



# **Les aménagements de long terme DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS**

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

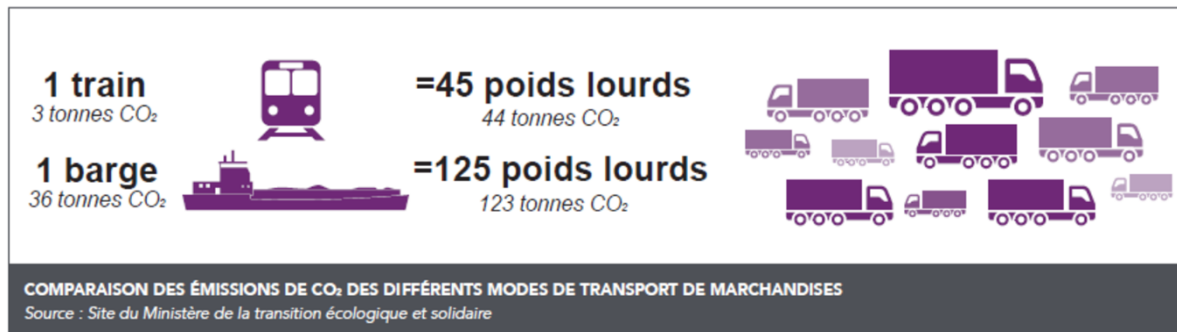
**17 avril 2019 - LYON**

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



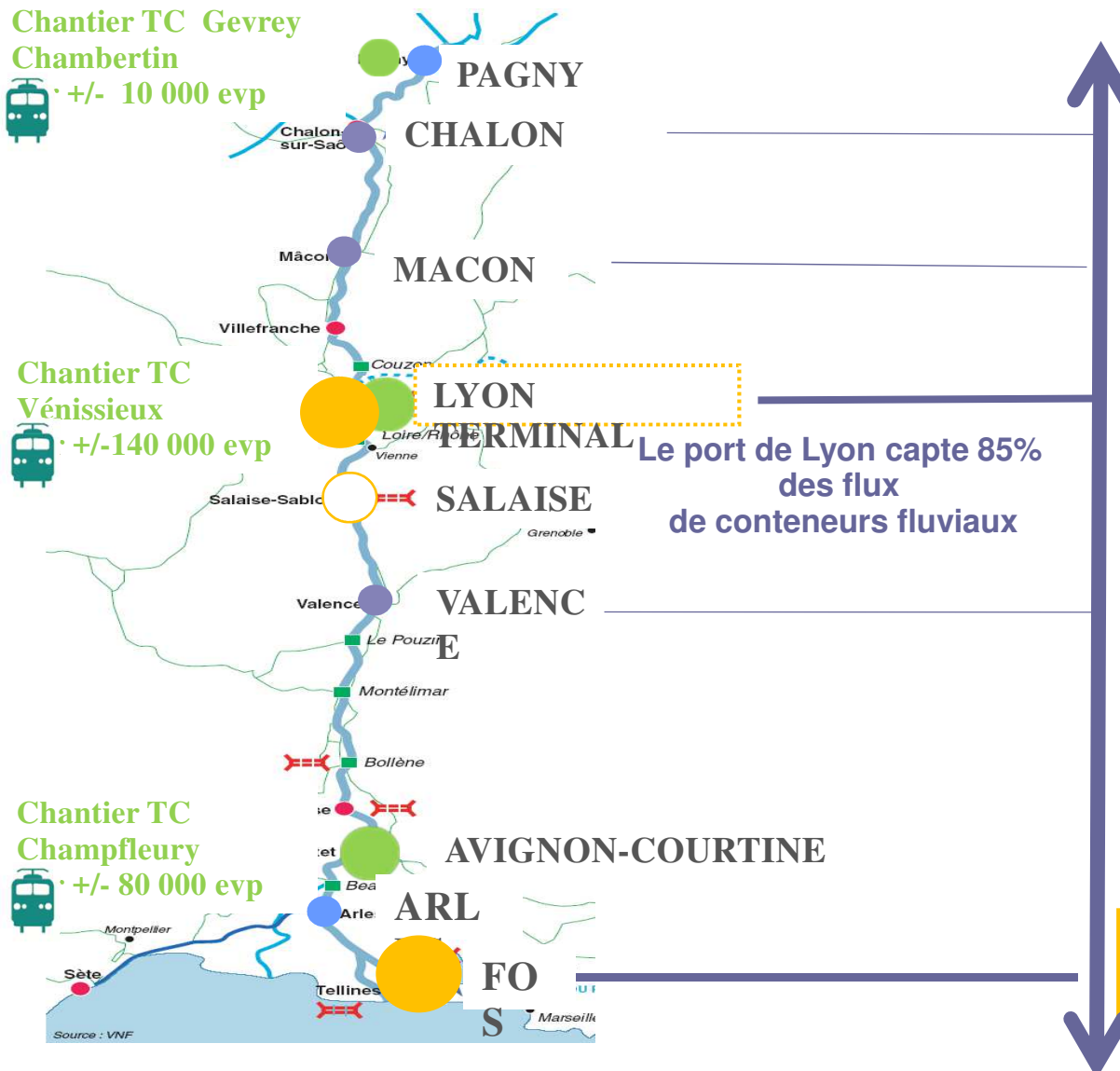
Chantier TC Vénissieux

+/-140 000 evp

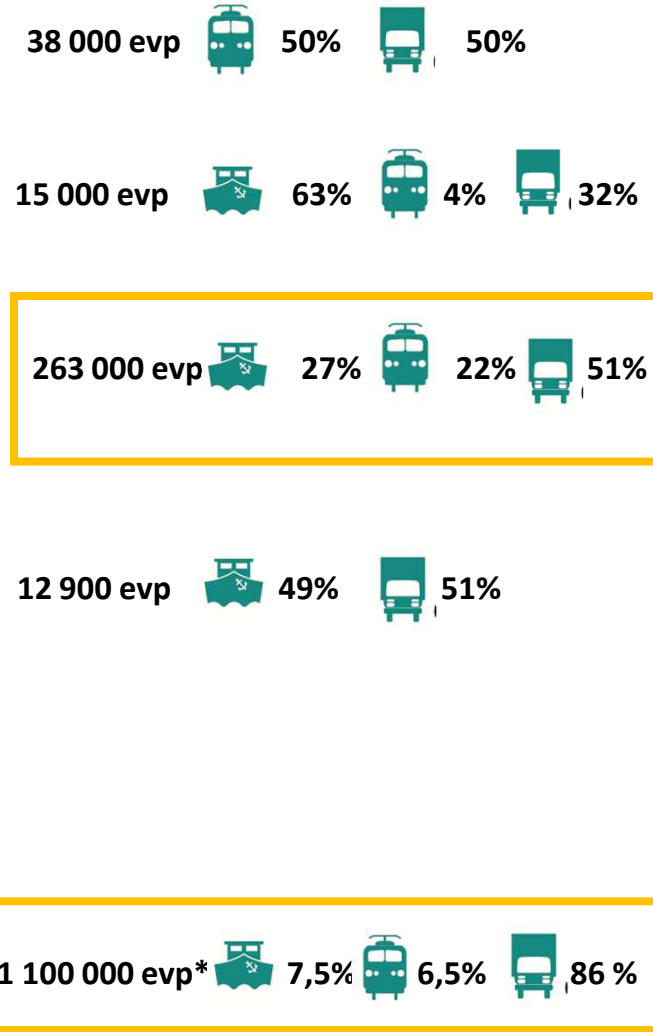


Chantier TC Champfleury

+/- 80 000 evp



## 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 Macon 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**