

# VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°22 - Juillet 2019



## VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Établissement public administratif de l'État, gestionnaire de 6 700 km de canaux et rivières canalisées, porteur d'une mission de développement d'une logistique fluviale durable.

## COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE

1<sup>er</sup> producteur d'énergie 100 % renouvelable (eau, vent, soleil), CNR exploite et aménage le Rhône depuis plus de 80 ans dans le cadre de 3 missions confiées par l'État : produire de l'électricité, développer la navigation fluviale et irriguer les terres agricoles environnantes. Depuis 2004, elle déploie en outre des Plans de Missions d'intérêt général.

### Contact

Rachid Bioud  
Voies Navigables de France  
2, rue de la Quarantaine  
69321 Lyon Cedex 05  
Tél. : +33 4 72 56 59 26  
ddev.rhonesaone@vnf.fr

## CAHIER D'ACTEUR

### Le transport fluvial de marchandises, une « solution douce » complémentaire du rail pour soulager les encombrements du Nœud Ferroviaire Lyonnais

## RÉDUIRE LA CONGESTION DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS : UN OBJECTIF PARTAGÉ PAR VNF ET CNR

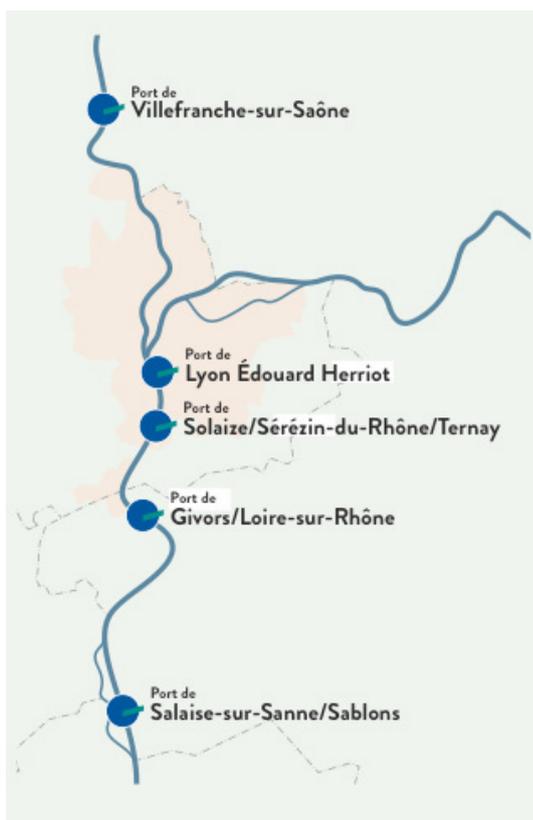
La gestion du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) impacte très sensiblement le transport de marchandises au sein de l'agglomération lyonnaise.

La volonté des pouvoirs publics et de SNCF de travailler à sa résorption est partagée par VNF et CNR, acteurs qui œuvrent, tout comme la SNCF, à l'amélioration de la logistique par transport massifié (fer et fluvial) à travers le réseau des ports de commerce dont ils portent le développement et les voies fluviales qu'ils gèrent.

Il s'agit, par report sur le fer ou le fleuve, de réduire la place du transport routier au maximum et, autant que possible, de limiter l'utilisation du mode routier aux trajets de pré et post acheminement vers le fer et le fleuve.

L'objectif d'améliorer la fiabilité du réseau ferré et, par là, de la performance d'acheminement (respect des délais) vers les ports embranchés au fer répond ainsi à une demande certaine d'augmenter la compétitivité de la chaîne logistique du transport de marchandises massifié. Ce faisant, cela permettrait, in fine, de renforcer le positionnement de l'agglomération lyonnaise comme une place logistique nationale de premier plan, l'ensemble des acteurs intéressés ayant à gagner dans l'amélioration de son attractivité.

Comme pour les gares à passagers de l'étoile ferroviaire lyonnaise, l'amélioration des niveaux de service du NFL est ainsi essentielle au développement du système des ports de la région lyonnaise (Villefranche-sur-Saône, Lyon, Loire-sur-Rhône, Salaise) et plus largement du bassin Rhône Saône de Fos-sur-Mer et Sète jusqu'en Bourgogne-Franche Comté (Pagny, Chalon-sur-Saône...). Elle est en soi indispensable au développement des ports maritimes de Marseille et de Sète et à l'utilisation du mode ferroviaire pour la desserte et le développement de leur hinterland.



## RHÔNE ET SAÔNE : DES VOIES DE TRANSPORT À LA FOIS ALTERNATIVES ET COMPLÉMENTAIRES AU RÉSEAU FERROVIAIRE DU NFL

Si les principales difficultés du NFL et les principales raisons de sa congestion sont bien identifiées, si la majorité des difficultés est due à la forte croissance du trafic voyageurs, comparativement au fret, et si des projets sont actuellement à l'étude pour y remédier, CNR et VNF souhaitent mettre en avant, afin de réduire la saturation au sein du NFL, une solution complémentaire au transport de marchandises par rail.

Il existe en effet, au sein de l'agglomération, des voies de transport à grand gabarit, en capacité d'absorber quatre fois plus de trafic (\*) qu'aujourd'hui sans investissement et qui permettraient de faire transiter, de façon sécurisée (tant pour les délais qu'en ce qui concerne les risques d'accident), plusieurs millions de tonnes de marchandises supplémentaires : il s'agit du Rhône et de la Saône.

(\*) *trafics journaliers aux écluses Sud et Nord de Lyon :*

- *Pierre-Bénite sur le Rhône : 7 à 8 bateaux de fret + 6 à 7 bateaux à passagers max*

- *Couzon aux Monts d'Or sur la Saône : 5 à 6 bateaux de fret + 5 à 6 bateaux à passagers max*

## LES ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial de marchandises est en effet doté d'atouts majeurs : mode de transport sûr, économique, peu polluant, il est idéal pour opérer des déplacements massifs de marchandises. Les grands convois, constitués de deux barges propulsées par un pousseur, qui circulent sur les fleuves et les canaux à grand gabarit comme le Rhône et la Saône, peuvent atteindre 4 400 tonnes de chargement en vrac, soit l'équivalent de 110 wagons de 12 mètres et 40 tonnes chacun (soit environ deux trains complets). Par ailleurs, ils permettent un transport de conteneurs très efficace : un convoi poussé de deux barges achemine l'équivalent de 288 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) qui auraient nécessité environ 3 trains. Aussi, une offre globale de solutions de transport pour les chargeurs, intégrant le fer le fleuve, et utilisant davantage et judicieusement le transport de marchandises par voie fluviale constituerait à nul doute une solution efficace de réduction de la saturation du NFL.

Le Rhône et la Saône ne connaissent, en outre, compte tenu de leur réserve de capacité, aucun encombrement et offrent ainsi de bonnes conditions de fiabilité et de régularité dans les délais d'acheminement et de livraison des marchandises.

Les bateaux constituent également des capacités de stockage flottant, permettant de traiter à bord les formalités douanières pour l'import/export via Fos-sur-Mer ou Sète et d'offrir une gratuité à un stockage qui devient payant à terre.

Ils sont aussi fortement recommandés pour le transport de marchandises pondéreuses : produits agricoles (céréales, graines oléagineuses...), matériaux de construction (sable, gravats, produits métallurgiques...), déchets métalliques, combustibles minéraux. Les fleuves sont par ailleurs très adaptés au transport de matières dangereuses (produits pétroliers ou chimiques).

Par ailleurs, utiliser la voie d'eau pour le transport de marchandises est loin d'être neutre dans le contexte environnemental actuel. Une tonne transportée sur le fleuve rejette en effet trois à quatre fois moins de CO2 que par la route ce qui renforce d'autant notre vision d'une complémentarité évidente entre les modes de transport massifiés par rapport à la route. En France le transport de marchandises par la route émet ainsi 95 g de CO2/ t.km alors qu'il n'émet que 4 à 10 g par le fer (mode majoritairement électrifié) et de 21 à 44 g par le fleuve selon la taille des bateaux (référence : étude ADEME – TL&A 2006).

Ces données ont été actualisées en 2019 et étendues aux pollutions NOx et PM :

en g/t.km		FLUVIAL		ROUTE (PL)	
		Moyennes avalant/montant, à charge/à vide, et par type de bateaux			
Source données		Fluvial TLA 2006	Fluvial AJBD 2018 (V avr 2019)	PL (Ville/route/autoroute) Deloitte 2008 (> 26 T uniquement)	
Impact et gaz	Changement climatique	CO2	21,5 à 44,3	8,8 à 34,7	58,7 à 160,4
	Santé	NOx	nd	0,09 à 0,66	0,55 à 1,46
	Santé	PM	nd	0,003 à 0,020	0,01 à 0,05

Étude présentée par l'ADEME lors du colloque « Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique » organisé par VNF le 29 mai 2019 à Paris.

Dans un proche horizon, les émissions de CO2 du transport fluvial seront très réduites grâce au verdissement des motorisations qui débute et va se poursuivre progressivement.

Enfin, quelles que soient les méthodes d'évaluation, celles-ci s'accordent toutes sur la performance du mode fluvial, d'une part, en matière de nuisances sonores du fait de l'absence de bruit de roulement et, d'autre part, en termes d'accidents, leur taux d'occurrence et leur niveau de gravité faible faisant du fluvial le mode de transport terrestre le plus sûr.

Autrement dit, la voie d'eau est dotée d'atouts indéniables dans le monde du transport de fret : de fortes réserves de capacité sur le Rhône et la Saône, des délais fiables, une faible empreinte énergétique et environnementale, un impact réduit en termes de santé publique (pollution de l'air et bruit) et une faible accidentologie. Elle est, à ce titre, très complémentaire du rail.

## UNE SOLUTION DE TRANSPORT GLOBAL : LA COMODALITÉ FER/FLEUVE

Au vu de ces éléments et en notre qualité de gestionnaire des voies d'eau, infrastructures de transport ayant largement fait la preuve de leur fiabilité, et, plus largement de développeur des ports fluviaux, nous sommes convaincus de la complémentarité entre le fer et le fleuve et de la possibilité de proposer, à destination tant des chargeurs que des transporteurs, une offre de transport massifiée globale et coordonnée.

Dans le cadre du débat public en cours sur le NFL, il apparaît souhaitable de réfléchir à la mise en œuvre opérationnelle du report, lorsque c'est pertinent, d'une partie du fret ferroviaire circulant au cœur du NFL - et dans les vallées du Rhône et de la Saône - vers la voie d'eau de façon à faire transiter, de la façon la plus optimale possible, des flux de marchandises en cœur d'agglomération sur un axe fluvial Nord / Sud et, ce faisant, à contribuer à la réduction de la saturation du NFL.

À ce titre, il nous apparaît nécessaire d'identifier les sites portuaires judicieux, aux abords de la Métropole, offrant un double embranchement, à la fois ferroviaire et fluvial. Les plateformes combinant les trois modes de transport (route, fer, fleuve) disponibles sur l'axe Saône-Rhône pourraient en effet offrir de nouvelles opportunités de dessertes multimodales basées sur le concept de « portes Sud et Nord » du système portuaire lyonnais : les sites de Salaise et Loire-sur-Rhône assurant la desserte Sud, les ports de Villefranche-sur-Saône et de Mâcon la desserte Nord. Le Port de Lyon, restant fondamental et majeur pour le système de transport de la région lyonnaise, viendrait compléter ce dispositif pour les besoins de fret en cœur de Métropole.

Les premiers éléments de ce travail ont été conduits à travers le « Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence » et méritent d'être approfondis à travers un travail conjoint entre les acteurs du fer et du fleuve.

Une fois ces sites, bénéficiant de bons niveaux de services logistiques en termes de transbordement de marchandises, de régularité et de fréquence des modes massifiés (fluvial et ferroviaire), identifiés, il s'agirait de favoriser la meilleure comodalité possible (c'est-à-dire le bon usage du fer ou du fleuve en fonction des zones desservies et de leur compétitivité) entre les modes de transport pour désaturer le NFL sans créer de flux routiers supplémentaires au cœur de Lyon.



[http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ\\_id=39658](http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=39658)

## CONCLUSION

Aussi, VNF et CNR estiment qu'en parallèle des solutions de long terme d'aménagement du NFL, il est possible et nécessaire de porter des solutions de moyen terme autour du développement de la comodalité fer/fleuve.

Il s'agit :

- de travailler à une complémentarité accrue de ces deux modes de transports massifiés, fer et fluvial, en organisant toujours mieux l'approche globale des solutions de transport pour les chargeurs
- de plus utiliser le transport fluvial dans son domaine de pertinence
- de réaliser les aménagement nécessaires relativement modestes dans des plateformes tri-modales au Nord et au Sud de Lyon.