



Dossier Technique Economie circulaire

Plateforme Transport combiné de Vénissieux

Préambule : Préparé en premier lieu pour le magazine interne SNCF Réseau « Les nouveaux chemins en AURA », ce court article sur les travaux réalisés sur la plateforme de transport combiné de Vénissieux, nous est proposé par Pierre-louis ESPINASSE. Il permet, au-delà de la présentation des travaux sur ce site particulier, d'évoquer, la particularité du site multimodal, ainsi que quelques éléments d'économie circulaire et de réemploi de matériaux sans lesquels ce chantier n'aurait pu être financé. D'autres chantiers, sur les Voies de services, bases arrières Travaux, Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) ont pu être réalisés ces dernières années, notamment en Occitanie. Cette démarche prend de l'essor dans le contexte économique actuel.

Le contexte du site multimodal ...

La plateforme de transport combiné de Vénissieux – Saint Priest fait l'objet d'un projet de réaménagement dont les travaux ont démarré en septembre 2022.

Ce site créé dans les années 1970 et qui s'étend sur près de 15ha constitue la plus grande plateforme multimodale de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les diverses cours de manutention, propriétés de SNCF Réseau, sont mises à disposition de deux opérateurs de transport combiné que sont Naviland Cargo et Novatrans.

A eux deux, ils réceptionnent en moyenne 7 trains chaque jour en provenance du Havre, de Marseille, Fos-sur-Mer, Strasbourg, Rennes, Duisbourg et Dourges... autant de trains qui génèrent ensuite des flux routiers sur les derniers kilomètres à destination des clients finaux.

Pour rappel, le transport combiné permet de choisir différents modes de transport (fluvial, routier, ferroviaire) au cours de l'acheminement d'une même marchandise. Le transport multimodal permet d'allier la flexibilité du transport routier, et la sobriété énergétique du ferroviaire sur la longue distance. **Il est une réponse pertinente au défi climatique qui doit dicter les actions de SNCF Réseau.**

Depuis plusieurs années, SNCF Réseau faisait un double constat sur cette plateforme de Vénissieux – St-Priest : elle arrive à saturation en terme de gestion et les quelques 400 poids lourds empruntant quotidiennement le chemin du Charbonnier génèrent ainsi une gêne conséquente pour les riverains.

Cette opération de 18,7M€ entièrement financée par l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la métropole de Lyon et l'Union Européenne a donc pour double objectif :

- de modifier le plan de circulation des poids-lourds avec la création d'un point d'entrée unique rue du Beaujolais éloigné de la zone résidentielle ;
- l'allongement et/ou la création de nouvelles voies de services exploitées au reach-stacker (grue routière mobile) et/ou avec des portiques de manutention.



Le site avant 2023

Crédit Photo : Pierre-Louis ESPINASSE

La première phase consistait à aménager une réserve foncière de SNCF Réseau jusqu'alors inutilisée pour devenir ce qui constitue aujourd'hui la cour Sud. Un vaste espace de stockage pour les containers maritimes ainsi que la mise en service d'une nouvelle voie de service dont les manutentions s'effectuent à la grue routière. Dans le même temps le nouveau bâtiment administratif de 1000m² est sorti de terre. Il permettra à terme de regrouper les équipes opérationnelles et administratives des différents opérateurs de transport combiné en un seul et même lieu. Cette première phase étant achevée, la second phase qui a démarré en avril dernier consiste à aménager la future entrée/sortie du site qui se situera au 66 rue du Beaujolais. Cela comprend des aménagements divers comme les points de contrôles des poids-lourds, un parking pour les véhicules des employés. La phase 2 comprend également l'aménagement de la future cour centrale qui sera équipé de 3 nouvelles voies de service de 280m de longueur chacune, avec de part et d'autre des longrines en béton équipées d'un rail sur lesquelles circulera un futur portique de 31m de portée. Ce futur portique enjambera ainsi 3 voies ferrées, 1 voie routière, 4 lignes de stockages de containers.

Enfin la troisième et dernière phase qui doit démarrer en janvier 2024 consistera à aménager la future cour ouest, la plus vaste avec 3 voies de 400m de longueur surmontées d'un portique de 26m de portée.

Les travaux sont découpés en 2 marchés :

- marché A lot 1 Perrier TP/Colas GC/BOUYGUES ES (génie civil, VRD, terrassements), lot 2 EG TOURNIER (bâtiment administratif)
- marché B (travaux ferroviaires) TSO.



↳ Les premiers aménagements de la cour Sud



↳ Le nouveau bâtiment administratif

Le chantier est prévu se terminer en septembre 2024.

« Ce chantier de transport combiné est le seul de cette envergure sur la métropole de Lyon. L'objectif à moyen terme est de passer de 7 à 10 trains/jour. Mais nous atteindrons rapidement les limites du site. Des plateformes comme celle-ci, il en faudrait davantage, avoir un véritable maillage qui couvre le territoire national au travers des métropoles régionales pour développer le transport ferroviaire multimodal et réduire le nombre de camions sur nos routes. Aujourd'hui, en France, la part du ferroviaire dans le transport de marchandises est de seulement 10 %. L'objectif de la DGITM (ministère des transports) est de passer progressivement à 18 % d'ici 2030. Le plan de 4 milliards d'euros dédié au FRET annoncé récemment devrait participer à faire aboutir des projets similaires. C'est déjà ce qui se profile sur les triages des Aubrais (Orléans) et St-Pierre-des-Corps (Tours). »



Mieux consommer, mieux produire, sont des pratiques essentielles que SNCF Réseau inscrit au cœur de sa production. En valorisant l'immense gisement de matières issues des voies ferrées, le gestionnaire d'infrastructure conjugue ses engagements responsables et sa recherche d'efficacité économique. Les opérations de maintenance et de modernisation des lignes ferroviaires génèrent des quantités importantes de matériaux extraits des voies. Les enjeux de réemploi et de recyclage associés à ces « produits de dépose » sont considérables. C'est pourquoi SNCF Réseau est engagé, depuis 2018, dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire afin de passer d'une gestion des déchets à la gestion d'un capital matière.

Sur ce chantier du site multimodal plateforme de transport combiné de Vénissieux Saint-Priest, la réutilisation de matériaux de dépose a permis :

- le réemploi direct de rails U33 issus du RVB HS de Vénissieux pour 400ml de VS aptes MD suite à l'expertise réalisée par la DZP SE ;
- le réemploi depuis Saulon de rails 60 E1 issus de RR LGV via la Supply Chain pour 2100ml ;