



Dispositif de veille partenarial sur l'évolution du système d'intermodalité fret global à l'échelle de la région urbaine lyonnaise

Tableau de bord

Décembre 2010



Sommaire

Contexte	Page 2
Nature et objectifs du document	Page 2
Thème 1 - Conjoncture de la filière transport-logistique	Page 5
Thème 2 - Encadrement réglementaire du secteur des transports	Page 10
Thème 3 - Structuration des équipements logistiques et intermodaux ..	Page 10
Thème 4 - Projets et nouveaux investissements en infrastructures	Page 11
Thème 5 - Evolution de l'usage du conteneur par filière	Page 12
Thème 6 - Stratégies des opérateurs ferroviaires et fluviaux	Page 12

Contexte

Dans le cadre du suivi de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, la RUL a piloté en 2008 une **approche globale des besoins en équipements d'intermodalité** de la région urbaine lyonnaise [conduite avec l'appui du bureau d'études Jonction].

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.

Pour assurer un suivi des objectifs issus de l'étude, il est apparu nécessaire de mettre en œuvre un **dispositif de veille stratégique** portant sur les paramètres impactant la cohérence du système intermodal global de la région urbaine lyonnaise : l'évolution du marché et des réglementations, ainsi que la réalisation des projets d'infrastructures et d'équipements.

Plusieurs outils ont été mis en œuvre à cette fin. Il s'agit notamment du présent tableau de bord, mais également de notes stratégiques ou de benchmark.

Nature et objectifs du document

Le tableau de bord constitue l'un des outils du dispositif de veille intermodale. Il contribue au partage et à la diffusion de la connaissance » dans le domaine du fret et de l'intermodalité.

Il permet de consolider les chiffres-clés, d'en assurer l'actualisation chaque année tout en mettant en perspective les grandes tendances d'évolution du marché, les jeux d'acteurs ainsi que leurs options stratégiques.

Pour ce faire, le tableau de bord a été construit autour de **six grands thèmes** regroupant les facteurs d'évolution de l'intermodalité :

>> Thème 1 - Conjoncture de la filière transport-logistique

Objectifs :

- Quantifier les trafics par mode : routier, ferroviaire, fluvial et fluvio-maritime (regard particulier sur le bassin Rhône-Saône élargi à la liaison Rhône- port de Sète), maritime (regard particulier sur le GPMM), aérien.
- Evaluer les trafics intermodaux de l'année en cours et aux horizons 2015/2020/2030 (selon disponibilité de l'information dans diverses études prospectives).

Moyens :

- Données statistiques trafics : UE/Eurostat, SOeS, CNR, TLF, FNTR, VNF, SNRS, DREAL, ...
- Données trafics opérateurs : UIRR, GNTC, Naviland Cargo, Novatrans, ECR, Europorte, T3M, RSC, CFT, PLEH, LT, GPMM, Port Sud de France ...

NB : Soulignons toutefois une limite à cet exercice, depuis que le marché ferroviaire est ouvert à la concurrence, la plupart des opérateurs intermodaux rechignent, voire refusent de diffuser leurs résultats et données de trafics.

>> Thème 2 - Encadrement réglementaire du secteur des transports

Objectifs :

- Événements marquants dans l'évolution du cadre réglementaire du secteur des transports et de son environnement socio-économique.

Moyens :

- Données législatives/réglementaires : MEEDDM (Grenelle Environnement), Journal Officiel, Lamy Transport, Lexipro, CNR, TLF, FNTR, ADEME, ...

>> Thème 3 - Structuration des équipements logistiques et intermodaux

Objectifs :

- Repérer les aménagements effectués sur les équipements intermodaux actuels.
- Evaluer les capacités de réponse de ces équipements aux besoins futurs.

Moyens :

- Revue de presse spécialisée : L'Officiel des Transporteurs, Bulletin des transports et de la logistique, transports Actualités, Le Journal de la Marine Marchande, Navigation Ports & Industries, Logistique Magazine, Supply Chain Magazine, Opale,
- Echanges réguliers avec les personnes ressources (acteurs de la filière : transporteurs, logisticiens, opérateurs ferroviaires, fluviaux et portuaires, aménageurs et investisseurs immobiliers,...)

>> Thème 4 - Projets et nouveaux investissements en infrastructures

Objectifs :

- Identifier, décrire ces projets d'infrastructures et d'équipements nouveaux (localisation, dimensionnement, fonctionnement, gouvernance, partenariat).
- Comparer, lorsque cela est possible, ces projets à d'autres opérations similaires réalisées dans ou en dehors du périmètre de veille.
- Porter un jugement sur ces projets en termes de niveau de cohérence et d'intégration avec le dispositif intermodal global de la RUL.

Moyens :

- Revue de presse spécialisée
- Echanges réguliers avec les personnes ressources (collectivités locales, Chambres consulaires, aménageurs et investisseurs en immobiliers logistiques, opérateurs de transport et logisticiens, gestionnaires de réseaux).

>> Thème 5 – Evolution de l'usage du conteneur par filière

Objectifs :

- Faire un zoom [en complément du thème 1] sur les trafics conteneurisés de l'année en cours et aux horizons 2015/2020/2030 [selon disponibilité de l'information dans diverses études prospectives].

Moyens :

- Revue de presse spécialisée, rapports d'études de cabinets spécialisés
- Echanges réguliers avec les opérateurs portuaires [GPMM] et les grands chargeurs [industriels, distributeurs] développant une activité Import/Export.

>> Thème 6 – Stratégies des opérateurs ferroviaires et fluviaux

Objectifs :

- Faire un zoom [en complément du thème 3] sur l'évolution de la fonction logistique [fonction transversale et toujours plus stratégique] et le positionnement stratégique des opérateurs acteurs de l'intermodalité.

Moyens :

- Revue de presse spécialisée, newsletters des opérateurs [comme Géodis Mag, ...]
- Echanges réguliers avec les opérateurs ferroviaires [Fret SNCF/Naviland Cargo/Novatrans/VFLI, ECR/DB, Socorail/Europorte, TAB,...] et les opérateurs fluviaux [RSC, CFT, ...].

>> Thème 1 - Conjoncture de la filière transport-logistique

Un contexte concurrentiel accru : Baisse des prix du mode routier

Prix du baril de pétrole	
mi 2008	136 \$
début 2009	43 \$
avril 2010	83 \$

Importance des flux liés au trafic maritime : 85 % des flux marchandises dans le monde viennent du maritime

Evolution du trafic de fret ferroviaire dans les principaux pays européens

Pays	Trafic 2000-2008
Allemagne	+ 64,0 %
Pays-Bas	+ 54,4 %
Royaume-Uni	+ 37,0 %
Suède	+ 18,7 %
Belgique	+ 11,7 %
Italie	+ 4,4 %
Espagne	- 9,7 %
France	- 29,6 %

Source : UE / Eurostat

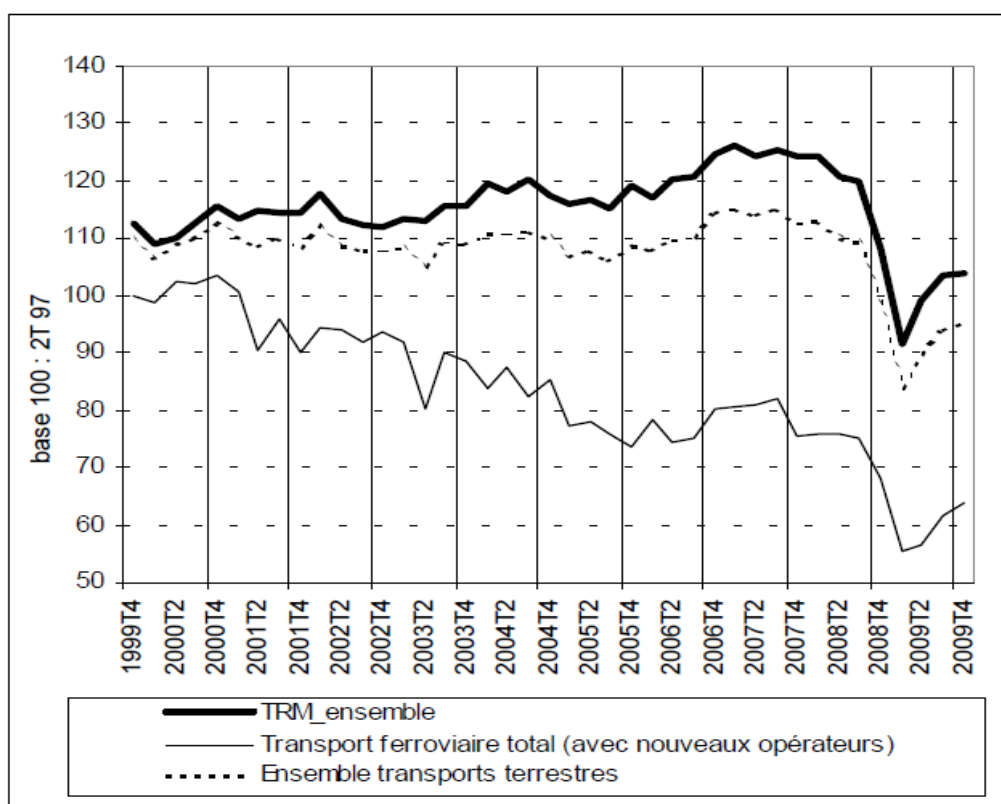
Qu'apprend-on ?

Le mode routier bénéficie depuis 2008 d'une forte baisse du prix du baril de pétrole, ce qui favorise sa compétitivité par rapport aux autres modes [allègement du poste de coût carburant, le plus important pour un exploitant routier avec celui du personnel].

Les trafics conteneurisés maritimes n'ont cessé de croître sur cette période, conséquence directe des délocalisations industrielles vers l'Asie. Les ports maritimes apparaissent plus que jamais comme des « portes d'entrées majeures » [gateways] sur le continent européen [traitement des flux et report modal ; obligation d'usage de moyens de transports massifs pour alimenter leurs hinterlands].

Si la baisse des trafics ferroviaires entre 2000 et 2008 est forte en France, et dans une moindre mesure en Espagne, ce n'est pas le cas des autres pays européens comme l'Allemagne ou les Pays-Bas pour ne citer qu'eux. Cela s'explique en grande partie par la densité de leur tissu industriel et la présence historique d'opérateurs ferroviaires de proximité qui continuent à assurer les dessertes terminales à des coûts compétitifs.

Evolution du trafic routier de marchandises [TRM] en France 1997 – 2009



Source : SOeS, données CVS-CJO

T2 2007 : Sommet historique - Indice environ 127

T1 2009 : Plancher de l'activité TRM - Indice environ 91 - Chute de 28% par rapport au sommet

T4 2009 : Reprise de 13% par rapport au plancher mais encore 15% sous le sommet

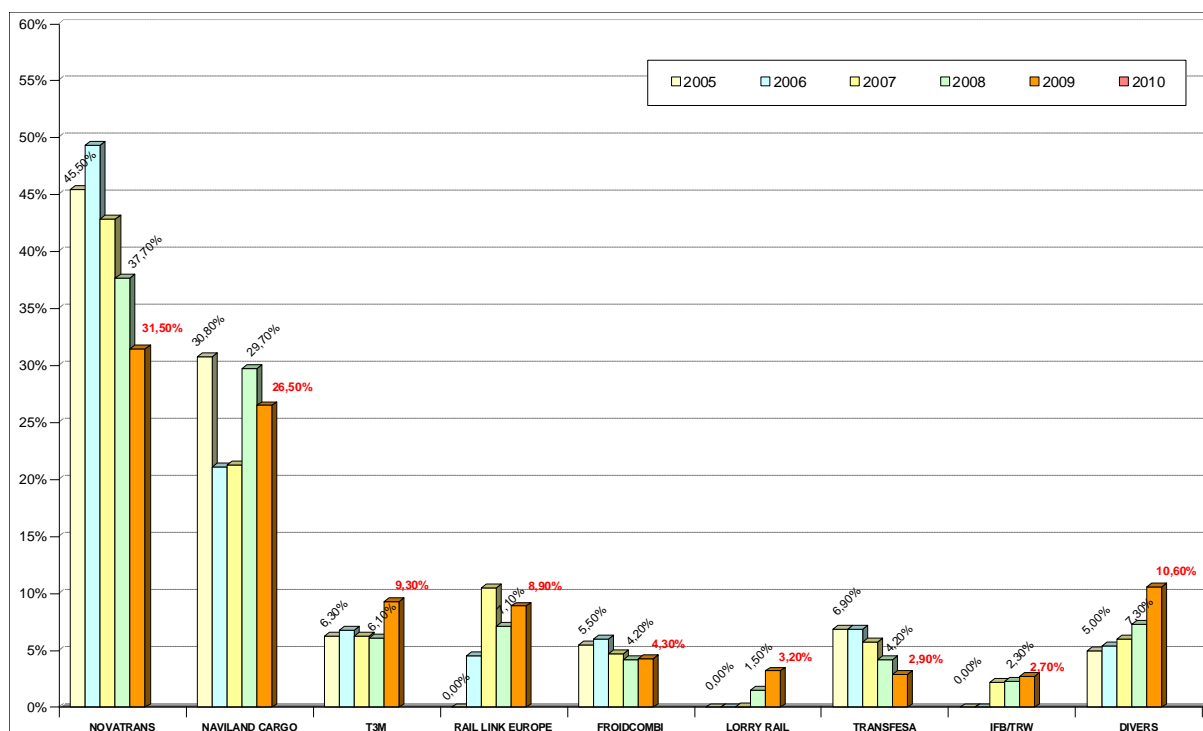
source : CNR

Qu'apprend-on ?

Les indices du Comité National Routier [CNR] traduisent l'impact de la crise économique sur le trafic routier de marchandises et enregistre une chute de -28% de l'activité sur la période 2008-2009 par rapport au référentiel 2007. Si la reprise était perceptible au 4^{ème} trimestre 2009, elle ne permettait pas de revenir au niveau de trafic de l'année 2007.

Le volume de trafics des transports de marchandises, quel que soit le mode, est directement tributaire de la vigueur des activités économiques à un échelon de plus en plus planétaire [interactions].

Parts de marché des opérateurs de Transport Combiné Rail-Route en UTI entre 2005 et 2009 en France



Source : GNTC

Qu'apprend-on ?

Les statistiques de trafics des opérateurs de transports combinés rail-route ne sont plus disponibles qu'à un niveau agrégé (national et annuel) auprès de l'UIRR depuis l'ouverture du marché des transports ferroviaires à la concurrence.

On constate un infléchissement très net du niveau de ces trafics après 2005-2006 ; la reprise de ces trafics est annoncée pour fin 2010. Soulignons que cet infléchissement marque durement l'activité de Lyon Terminal (les lignes fluviales conteneurisées sont « déshabillées » au bénéfice des lignes ferroviaires dont les opérateurs essaient de maintenir la rentabilité).

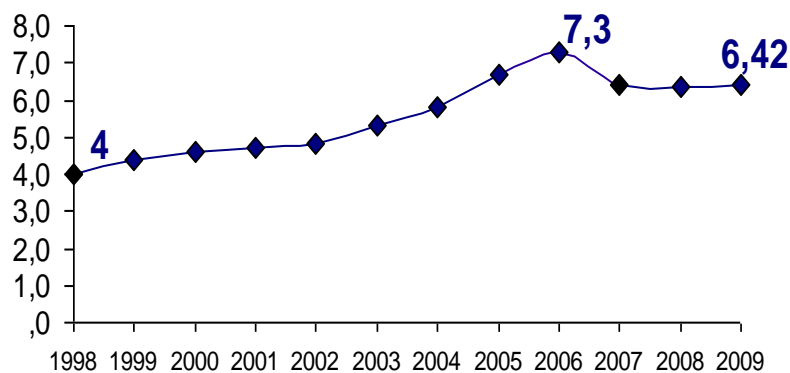
Bien que de nouveaux opérateurs soient entrés sur ce marché des transports combinés rail-route (T3M, Rail Link), les deux opérateurs les plus anciens assurent l'essentiel des trafics (Novatrans pour le transport combiné continental et Naviland Cargo pour le transport de conteneurs maritimes).

A noter que le groupe SNCF-Geodis a désormais pris une participation majoritaire dans la société Novatrans ; il en va de même pour l'opérateur Lorry-Rail (autoroute ferroviaire sur la ligne Le Boulou-Bettembourg).

Evolution des trafics fluviaux 2009/2008 sur le bassin Rhône-Saône

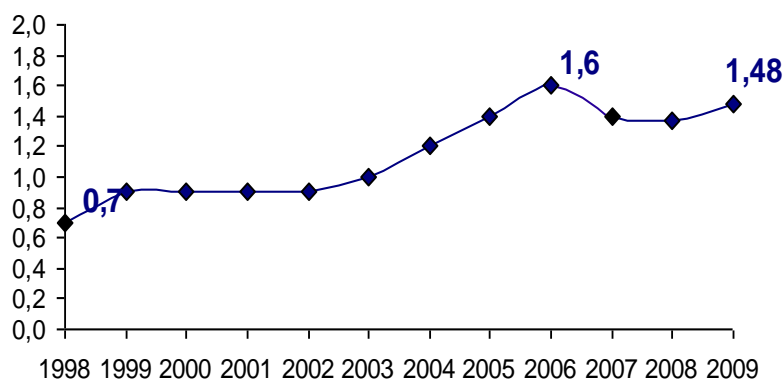
- Stabilité des trafics en volume : grands vracs dominants [céréales, granulats]
- Croissance en t-km: + 7% [diversité des filières]
- 880 000 tonnes en fluvio-maritime : -1%

Millions de Tonnes



Source : VNF

Milliards de Tonnes Kilomètre



Source : VNF

Doublement du trafic en T-km depuis 1997

Qu'apprend-on ?

L'activité en repli du GPMM est imputable au fort recul des trafics de vracs solides et dans une moindre mesure des vracs liquides et hydrocarbures.

Les trafics conteneurs bénéficient d'une légère croissance de 4%, mais ce sont surtout les trafics agroalimentaires céréaliers [phénomène conjoncturel] et biocarburants qui marquent un fort développement [respectivement +36 et +50%].

La diminution des tonnages traités par le port de Marseille se répercute directement sur le niveau d'activité des transports ferroviaire et fluvial qui assurent la desserte de son hinterland et modifie les conditions du report modal.

Activités du Grand Port Maritime de Marseille en 2009

83 millions de tonnes		- 13 %	
Activités qui baissent		Segments qui progressent	
Vracs solides	- 40 %	Céréales et sucre	+ 36 %
Vracs liquides	- 13 %	Biocarburants	+ 50 %
Hydrocarbures	- 10 %	GNL	+ 27 %
Marchandises diverses	- 4 %	Conteneurs	+ 4 %
		Passagers	+ 2 %
		Croisières	+ 18 %

Source : GPMM

Qu'apprend-on ?

Les transports fluviaux sur le bassin Rhône-Saône ont enregistré un doublement de leurs trafics en tonnes kilométriques depuis 1997.

Ces résultats sont dus à la bonne tenue des vracs, trafics traditionnels du fluvial, et à la diversification de l'activité notamment vers des trafics conteneurisés.

L'infléchissement de l'activité en 2006 (en tonnes) s'explique en grande partie par la crise économique qui a touché les vracs et l'activité conteneurs maritimes (en forte baisse).

Hinterland et logistique portuaire du Grand Port Maritime de Marseille

Transport fluvial : 2,3 millions de tonnes		+ 13 %	
Bonne campagne céréalière >>>	Vracs solides	980 000 T	+ 58 %
Fiabilité sociale à Fos >>>	Conteneurs	55 000 EVP	+ 44 %
Baisse des trafics maritimes >>>	Vracs liquides	1 million de T	- 12 %
Transport ferroviaire : baisse estimée à 25 %			

Source : GPMM

Qu'apprend-on ?

Le transport fluvial bénéficie de la bonne tenue des trafics de vracs céréaliers et enregistre une croissance de +13 % tandis que les transports ferroviaires accusent une réduction de leurs trafics de -25 %.

Cette « hémorragie » s'explique également par le désengagement progressif de Fret SNCF de la desserte des wagons isolés.

>> Thème 2 - Encadrement réglementaire du secteur des transports

Grenelle de l'environnement et report modal : ferroviaire et fluvial attendus

- 25% de croissance souhaitée des modes de transport non routiers d'ici à 2012
- Doubler les pré- et post-acheminements fluviaux et ferroviaires dans les ports maritimes d'ici à 2015
- Passer de 14% à 25% la part des modes non routiers avant 2022

Qu'apprend-on ?

Les objectifs ambitieux affichés par le Grenelle de l'Environnement en matière de report modal ne pourront pas se passer des modes alternatifs ferroviaires et fluviaux.

Il est donc impératif de ne pas condamner l'existence et/ou les opportunités de développement de sites et équipements intermodaux en capacité de répondre demain à ces obligations de reports modaux.

>> Thème 3 - Structuration des équipements logistiques et intermodaux

Restructuration des chantiers de transport combiné Naviland Cargo et Novatrans :

- **Création de structures juridiques de type SAS entre Naviland Cargo et Novatrans :**
Mise en commun des moyens de manutentions (matériels et personnels) lorsque la configuration des sites le permet : le site de Vénissieux est concerné.
- **Prestation de terminaliste** sur certaines relations avec externalisation de la traction ferroviaire à des Entreprises Ferroviaires (Fret SNCF, VFLI, Eurocargorail, ...) ; appel d'offre obligé par la Commission de la Concurrence lors de l'ouverture de nouvelles relations.

Qu'apprend-on ?

Le groupe SNCF-Geodis ayant pris une part majoritaire dans le capital de Novatrans, des synergies d'exploitation vont désormais être possibles avec Naviland Cargo lorsque les deux opérateurs sont implantés sur le même site.

Sur Lyon, cette mutualisation des moyens concerne directement le chantier de transport combiné de Vénissieux. Il sera par ailleurs possible pour ces deux acteurs du transport combiné rail-route de n'assurer qu'une prestation de terminaliste (gestion du transfert des caisses mobiles et des conteneurs d'un mode à l'autre) en sous-traitant dans ce cas la traction des trains à une entreprise ferroviaire de leur choix [pas nécessairement Fret SNCF].

Cette nouvelle entité ferroviaire a tendance, dans la période de réduction du volume global d'activité que nous traversons, à drainer les trains du combiné (obligation de massification) au détriment du Port de Lyon Edouard Herriot.

>> Thème 4 - Projets et nouveaux investissements en infrastructures

Le futur terminal d'autoroute ferroviaire lyonnais :

Dans la problématique de l'appel d'offres portant sur la création d'un terminal d'AF en relais d'Aiton, plusieurs sites sont envisageables à court et moyen termes :

- **Grenay** : un site soutenu par les acteurs économiques
 - Site non accessible pour les trains Le Boulou (Perpignan) – Bettembourg (Luxembourg)
 - Accessible seulement depuis Grenoble (situation en cul-de-sac)
- **Ambérieu** : un site aménageable à plus long terme

Saint Fons : un site potentiellement utilisable mais non demandé par les opérateurs. Bien qu'exigüe, il offre pourtant :

- Un positionnement au cœur du marché de la Chimie
- Des correspondances possibles pour les trains Le Boulou – Bettembourg

Qu'apprend-on ?

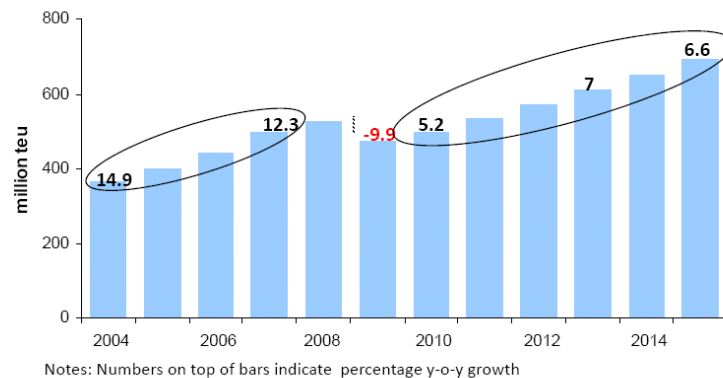
L'autoroute ferroviaire a été retenue par le groupe SNCF-Geodis comme un axe fortement contributif du report modal. La traduction de cet effort sur la région lyonnaise doit se matérialiser par la création d'un terminal afin d'alimenter la ligne actuellement en service entre Le Boulou et Bettembourg.

Plusieurs sites d'accueil sont envisagés, chacun ayant ses avantages et ses inconvénients, appréciés de manières différentes selon les opérateurs et leurs critères d'évaluation (accessibilité ferroviaire et routière, proximité aux marchés, ...).

>> Thème 5 - Evolution de l'usage du conteneur par filière

Avec une croissance mondiale positive en 2010, le trafic conteneur est projeté à un taux de croissance de 5% en 2010

Source : GPMM



Source: Drewry Shipping Consultants

Qu'apprend-on ?

Au niveau mondial, on a retrouvé les valeurs d'avant crise. Les prévisions de trafics de conteneurs annoncent en 2010, sous réserve d'une reprise soutenue de la croissance mondiale, un taux de croissance de 5.2% par rapport à l'année 2009, cette dernière ayant accusé une baisse de pratiquement 10% par rapport à 2008. Cette croissance devrait conserver un rythme soutenu jusqu'en 2015 (+6,6% entre 2014 et 2015) pour atteindre en volume de l'ordre de 700 millions de TEU. Autant dire que les places portuaires continueront à jouer un rôle majeur dans la distribution de ces trafics sur le continent européen.

Toutefois, force est de constater que les ports français se font de plus en plus distancer par les grands ports européens ... Les modes de transports terrestres massifs ainsi que leurs réseaux (fer et fluvial) et leurs interfaces (chantiers multi-techniques, gares et triages et ports intérieurs) seront plus que jamais indispensables à l'irrigation des hinterlands des grands ports maritimes.

>> Thème 6 - Stratégies des opérateurs ferroviaires et fluviaux

La fonction logistique : un périmètre d'intervention de plus en plus large

- **Une fonction transversale de plus en plus stratégique**
En amont des activités de déplacements, elle formate les plans de transport.
On est passé des fonctions de transport et de stockage à l'ingénierie de la circulation des produits [concept de Supply Chain management].
- **Une fonction de plus en plus organisée autour de la distribution**
La gestion des flux s'insère toujours plus avant dans l'économie de production et de distribution.
Elle représente en moyenne environ 10 % du coût des produits consommés.
Ce poids économique majeur montre à l'évidence que tout espace géographique qui entend se positionner comme un pôle de développement dynamique doit impérativement être en mesure de piloter efficacement les échanges qui le parcourent.
- **Une fonction qui associe des compétences et des territoires**
La Région Urbaine de Lyon n'est ainsi qu'un élément du "système" qui permet de relier le producteur au consommateur.

Qu'apprend-on ?

La performance d'un territoire est tributaire de sa capacité à bien accueillir et gérer les flux qui l'alimentent. De ce point de vue, l'implication des collectivités locales est, et sera plus que jamais, déterminante.

Un usage cohérent et raisonné des infrastructures de transport et des équipements d'intermodalité dont dispose un territoire comme la région urbaine de Lyon s'impose comme une évidence. Des synergies sont à trouver entre les différents moyens, des pistes de coopérations sont à encourager entre opérateurs privés et publics.

Les ambitions de SNCF Geodis pour le transport combiné

- Multiplier les trafics par deux en dix ans pour atteindre 1 million de caisses mobiles et conteneurs maritimes par an ;
- Construire le 3^{ème} opérateur de combiné européen, autour des filiales Naviland Cargo et Novatrans ;
- Créer des synergies avec les commissionnaires de transports.

Naviland Cargo relie le port de Barcelone : BarcelLyon Express

Ce service ferroviaire multi-clients relie les terminaux de conteneurs du port de Barcelone au terminal ferroviaire de Naviland Cargo de Vénissieux. Il a été lancé au premier trimestre 2009 par l'Autorité portuaire de Barcelone, Renfe Operadora, et Naviland Cargo. Il assure trois rotations par semaine.

Accord entre RFF et la Grande Distribution pour le fret ferroviaire

Etudes de faisabilité pour la mise en place dès 2011 de services de transport combiné sur 2 axes :

- Rennes - Lyon
- Dourges - Lyon

Qu'apprend-on ?

Le groupe SNCF-Geodis affiche ses ambitions en matière de transport combiné et se donne les moyens pour demain jouer un rôle de premier plan en Europe [rapprochement Novatrans-Naviland Cargo, prise de participation majoritaire dans Lorry-Rail afin d'accompagner le développement des services d'autoroutes ferroviaires ; la SNCF a fait passer sa participation au sein de Lorry-Rail de 12,5 à plus de 50%].

La liaison Barcelone - Lyon [BarcelLyon], c'est en fin d'année 2010 2 AR par semaine. A Lyon, les envois sont redistribués vers le centre et le Nord de l'Europe [ports d'Anvers, du Havre, de Rotterdam] et la Suisse ; Lyon jouant alors un véritable rôle de hub de correspondance. Le combiné devrait profiter du tunnel [trains légers] alors que le fret conventionnel continuera à être transbordé.

La place de Lyon apparaît dans les schémas intermodaux de demain comme un point de gravité de premier rang dans l'articulation des trafics entre Sud et Nord Europe.
