

cn **d** **p**

Commission particulière

**du débat public
politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien**

Lyon le 5 avril 2006



Place du fleuve dans la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

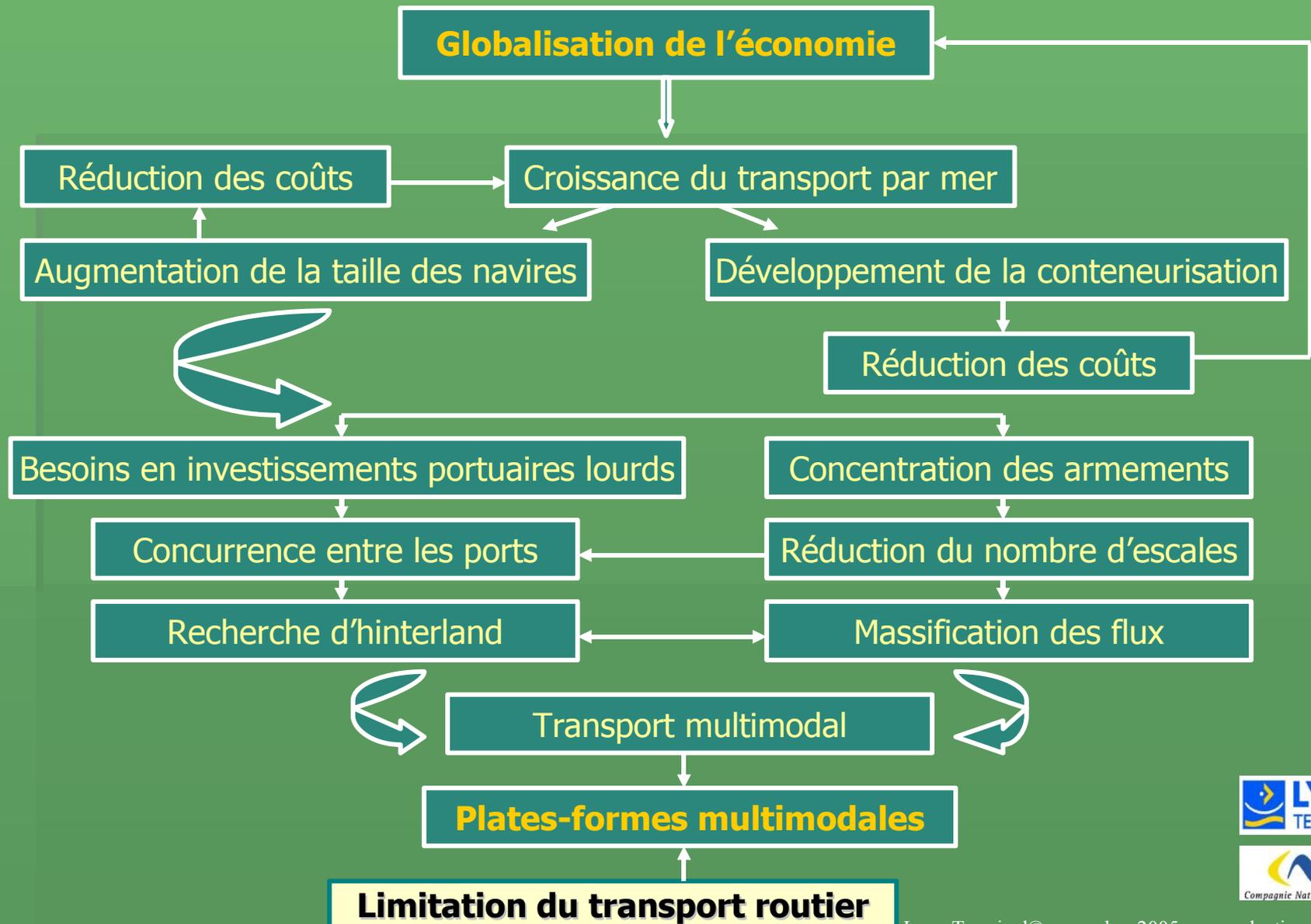
Exemple du conteneur



Transport maritime

-  90 % des échanges internationaux s'effectuent par mer
-  Le taux de conteneurisation est supérieur à 50 % et continue de s'accroître

Transport de conteneurs – la demande



Quelques données

La capacité **actuelle** mondiale est de **7 400 000 EVP** et elle devrait atteindre **9 150 000 EVP** en janvier 2007.

Navires de plus de 7 500 EVP

- **2002**: 28 unités
- **2005**: > 100 unités

Le trafic mondial de conteneurs va passer de **350 millions EVP** en 2005 à **700 millions** en 2012.



Point n°1

Extraits du rapport 2003

« Évolution des politiques publiques en faveur du transport combiné rail/route »
du Conseil National de l'Évolution et le Commissariat Général au Plan.

« Les armements cherchent à réaliser d'importants gains de productivité sur les maillons les plus coûteux: la manutention et les acheminements terrestres dans l'hinterland.

Les ports doivent dès lors disposer d'une desserte puissante et de qualité pour massifier des flux dans l'hinterland, rôle stratégique dévolu au transport ferroviaire. »



Point n°2

Les plates-formes multimodales doivent de leur côté se préparer à traiter de grandes quantités de conteneurs et compte tenu des délais de réalisation des projets structurants , engager dès aujourd'hui le travail de recensement des besoins et de recherche des financements.



Point n°3

La constitution d'un réseau de plates-formes multimodales par les ports et les compagnies maritimes ne peut cependant entraîner un mitage du territoire.

Il s'agit donc de sélectionner un certain nombre de points géographiquement bien placés et dont les accès par mode massifié sont les meilleurs possibles.

Les plates-formes de l'axe Rhône/Saône en font partie.



Point n°4

Il faut intégrer ces plates-formes multimodales dans leur environnement et pour ne pas encourager un recours excessif au transport routier pour les dessertes terminales étudier la mise en place de services ferroviaires de courte distance en favorisant l'interface fer/fleuve.

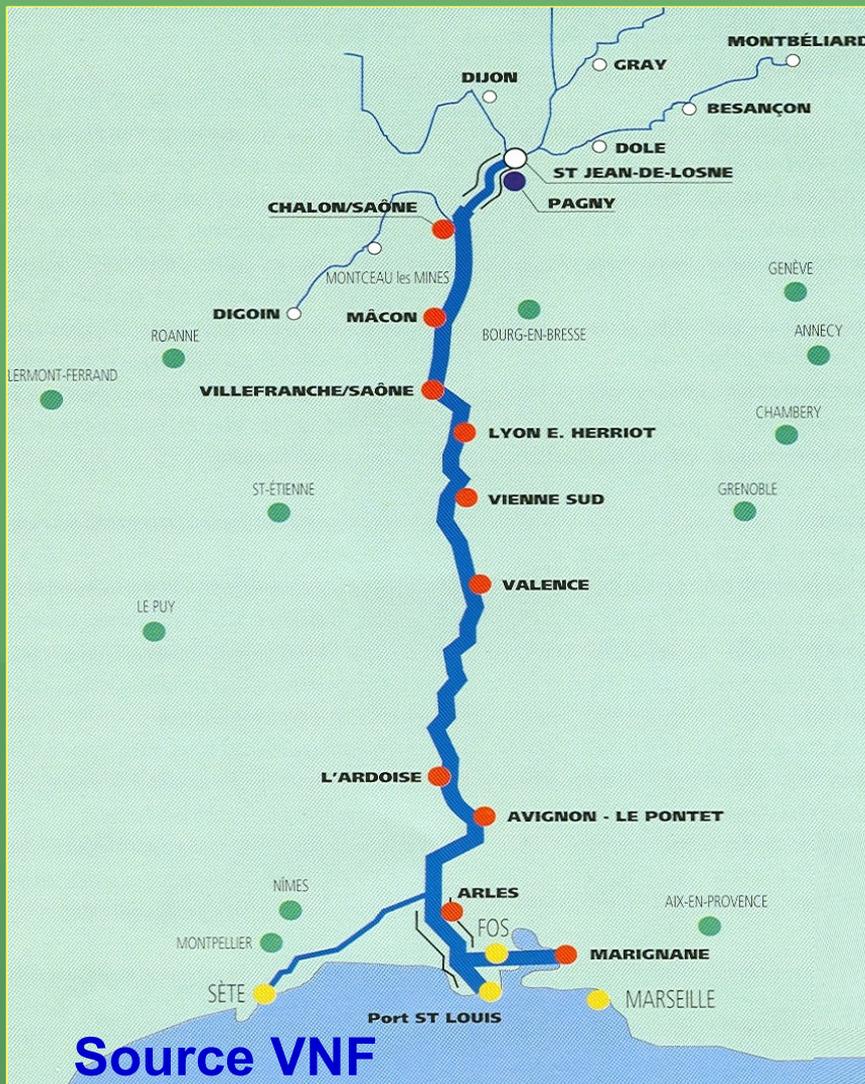


Logique d'axe

**Comment utiliser au mieux
les infrastructures fluviales existantes**



L'axe fluvial Rhône Saône



	Grand gabarit pouvant accueillir des fluvio-maritimes de 3000 t		Grand gabarit
	Mise au grand gabarit en cours d'aménagement		Gabarit 1000 t
			Petit gabarit
	Port maritime		Villes sous influence des ports
	Port public fluvial		Port public en construction



Quelques chiffres

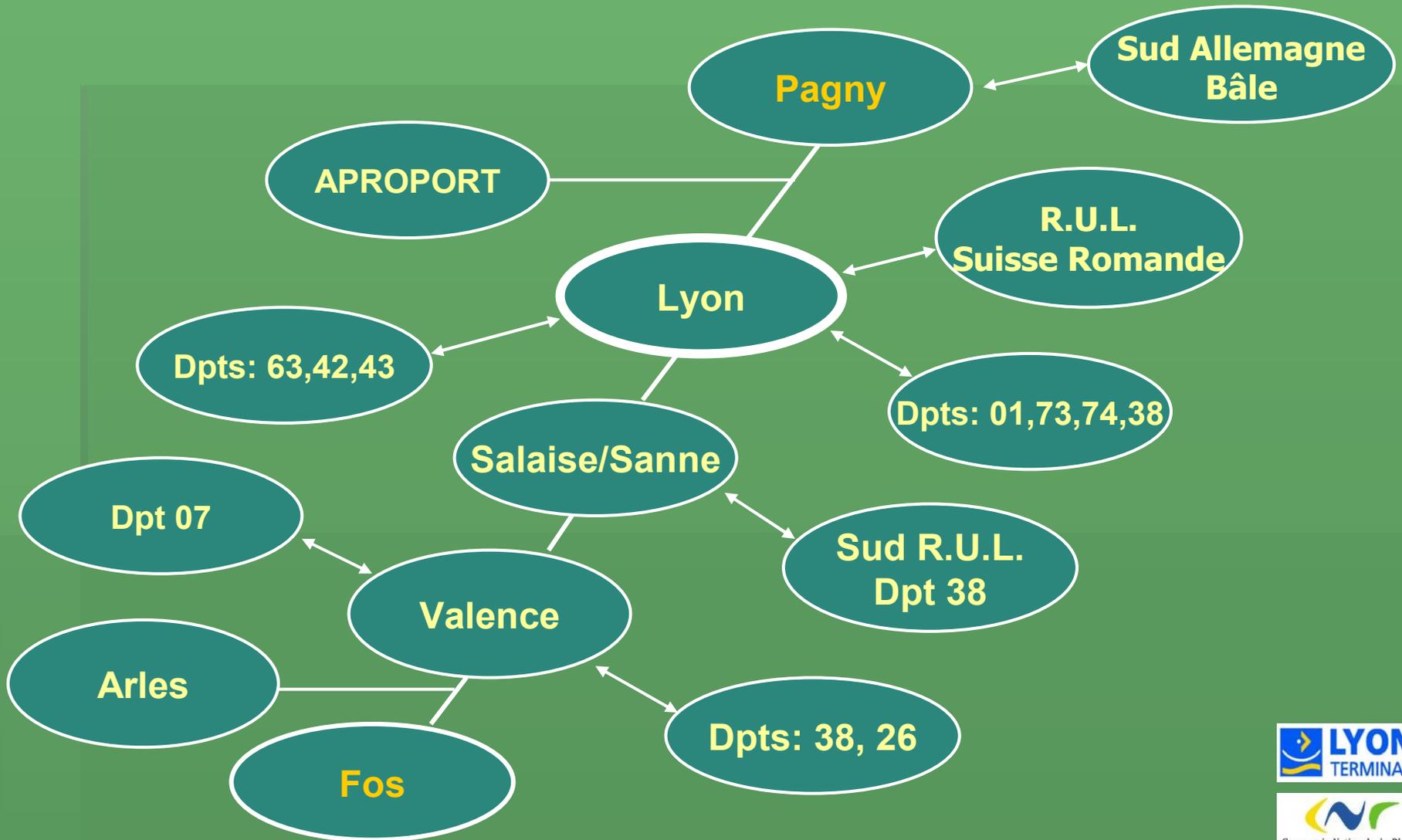
- un convoi de 2 barges = 300 conteneurs = 300 camions
- un train = 80 camions

Avec 5 litres de carburant par tonne de marchandise,
une barge parcourt:

- 75 fois plus de distance qu'un avion
- 5 fois plus qu'un camion



Axe conteneurs



Les distances



Le transport fluvial de conteneurs en France

	2004	2005	%
Axe rhénan (France)	178 000 EVP	160 000 EVP	- 9,8
Bassin de la Seine/Oise	83 000 EVP	122 000 EVP	+ 40,8
Bassin du Nord/Pas de Calais	58 000 EVP	62 000 EVP	+ 6,1
Axe Rhône Saône	46 000 EVP	56 000 EVP	+ 20,2

Source VNF



Prévisions de trafic sur l'axe (EVP)

	2006	2008	2010
Port de Fos (source PAM)	680 000	740 000	1 500 000
Trafic de pleins	47 600	59 200	135 000
Trafic de vides	22 000	26 000	30 000
Total par fleuve	69 600	85 200	165 000



Les objectifs de la logique d'axe

- contribuer au développement du port de Fos
- desservir les besoins des économies locales en évitant un recours excessif à la route
- éviter le transport routier de transit pour les marchandises non destinées aux régions traversées par le Rhône
- utiliser au maximum les ressources du transport ferroviaire courte distance.
- s'inscrire dans une démarche de développement durable et d'optimisation des ressources foncières.



Les moyens

- Renforcement des partenariats : État, CNR, VNF, Conseils Régionaux, CCI, PAM, Douanes, Chargeurs...
- Poursuite des investissements dans les infrastructures portuaires fluviales.
- Gestion cohérente des priorités d'investissements.
- Mise en place du concept de logique d'axe.
- Mise en place du concept de Gateway.
- Création d'un système ferroviaire de courte distance



Un exemple: 2006

Port de Lyon – Édouard Herriot Terminal 2

10 hectares
200 m de quai
Portique mobile
2000 m de linéaire ferroviaire

16,5 millions d'euros
Financement: CNR
CPER/Rhône Alpes



Compagnie Nationale du Rhône

**Merci
de votre attention**

