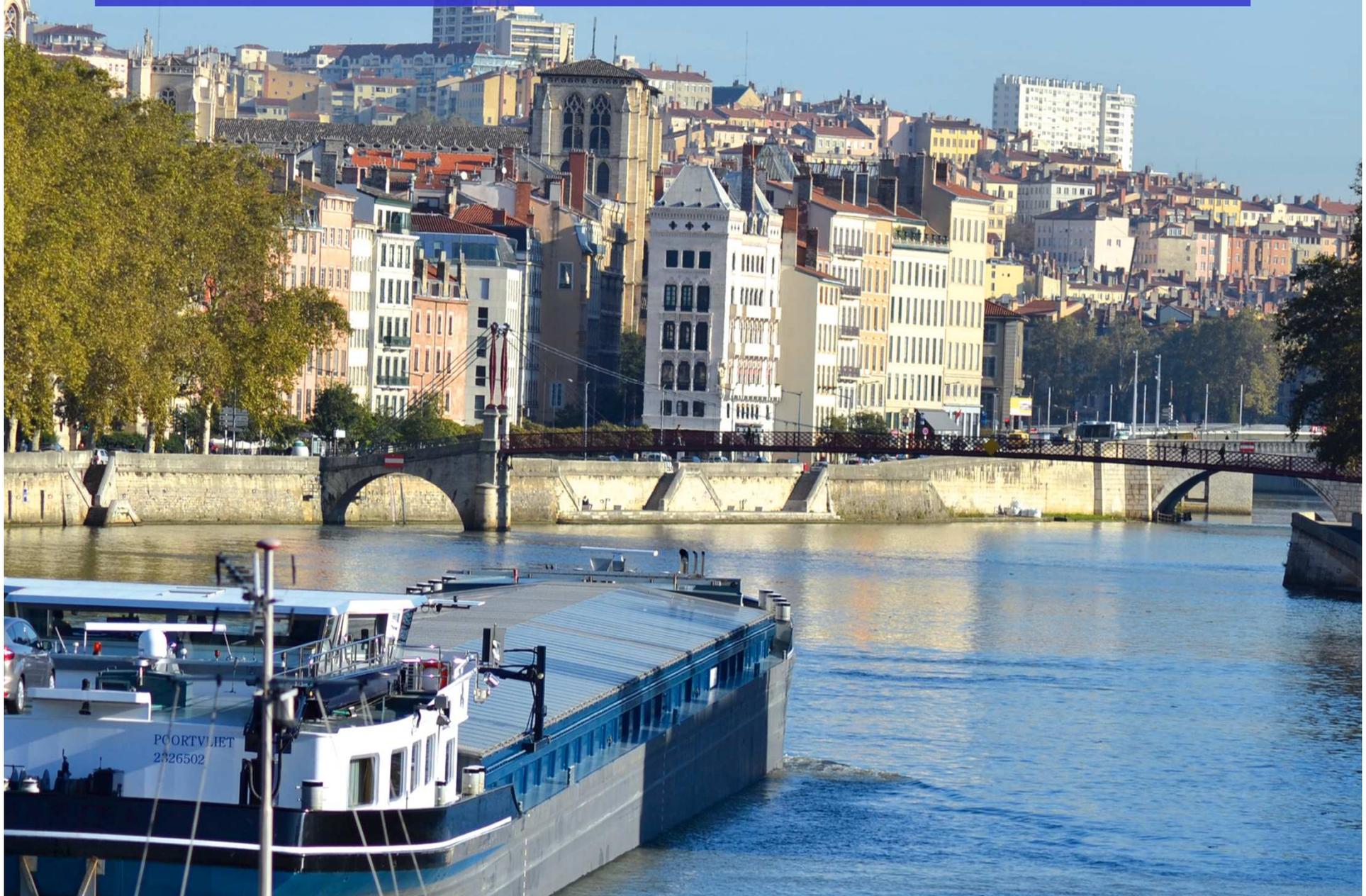


Les aménagements de long terme DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

**Atelier Débat « La traversée de la Métropole par le fret, une
nécessité ? Des alternatives ? »**

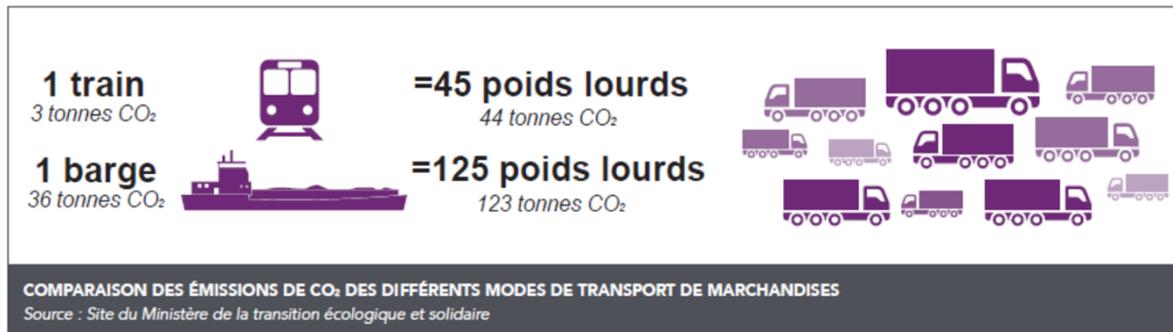
17 avril 2019 - LYON

Le fluvial, "la solution douce Fret" pour soulager tout de suite les encombrements du noeud ferroviaire lyonnais.



Les atouts du fluvial en Rhône Saône et pour la traversée de Lyon (1/2)

- ❑ **Peu gourmand** en énergie fossile et peu générateur de CO2



Un convoi poussé avec 2 barges = 180 à 200 camions = 4 400 T à 5 000 T

- ❑ Des démarches de progrès pour améliorer les qualités du fluvial sur la motorisation et les autres pollutions de l'air que le CO2 (NOX, particules, ...) → nouvelles énergies (hydrogène,...), moteurs électriques ou moteurs à combustion avec fortes réductions NOX, particules, ...
- ❑ Quasiment **zéro-bruit** (pas de bruit de roulement notamment)

Les atouts du fluvial en Rhône Saône et pour la traversée de Lyon (2/2)

❑ **Une voie fluviale sous-exploitée** et qui pourrait absorber 3 à 4 fois le trafic actuel sans encombrements et sans aucun aménagement et investissement supplémentaire

→ nombre de passages / jour aux écluses aujourd'hui :

§ Pierre-Bénite : 7 à 8 bateaux de fret + 6 à 7 bateaux à passagers max

§ Couzon : 5 à 6 bateaux de fret + 5 à 6 bateaux à passagers max

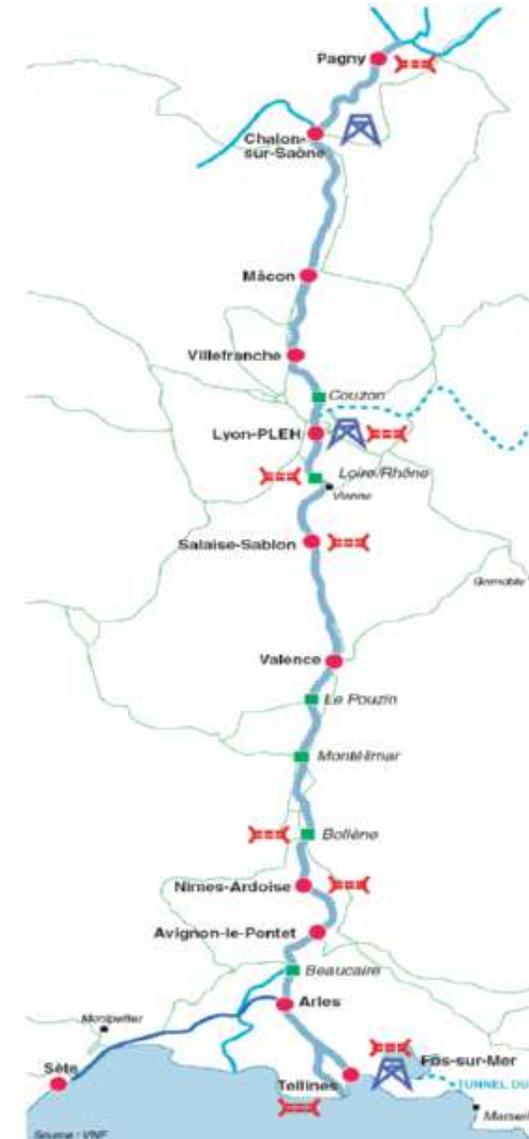
❑ Un voie fluviale fonctionnant **355 jours /an y compris les transports du week-end** (contrairement au routier) ; qui peut toutefois être impactée par les crues mais dans ce cas les services fluviaux et ferroviaires doivent être complémentaires

❑ Une **voie fluide** pour un transport quasiment en « site propre » sans problématique complexe de croisement, intersections, etc....

→ un mode de transport moderne mais rustique, **sans complexité d'exploitation**

Le fluvial et les ports : comment ça marche.

- ❑ Un réseau à grand gabarit de 650 km fermé vers le Nord et donc **orienté vers les ports de Fos-sur-Mer et Sète**
- ❑ Une filière de transport très locale (< 50 km) pour les matériaux de construction (granulats, sables,...) → 40 % des volumes
- ❑ **Hors matériaux de construction 80 % des flux concernent Fos-sur-Mer, essentiellement, et Sète**



FOCUS : la filière conteneurs sur le bassin Rhône Saône (2/2)

Chantier TC Gevrey Chambertin

+/- 10 000 evp



Chantier TC Vénissieux

+/-140 000 evp

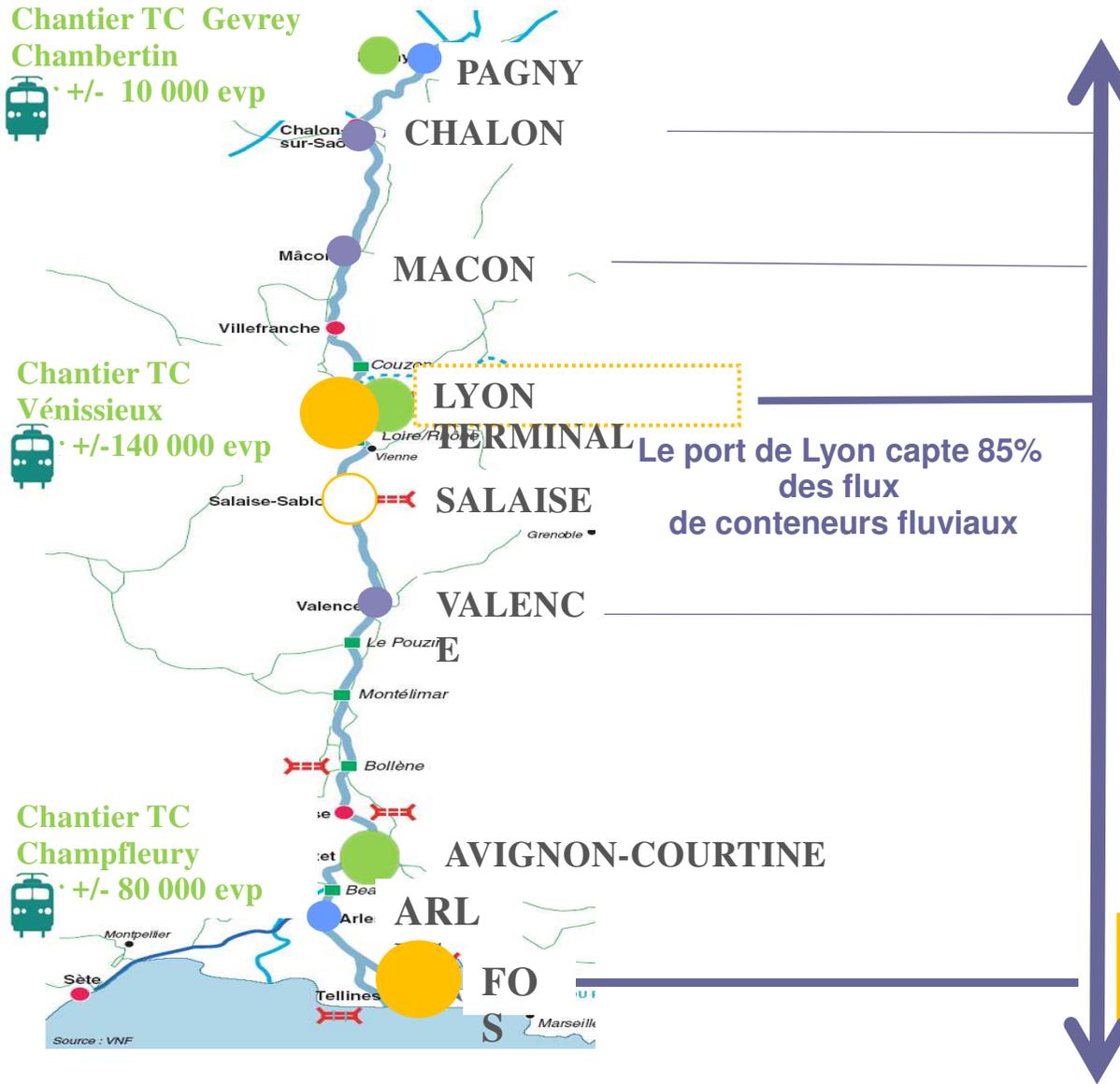


Chantier TC Champfleury

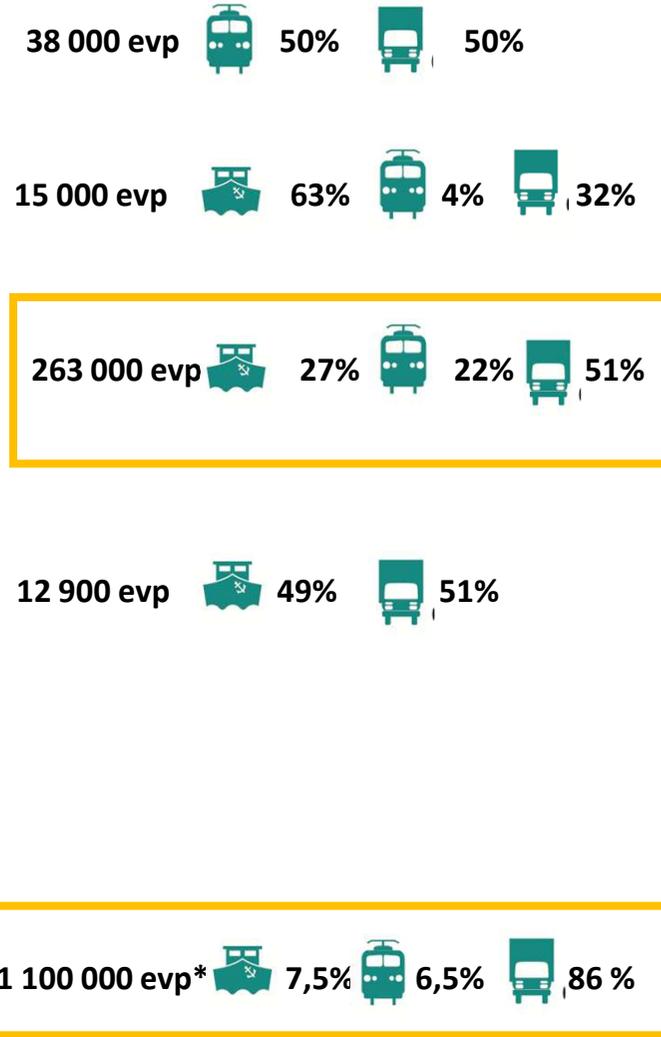
+/- 80 000 evp



Source : VNF



Chiffres 2018



Le port de Lyon capte 85% des flux de conteneurs fluviaux

- Terminal trimodal à vocation locale
- Hub trimodal : T1 et T2
- Projet hub trimodal - T3 à Salaise
- Chantier transport combiné ferroviaire
- Equipement possible pour conteneurs
- * estimations

Le fluvial et les ports : comment ça marche.

Au Nord les plateformes à conteneurs de Maçon et Chalon

□ les plateformes trimodales au nord de Lyon

- Pagny : port public orienté vracs et conventionnels avec possibilité conteneurs, services multimodaux
- **Chalon et Mâcon** : ports publics polyvalents (vracs et conteneurs), lignes combinés et services intermodaux (Green modal, BD rail, VIIA)
- Villefranche : port public orienté vracs et conventionnels, services multimodaux

□ les plate-forme trimodales au sud de Lyon

- Loire sur Rhône : terminaux privés vracs et conteneurs, services intermodaux (Combronde, Ferrovergne)
- **Salaise-Sablons** : terminaux vracs privés + port public polyvalent, orienté vracs et conventionnels, services multimodaux et possibilités services intermodaux → **Le port relai de Lyon avec de fortes possibilités de développement**



SYNTHESE

- ❑ Le fluvial : un mode aux **atouts socio-environnementaux forts** (pollution, bruit, encombrements,...)
- ❑ Le fluvial et le ferroviaire : **des modes complémentaires** à développer pour réduire la part modale du transport routier structurellement plus polluant car mode non massifié → place du routier : là où le fluvial et le fer ne desservent pas les territoires + pré et post-acheminement vers le fer et le fluvial
- ❑ Le fluvial sur Rhône Saône et dans le NFL :
 - ❑ de **fortes réserves de capacités** pour faire passer du trafic sans heurts et sans investissements
 - ❑ Une pertinence forte à utiliser le fluvial pour les échanges **vers le Range Sud** (Fos-sur-Mer + Sète) qui doit être permettre, dans la vallée du Rhône, dans le NFL et vers Chalon/Macon, de **faire du report modal route/fleuve** et de **soulager le ferroviaire**

**DU REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE FLEUVE EST TOUT DE SUITE POSSIBLE
SUR CERTAINES ORIGINES/DESTINATIONS**

**ET LE FLUVIAL PEUT ABSORBER UNE PARTIE DE LA CROISSANCE ESTIMEE DU
TRANSPORT DE FRET DANS LE NFL SUR CERTAINES ORIGINES/DESTINATIONS**