

Un bilan mitigé pour le transport en Rhône-Alpes en 2007

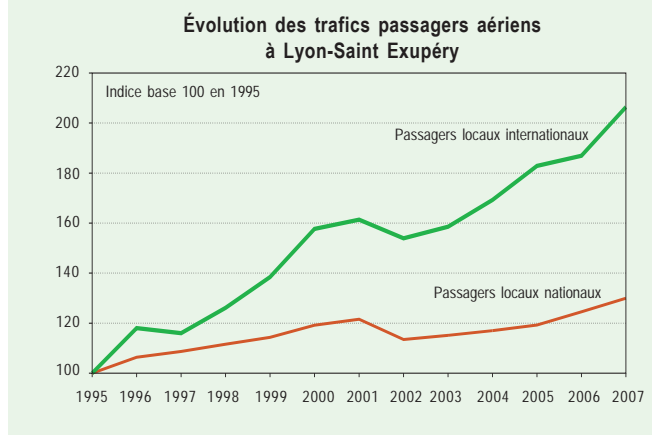
En Rhône-Alpes, les aéroports régionaux affichent de bons résultats en 2007. Même si des progrès restent à accomplir en matière de transport fluvial, la voie d'eau tend à développer une logistique de transport par conteneurs. Les nouvelles organisations qui se dessinent en matière de transport ferroviaire, et une nouvelle initiative dans le transport routier, contribuent à promouvoir les transports en commun.

En 2007, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry enregistre une année record, avec 7,3 millions de passagers, soit une augmentation de 8,4 % par rapport à 2006, alors que la croissance du trafic au niveau européen n'a pas dépassé 6 %. C'est encore le trafic international (+10,4 %), qui tire la croissance de l'aéroport en 2007 ; il représente 60 % du trafic total. Le trafic national affiche cependant de bons résultats (+4,4 %). Une forte hausse a été enregistrée sur les lignes "low cost", mais elles ne représentent que 6,6 % du trafic de l'aéroport. L'année 2007 a été marquée par le développement de l'offre aérienne de Lyon-Saint Exupéry, avec des ouvertures de lignes (vers Moscou, Berlin, Florence et Hambourg). Le nombre de mouvements d'avions (131 000) n'a crû que de 1,6 %, témoignant de l'augmentation de la taille des avions et de leur bon remplissage.

L'aéroport de Grenoble-Isère réalise également un nouveau record historique de trafic, avec 472 600 passagers accueillis en 2007 (+8,5 % par rapport à 2006), grâce à la multiplication des ouvertures de lignes régulières en Europe. Ce trafic est fortement dépendant du tourisme hivernal : les cinq mois d'hiver constituent environ 70 % de la fréquentation annuelle de l'aéroport, attestant de sa place de leader sur le secteur du trafic aérien saisonnier hivernal. La clientèle britannique représente deux tiers du trafic global de l'aéroport. En 2007, l'aéroport de Grenoble-Isère comptabilise 43 300 mouvements d'avions (+2 %).

De nouvelles organisations en matière de transport ferroviaire et une hausse des trafics TER moindre en 2007. En 2007, le Conseil Régional a poursuivi le développement de sa politique de transports. En mars 2007, une nouvelle **convention d'exploitation des services TER** (trains et autocars régionaux), a été signée entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF pour la période 2007-2014. Le cadencement (horaires réguliers et

Le trafic international continue de tirer la croissance de Lyon-Saint Exupéry en 2007



Source : Aéroport de Lyon-Saint Exupéry

mémorisables) se développe pour faire face à une fréquentation en constante augmentation. Ainsi, en décembre 2007, l'offre TER régionale s'est accrue de 9 % : avec la création de 100 trains supplémentaires, le réseau TER Rhône-Alpes est constitué désormais de 1 200 trains et de 500 autocars quotidiens.

La Région a également élaboré un **schéma régional des services de transport** qui, après son approbation en 2008, servira de cadre de référence pour une politique régionale des déplacements et des transports, en faveur des transports collectifs en Rhône-Alpes. En 2007, la croissance régionale du trafic ferroviaire de voyageurs se poursuit, mais à un rythme plus modeste que celui des années précédentes, en raison de mouvements sociaux. Après 30 % de croissance en 3 ans (dont plus de 10 % en 2006), le trafic TER Rhône-Alpes enregistre en 2007 une augmentation annuelle moyenne de 2,9 %.

Trafic fluvial : un léger recul après une phase ascendante, malgré une croissance soutenue du trafic conteneurs. Le bassin Rhône-Saône est constitué

de 550 km de voies d'eau à grand gabarit ouvertes aux trafics fluviaux et fluvio-maritimes. En 2007, la navigation commerciale sur ce bassin enregistre, pour la première fois depuis 2001, une baisse d'activité, affectée par un hiver relativement doux (chute importante du trafic des combustibles et produits pétroliers) et de faibles récoltes de céréales : 6,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2007 sur le bassin Rhône-Saône (-12 % par rapport à 2006) pour 1,4 milliard de tonnes kilomètres (-16 %).

Le transport fluvial en France est également impacté (61,7 millions de tonnes pour 7,5 milliards de tonnes kilomètres) : en légère diminution pour les volumes (-0,9 %), le trafic accuse une baisse de 5,1 % pour les tonnes kilomètres.

À Lyon, le Port Édouard Herriot, plate-forme multimodale, bénéficie d'une excellente desserte (fluvial, fluvio-maritime, rail, route et pipe-line). En 2007, le trafic total de marchandises au Port de Lyon poursuit sa progression avec 11,3 millions de tonnes (+6 %) dont 1,4 million de tonnes transportées par voie d'eau (+0,8 %) et 0,3 million de tonnes acheminées par le fer (+46 %). Le Port Édouard Herriot conserve sa place de 1^{er} port intérieur français pour le trafic de conteneurs tous modes confondus avec une croissance soutenue de 11 %. Cette croissance atteste de la complémentarité du fluvial et du fer dans l'offre de transport massifié ainsi que d'un report du transport routier vers le fluvial et le fer. Pourtant, la voie d'eau représente une part modale encore faible des marchandises transportées dans la vallée du Rhône, au regard des réserves de capacité de l'axe Rhône-Saône : moins de 3 % en tonnes, et 5 % en tonnes kilomètres.

Unique en France : ouverture de la première voie, sur autoroute, réservée à la circulation des transports en commun. Sur l'autoroute A48 Lyon-Grenoble, la bande

Les flux générés par les établissements logistiques en Rhône-Alpes.

L'Observatoire Régional des Transports Rhône-Alpes a réalisé une étude en 2007 sur les flux générés par les entrepôts logistiques régionaux (de plus de 5 000 m²). Cette étude a permis de caractériser le parc d'entrepôts logistiques de Rhône-Alpes et de dégager des facteurs explicatifs des flux routiers.

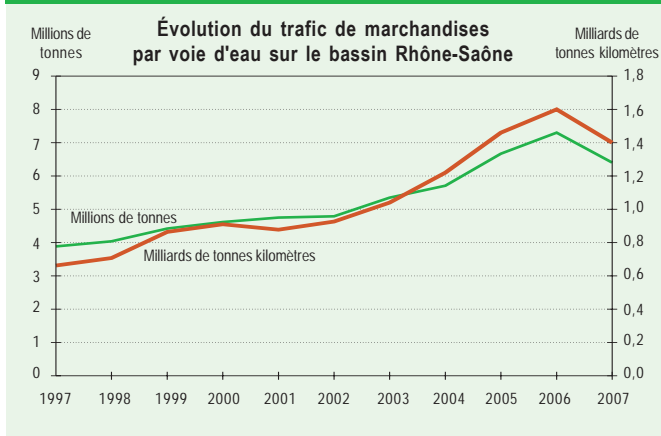
Le parc d'entrepôts logistiques de plus de 5 000 m² en Rhône-Alpes est estimé à plus de 4 millions de m². 30 à 40 % de l'offre d'entrepôts immédiatement disponible est considérée comme obsolète.

10 000 m² bâtis d'entrepôts génèrent en moyenne 38 emplois (dont plus de 70 % d'emplois spécifiques à la logistique) et 28 véhicules (de transport de marchandises)/jour. Toutefois, des disparités fortes sont constatées selon les activités de l'entrepôt, le type de produit traité et sa saisonnalité ainsi que l'organisation transport de l'entrepôt.

d'arrêt d'urgence a été convertie en «voie spécialisée partagée» (VSP). Depuis le 3 septembre 2007, cette voie est réservée aux transports en commun autorisés sur une portion de 4 kilomètres à l'entrée de Grenoble. Les voitures, motos, poids lourds ne peuvent pas circuler sur la VSP, mais peuvent s'y arrêter en cas d'urgence (panne, accident...) Lorsque la vitesse du trafic routier tombe à moins de 50 km/h, les conducteurs de bus autorisés peuvent emprunter cette voie, sans dépasser 50 km/h. ■

Pascale Ricau
Direction régionale de l'Équipement

Un léger recul après une phase ascendante



Pour en savoir plus

- "L'Atlas Régional des Transports 2004", DRE et Région Rhône-Alpes - Janvier 2005

- Observatoire Régional des Transports www.ort-rhone-alpes.fr

Sources :

- Aérien : Aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Grenoble www.lyon.aeroport.fr ; www.grenoble-airport.com
- Ferroviaire : SNCF, Conseil Régional www.sncf.fr, www.rhonealpes.fr
- Voie d'eau : Voies navigables de France www.vnf.fr