

Contexte

Deux flux physiques nécessitent la mise en œuvre d'une logistique de transport pour le projet eM-Rhône :

- L'approvisionnement du projet en dioxyde de carbone (CO₂),
- La distribution du produit fini e-méthanol.

Pour évaluer l'impact du projet, l'année 2024 a fait l'objet de plusieurs études visant à préciser **les schémas logistiques envisageables** pour l'approvisionnement et la distribution de la production du projet eM-Rhône.

LE TRANSPORT ROUTIER

Afin de mesurer l'impact potentiel total, l'hypothèse la plus contraignante - et la plus défavorable pour les émissions de Gaz à effet de serre - a été étudiée : considérer un scénario où 100% des flux seraient réalisés par transport routier.

Une étude de comptage routier a été réalisée. Les objectifs étaient premièrement de faire un état des lieux sur le trafic actuel en distinguant les poids lourds des voitures. Deuxièmement, de répartir les 50 poids lourds quotidiens du scénario 100% route sur les différents axes proches du site du projet pour constater l'augmentation de trafic engendrée par les flux. La tendance naturelle d'accroissement jusqu'à la mise en service du projet (en moyenne +1% par an) a également été prise en compte. Enfin, d'identifier les axes ou horaires éventuellement problématiques.

L'étude conclut que le projet génère un accroissement du trafic relativement faible (+1%) ; davantage lié à la tendance à la hausse du trafic qu'aux flux du projet et que les infrastructures en place seraient en mesure de les absorber sans donner lieu à une saturation du trafic. Il est constaté que certains axes comme la RN7 connaissent d'ores et déjà un trafic très élevé, particulièrement aux heures de sorties de bureau en soirée.

Aussi, même s'il est possible de traiter les flux du projet entièrement par transport routier, cela ne semble pas être le scénario à favoriser. Il est en effet recommandé d'avoir recours à d'autres modes de transport comme le transport fluvial ou ferroviaire pour diminuer la part du trafic routier, notamment, lors des heures de pointe en soirée.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire a également été étudié aussi bien pour l’approvisionnement du projet que pour la distribution de la production.

Le méthanol est un produit qui se transporte d’ores et déjà par le rail. Les techniques sont maîtrisées et les acteurs sont formés. Les premières approches économiques sont encourageantes, pour le projet, sur ce mode de transport, et les études se poursuivent.

Une étude de faisabilité technique et économique a été réalisée sur le transport de CO₂ par voie ferrée également. Les moyens de transport, les infrastructures ferroviaires et le rythme d’approvisionnement nécessaires ont été étudiés. Si le transport de CO₂ par voie ferrée est encore en développement, les différents acteurs semblent cependant prêts à sa mise en œuvre. Les infrastructures adéquates représentent un investissement substantiel mais compatible avec les activités et organisations déjà en place ainsi que le besoin d’approvisionnement du projet.

Enfin, Une étude de capacité du réseau ferroviaire national avec SNCF Réseau est en cours pour nous assurer que les trains envisagés puissent circuler sans encombre ; c’est-à-dire qu’il reste suffisamment d’espace de circulation et qu’il n’existe pas de contre-indication particulière. Les premiers retours sont encourageants.

LE TRANSPORT FLUVIAL



Les barges de transport de CO₂ liquide n’existent pas à ce jour. Le transport fluvial a donc ainsi été écarté pour l’approvisionnement de CO₂, au moins dans un premier temps.

Cependant, le transport de méthanol par voie fluviale est une alternative réaliste. Il existe des infrastructures de chargement adaptées à proximité du projet ainsi que des unités de transport adaptées et des transporteurs spécialisés. Le transport fluvial de méthanol existe déjà sur le Rhône et constitue un transport fiable et sécurisé.

La conception du **mix transport** (ensemble des différents modes de transport au service du projet) est encore en cours de définition. Chacun des trois modes de transport évoqués précédemment **étant complémentaires**, le mix transport devra s’appuyer sur les forces de chacun (**flexibilité, capacité, fiabilité...**) pour assurer, à l’avenir, une **chaîne logistique résiliente et durable**.

LES ORDRES DE GRANDEUR

 1 camion =  26t

 1 train de CO₂
1200t =  46 camions

 1 barge méthanol =  70 camions