

Analyse Du document De la DRE

Etude de localisation d'une plate-forme d'autoroute ferroviaire dans la région lyonnaise à l'horizon de la mise au gabarit GB1 de l'axe Dijon – Modane (2008).

Le 8 janvier 2007

1. LE CONTEXTE

Fin 2008, l'achèvement de la mise au gabarit GB1 de l'axe Dijon – Modane -notamment le tunnel ferroviaire historique- va modifier considérablement l'offre de transport, puisque l'autoroute ferroviaire Aiton Orbassano pourra accueillir des camions de 4 mètres de hauteur par 2,60 de largeur avec des horaires mieux adaptés, alors que ce service ne concerne que certaines citernes et camions plateaux aujourd'hui.

L'idée est de proposer un service ferroviaire sur une plus longue distance pour améliorer sa rentabilité (les subventions de la France et de l'Italie étant suspendues fin 2008) au vu de la demande de transport aux tunnels routiers transalpins.

D'où une commande du Ministre Perben à la DRE Rhône-Alpes en avril 2006 pour étudier comment « allonger » Aiton–Orbassano à partir d'un site dans l'Est lyonnais.

- Etude terminée par la DRE Rhône-Alpes fin décembre.
- Avis sollicités (si possible au 31 janvier) : les transporteurs / logisticiens, les chargeurs (OITC Sud-Est), les « politiques ».
L'OITC fera une réponse écrite en collaboration avec les CCI plus directement concernées : Lyon, Villefranche et Beaujolais, Ain, Nord-Isère, Savoie.
- A noter que l'avis sollicité par la DRE pour le 31 janvier est précédé de réunions de consultation. Celle avec les opérateurs de transport a été organisée le vendredi 5 janvier en présence de l'OITC.

2. OBJECTIF DE L'ETUDE

- Trouver une solution de court terme fondée sur l'utilisation des réseaux ferroviaires et autoroutiers existants.
- Un dossier n'ayant à priori rien à voir avec la route roulante Perpignan – Luxembourg qui fonctionnera avec des wagons Modhalor au printemps 2007 (2 A/R /jour sans arrêt à Lyon)
- Même technologie que Aiton-Orbassano (2 locomotives, 15 wagons Modhalor emportant chacun 2 remorques (transport non accompagné).
- 10 allers / retours / jour.
- 120 000 PL /an
- maintien de l'extrémité italienne à Orbassano,
- surface minimale du site à trouver dans l'Est lyonnais de 12ha, cours de chargement de 750m pour des trains de 550m.
- coût du service visé semblable à la route,
- 9 sites inventoriés : Ambérieu, Vénissieux, Satolas et Bonce, Quatre Chênes, Vaulx Milieu, Cessieu, Chasse sur Rhône, Loire sur Rhône, Salaise sur Sanne.
Sachant que hors de Rhône-Alpes, le site Bourguignon de Gevrey est également identifié comme site potentiel.

- Le devenir d'Aiton fait également partie de l'étude.
- Une zone d'ombre : maître d'ouvrage ? financeurs ?
 - soit la puissance publique procède par appel d'offre pour la construction de la plateforme sur un site désigné,
 - soit la puissance publique procède par appel d'offre pour la construction de la plateforme sur un site désigné avec en plus la gestion du service ferroviaire,
 - soit la puissance publique procède par appel d'offres pour faire construire la plateforme sur un site non désigné.

3. LE CONTENU DE L'ETUDE

■ Les 9 sites étudiés :

Le bilan des avantages / inconvénients fait ressortir que seuls 3 sites sont susceptibles de répondre au besoin à court terme.

	Délai de réalisation	Coût HT
Vénissieux	2 ans	7M€
Chasse sur Rhône	3 ans	8M€
Ambérieu (Fromentaux)	5 ans	25M€

A noter : Vénissieux paraît le site le mieux adapté pour répondre à un objectif à court terme. C'est la proposition de l'étude.

Le site d'Ambérieu a un coût élevé, mais il comprend un échangeur autoroutier pour offrir une desserte routière satisfaisante (le trafic PL journalier induit n'est cependant que de l'ordre de 4 à 500 PL/jour).

La quasi-totalité des autres sites est exclue, ceux-ci ne disposant pas d'une infrastructure ferroviaire opérationnelle dès 2008.

■ Le devenir d'Aiton :

L'étude propose de garder Aiton, tout en soulignant que la mise en service d'une plateforme dans la région lyonnaise viendra fragiliser la rentabilité d'Aiton.

4. L'AVIS DES PROFESSIONNELS EXPRIMES LORS DE LA REUNION DE CONSULTATION DU 5 JANVIER.

- Accord sur la proposition de retenir **pour une solution de court terme** Vénissieux.
- Ambérieu souffre de ne pas être positionné sur le flux autoroutier.

Dans une étude réalisée par la société gérant actuellement Aiton-Orbassano, 92% des clients actuels de la navette ont indiqué qu'ils n'iraient pas à Ambérieu, car c'est un détour.

- Unanimité des professionnels pour trouver un site à proximité immédiate de Lyon, la clientèle du tissu lyonnais étant estimée la cible principale. La plupart des transporteurs les plus éloignés du lieu de chargement à Aiton qui utilisaient la navette l'ont en effet aujourd'hui abandonnée du fait des aléas rencontrés sur la route rendant très difficile le respect des horaires de départ de la navette.

Cette observation vient nuancer l'idée de distance parcourue, il faut :

- que les distances de pré et post acheminement soient les plus courtes,
 - que les lieux de chargement et de déchargement ne soient pas désaxés par rapport aux flux naturels routiers de PL,
 - que la distance parcourue par le service ferroviaire soit la plus longue possible.
- Pour ce qui regarde Aiton, la tendance générale est de maintenir cette plateforme.
 - La problématique de la Bourgogne n'apparaît pas comme une concurrence pour Rhône-Alpes sur ce type de prestation ferroviaire : sachant que la rentabilité ne peut se trouver qu'en allongeant la distance, Gevrey peut être une solution pour des PL venant du Nord et à destination de l'Italie du Nord qui emprunteraient la navette dès Dijon au lieu de traverser la région Rhône-Alpes par autoroute.

A noter : pas d'expression de la SNCF et de RFF...

5. L'EXPRESSION DE L'OITC LORS DE LA REUNION.

- L'OITC a tenu un discours très proche de celui de l'Alliance logistique et du Comité de promotion de la Transalpine (discours repris ensuite par tous les participants).

Il y a en fait deux dossiers à traiter en Rhône Alpes :

- **Un dossier à court terme** pour un service d'autoroute ferroviaire dont l'étude de la DRE semble plébisciter Vénissieux, si l'acceptabilité environnementale du dossier est au rendez-vous.
Mais Vénissieux ne répond en rien à une solution d'avenir, le chantier en zone urbaine ne pouvant évoluer.
- **Un dossier moyen terme** en liaison avec l'achèvement des contournements routier et ferroviaire de Lyon.
La profession du transport et de la logistique réclame depuis des années un espace dédié à ces activités, au plus proche de l'agglomération lyonnaise, réunissant :
 - un chantier de transport combiné type Dourges,

- une réserve foncière permettant d'accueillir à 15 ans les implantations logistiques de 10 000m² et plus, dont certaines échappent déjà au Grand Lyon et à Rhône-Alpes pour raison de pénurie d'espaces disponibles.
- Une plateforme de chargement pour wagons Modhalor (services transalpin voire Nord-Sud).

Dans cette dimension, seuls trois espaces peuvent répondre aux besoins :

- Les 4 chênes
- Fromentaux (Ambérieu)
- Salaise sur Sanne

Au vu de la lenteur de la procédure, l'OITC a demandé que les dossiers court terme et moyen terme soient parallèlement instruits, au risque de perdre la création de richesse à venir des trafics empruntant les axes Rhônalpins.

L'OITC observe que pour le développement d'un territoire, c'est bien l'accueil des activités logistiques par l'emploi qu'elles génèrent qui est intéressant, beaucoup plus que l'implantation d'un chantier d'embarquement Modhalor.

- L'OITC a souligné également que, sans travaux, la gare de triage d'Ambérieu peut d'ores et déjà permettre la constitution de trains vers l'Italie à partir de wagons Modhalor chargés de PL plus au Nord et plus au Sud.
- L'OITC préconise le maintien d'Aiton.
C'est un outil très intéressant pour l'industrie grenobloise et le sillon Alpin.
Demain, Aiton pourrait devenir une base de chargement pour les matières dangereuses, surtout si comme l'administration le laisse entendre, elle limite prochainement ce type de trafic de transit Est-Ouest par le littoral Méditerranéen (au nom de la sécurité).

EN CONCLUSION :

L'OITC attend des CCI concernées leur point de vue et établira sa réponse écrite en conséquence.

A la lecture de l'étude, Vénissieux apparaît comme le bon choix.

Mais si le provisoire devenait définitif, ceci serait catastrophique pour Rhône-Alpes, d'où pour l'OITC, l'impératif d'avancer la procédure d'instruction du ou des chantiers de l'avenir.