

Le fret ferroviaire

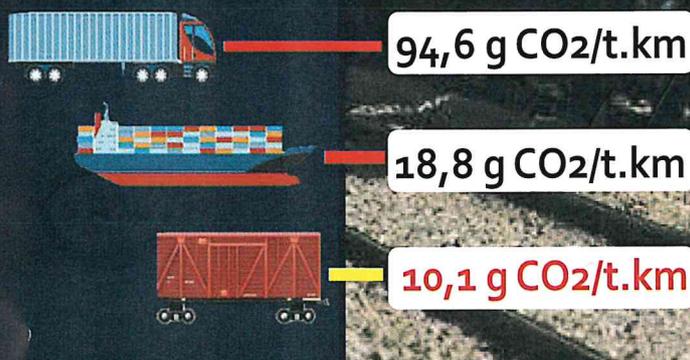
Des atouts indéniables...!

CHIFFRES CLÉS

Train **1 = 50** Poids-lourds

A7 entre Lyon-Orange
13000 camions/jour
4 000 000 camions/an

Émissions de gaz à effet de serre :



UTILISATION DES TRIAGE DE WAGONS

< Sibelin

14% de la capacité de tri est utilisée
 Capacité maxi : **2500 wagons/jour**
 Actuellement : **270 wagons/jour**

< Vénissieux

10% de la capacité de tri est utilisée
 Capacité maxi : **1000 wagons/jour**
 Actuellement : **100 wagons/jour**

< St-Germain-au-Mont-d'Or

1% de la capacité de tri est utilisée
 Capacité maxi : **2000 wagons/jour**
 Actuellement : **20 wagons/jour**

ÉTAT DES LIEUX :

RÉGION DE LYON

RHÔNE / LOIRE / DRÔME / ISÈRE / ARDÈCHE

Une des caractéristiques principales du réseau ferroviaire de la Région de Lyon est qu'il s'agit d'un nœud majeur, à la jonction d'axes importants, notamment internationaux. Par sa position privilégiée, la région de Lyon reste une « place forte » du fret ferroviaire, toutes EF confondues. Toutefois, l'inquiétant repli observé depuis une vingtaine d'années a laissé un champ de ruines et fait la part belle à la route. Pour autant, avec une réelle volonté politique, le train pourrait éliminer de nombreux camions, libérer villes et vallées des nuisances routières.

Les ITE (installations terminales embranchées) :

i Voie desservant des entreprises, des usines et autres plateformes (Solvay, JST, GEFCO, Lafarge, Sanofi, Total, Arkema, Kronenbourg, Ikea, Conforama...)



dont plus de la moitié ne sont tout simplement plus en service aujourd'hui !



48 ITE NON UTILISÉES

Un train de propositions CGT



La relance du FRET SNCF passe par la sécurisation de l'emploi des cheminots et par des plans de développement en localité, cohérents et concrets.

La liaison ferroviaire LYON-TURIN

Un projet utile à la société, une nécessité pour l'environnement.

Il s'agit de transférer vers le rail **environ 50 millions de tonnes/an** actuellement acheminées par des poids-lourds dans les vallées alpines. Ce tracé libérera la ligne historique (inadaptée à une augmentation du flux FRET) pour le trafic voyageurs et sera le seul tunnel de base orienté EST ↔ OUEST en lien avec l'Italie, le 3^{ème} partenaire commercial de l'Hexagone.



Les ports

La région compte 5 ports fluviaux (Portes-lès-Valence, Salaise, Lyon-Édouard-Herriot, Villefranche-sur-Saône et Loire-sur-Rhône).

Près de 15 millions de tonnes y transitent à l'année.

Il sont tous interconnectés avec le rail ; pourtant, le transport routier se paie l'essentiel du volume global.

Un report vers le rail est nécessaire et possible, mode de transport qui **représente aujourd'hui moins de 10% du volume total**.

Zones commerciales, plateformes logistiques et entreprises

De nombreuses zones essaient la région de Lyon et sont proches d'une infrastructure ferroviaire. Mais là encore, le rail est délaissé :

- ✓ STEEL commercial à St-Étienne **avec 50 000 m² de stockage**
- ✓ L'est de l'agglomération lyonnaise, de nombreuses plateformes logistiques sont implantées, **sans raccordement au rail**.
- ✓ **Le marché de gros de Lyon-Corbas : 300 000 t/an** transitent sur le site, uniquement en camion. Les rails ne sont pourtant qu'à moins d'un km.
- ✓ La plateforme de St-Quentin-Fallavier (38) avec **une surface de près de 2 500 000 m²** (classée parmi les 3 plus importantes d'Europe) permettrait un report massif vers le rail. Seule une entreprise utilise le train à ce jour...



Organes et matières premières ferroviaires :

Aujourd'hui, bogies, appareils de voie, supports caténaires, pièces mécaniques et ballast sont acheminés par camions sur les sites ferroviaires, raccordés par nature au rail (ex: Lyon - Mouche, Guillotière, Croix-Barret, etc.) ! **La CGT revendique la ré-internalisation de ces transports au sein de la SNCF.**

Les granulats – produits de carrière

Dans le cas précis de la fermeture de la ligne Sain-Bel - Courzieu (Rhône) en janvier 2020 reliant la carrière de la Patte, 10 000 camions/an se retrouvent jetés sur l'ex-RN 89.

Cinq carrières (Le Pouzin 07, Peyraud 07, Saint-Sixte 42, Parigny 42 et Courzieu (69) pourraient être embranchées au rail de manière très simple, avec un potentiel proche du **1 000 000 t/an. 1 000 000 T = 37 000 poids-lourds**

