



Logistique – Intermodalité fret  
**Evolution du système d'intermodalité fret global  
 à l'échelle de la région urbaine lyonnaise**

**Mise en place du dispositif de veille stratégique**

**Rappel de l'étude des besoins conduite en 2008**

L'étude des besoins en matière d'équipements d'intermodalité à l'échelle de la région urbaine lyonnaise conduite en 2008 dans le cadre du comité de pilotage de la DTA et animée par la RUL a mis en évidence tant pour le court que pour le long terme :

- L'évaluation des quantités de trafics intermodaux à traiter.
- Les capacités de réponse des équipements actuels face à ces besoins (Vénissieux, Port de Lyon Edouard Herriot).
- Les équipements nouveaux à prévoir.

Pour ces nouveaux équipements, l'étude a permis d'examiner les localisations possibles en tenant compte de la capacité actuelle et à venir des infrastructures ferroviaires d'une part, et du positionnement par rapport au marché d'autre part.

Les grands enseignements à tirer de cette étude sont les suivants :

- Une des conditions nécessaires à l'atteinte des objectifs de report modal (tels qu'inscrits dans le Grenelle de l'environnement) est d'avoir un système global de plates-formes avec des complémentarités fortes et nécessaires, et un ancrage dans le territoire économique.
- Deux grands schémas de déploiement se dessinent, selon que le nouvel équipement multi techniques majeur sera développé dans le secteur Sud-Saint Exupéry-Grenay ou Ambérieu. Le premier site apparaît plus attractif vis-à-vis du report modal car situé au plus près des zones émettrices ou réceptrices de trafic. Mais il est tributaire, pour une desserte optimale, de la réalisation de grands projets d'infrastructures ferroviaires dont la programmation n'est pas acquise. Le second est plus rapidement mobilisable mais plus éloigné des marchés. Quel que soit le choix, l'étude montre la nécessité de valoriser au mieux le potentiel des équipements actuels (port de Lyon Edouard Herriot et Vénissieux).
- Dans les deux cas, les ports de Salaise-sur-Sanne à moyen terme et de Villefranche sur Saône à plus long terme sont à intégrer dans le système, de même que le chantier de transport combiné dans la région stéphanoise.

## Suites données

Elles sont de deux natures et portent sur l'engagement :

- D'actions en termes d'études et de travaux sur les sites existants (plate-forme de Vénissieux, ports de Lyon Edouard Herriot et Salaise-sur-Sanne) entre les partenaires concernés. Ces actions relèvent du contrat de projet Etat-Région 2007-2013.
- D'une veille concernant l'évolution de la cohérence du système intermodal global à l'échelle de la région urbaine lyonnaise en fonction notamment des éléments de marché et des réglementations, et de la réalisation des projets d'infrastructures et des équipements.

Conduite avec l'ensemble des partenaires impliqués dans la première phase, cette démarche s'inscrit dans le cadre du suivi de la DTA et bénéficie de crédits FNADT au titre de la coopération métropolitaine jusqu'à mi 2011. L'animation est confiée à la RUL avec l'appui du bureau d'études Jonction. Les modalités d'organisation et le contenu de la veille ont été présentés en comité de pilotage de la DTA le 27 avril 2010.

## Contenu du dispositif de veille stratégique

Plusieurs outils sont mis en œuvre afin d'identifier, de comprendre et d'évaluer les facteurs impactant le système intermodal :

### ➤ Un tableau de bord

Il permettra de répertorier, suivre et évaluer le niveau d'atteinte des objectifs du système intermodal aux trois horizons temps : 2015 - 2020 - 2030.

Il est construit autour des facteurs d'évolution suivants :

- Conjoncture de la filière transport-logistique et de son environnement socio-économique.
- Encadrement réglementaire du secteur des transports : régulation et incitation au report modal.
- Structuration des équipements logistiques et intermodaux : capacités de traitement et niveau de service.
- Projets et nouveaux investissements en infrastructures : part modale (kilomètres, sillons ...), type d'usage (voyageurs/fret), calendrier de réalisation.
- Evolution de l'usage du conteneur par filière.
- Stratégies des opérateurs ferroviaires et fluviaux.

### ➤ Des notes stratégiques

Elles ont pour objectifs de décrire les principaux éléments d'informations collectés et analysés par grand thème et projet.

Les thèmes retenus sont les suivants :

- Les équipements du dispositif intermodal de la région urbaine lyonnaise : entre concurrence et complémentarité, les voies de l'optimisation.
- Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) : obligation et/ou opportunité pour le système intermodal de la région urbaine lyonnaise.
- Les grands courants de trafics conteneurisés en Europe : situation et évolution des grands courants de trafics conteneurisés (fin 2010).
- Vision prospective des transports combinés : les équipements intermodaux de demain, mixité et normalisation (fin 2010).
- L'impact de la réglementation sur les transports de fret : réglementation dans les transports, de l'harmonisation au report modal (fin 2010).
- L'impact de la réforme territoriale et de la Loi Grenelle II (1er semestre 2011).

### ➤ Des notes d'alerte

Elles seront établies en tant que de besoin afin de faire remonter rapidement l'information au comité technique sur des événements intervenant durant ces cycles de veille.

### ➤ Des notes de benchmark

Leur objectif est de décrire, comparer et analyser les pratiques et performances de dispositifs intermodaux identifiés dans d'autres métropoles en France et en Europe.