

COMPTE RENDU DU « 5 à 7 » DU 1er DECEMBRE 2016

SUR LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES



C'est devant une salle bien remplie que **Jean-François GROS** ouvre la séance par un hommage à **Robert CASILE**, Président fondateur (de 1982 à 1999) et Président d'Honneur de PROMOFLUVIA, récemment décédé.



Il présente les intervenants : **Anne ESTINGOY**, responsable de la Commission Transport chez PROMOFLUVIA, **Nicolas CHARTRE** et **Rachid BLOUD** de VNF, **Dario MALCUIT**, représentant de Transports Fluviaux de France (TFF), **Olivier BILLARD** du Cluster Logistique Rhône-Alpes, **Fabienne MARGAIL** de Medlinkports.

Il indique qu'on peut être raisonnablement optimiste sur l'avenir du transport fluvial avec les nouvelles récentes concernant le projet de canal «Seine Nord Europe» et l'expérimentation du port de Dunkerque relative aux coûts de manutention. Pour «Seine Nord Europe» un protocole d'accord des différents partenaires du projet devrait, après les votes des collectivités et la sortie du décret instituant la société de projet, conduire à un prochain début des travaux. Quant à l'expérimentation menée au port de Dunkerque, qui visait à répartir le coût de la manutention fluviale sur l'ensemble des trafics conteneurisés en le facturant aux armateurs maritimes (et non plus aux opérateurs fluviaux) dans le cadre du forfait THC (Terminal Handle Charges), elle a permis, en une année, de doubler le trafic portuaire. La décision a été prise de pérenniser ce dispositif et de mener des négociations en vue de l'étendre progressivement à tous les ports maritimes français et notamment au GPMM.



Rachid BLOUD présente à l'aide de courbes et graphiques, l'évolution des trafics fluviaux du bassin Rhône-Saône ces 9 dernières années.

La tendance est à la baisse, en dessous du seuil fatidique des 6 millions de tonnes par an (5,6 millions de tonnes estimées en 2016). Les combustibles solides (+ 19,4%) et liquides (+0,3%) sont en légère hausse.

Les produits métallurgiques finis sont en reprise modeste. Les matériaux de construction, les produits chimiques et le transport de bois stagnent. Les autres filières sont en baisse : minerais et déchets métallurgiques, produits céréaliers et denrées alimentaires, engrais solides, trafic de sel, ce dernier étant surtout lié à la conjoncture climatique. On note aussi une petite baisse du trafic de conteneurs lié à la concurrence de la route et aux difficultés de traitement à Fos.

Anne ESTINGOY s'attache à nous présenter quels sont, en dehors des aléas conjoncturels, les freins au développement du transport fluvial de marchandises. Le premier frein est le manque de compétitivité d'une logistique multimodale par rapport au « tout route » : quand le chargeur est éloigné de la voie d'eau, le coût des pré et post acheminements par camion ajouté au coût de la manutention pénalise les solutions fluviales. Répercuter sur les chargeurs le coût des effets externes des différents modes sur l'environnement, permettrait d'améliorer cette compétitivité, mais les décisions prises par l'Etat ces dernières années ne vont pas dans ce sens (abandon de l'éco-taxe ...)



Par ailleurs il est difficile pour une entreprise de s'installer à proximité d'une infrastructure fluviale car les disponibilités foncières dans les zones portuaires bien placées sont de plus en plus rares et les politiques d'accueil des entreprises ne sont pas suffisamment ciblées en fonction de l'accessibilité à la voie d'eau. En outre il n'y a pas de moyens pour contraindre les entreprises bien placées à utiliser le transport fluvial. Le mode fluvial est insuffisamment pris en compte dans les ports maritimes français :

- contrairement aux ports d'Europe du nord, le coût de chargement sur les bateaux fluviaux n'est pas intégré dans le forfait «THC» facturé aux armateurs maritimes, d'où un surcoût qui pénalise le mode fluvial. Mais comme indiqué par Jean-François Gros dans son propos introductif, la résolution de ce problème a franchi une étape décisive suite à l'expérimentation positive du port de Dunkerque.
- les manutentionnaires considèrent les fluviaux comme non prioritaires, d'où des temps d'attente souvent excessifs.

Le transport fluvial est un mode méconnu par la plupart des grands acteurs économiques publics et privés. Il nécessite des montages de chaînes logistiques complexes qui ne sont maîtrisés que par quelques acteurs spécialisés. La logique des commissionnaires va à l'encontre de la recherche de solutions fluviales (priorité aux marges, poids des habitudes...). Enfin, l'avenir des ports n'est pas totalement maîtrisé, il n'y a pas de moyens juridiques fiables pour imposer la prise en compte des enjeux portuaires dans les documents d'urbanisme. Les gestionnaires de la voie d'eau ne disposent pas d'un droit de préemption pour maîtriser le foncier nécessaire aux ports. L'accumulation de réglementations rendent très difficiles les extensions ou créations de ports.

Malgré tous ces freins, on note beaucoup d'évolutions positives sur le bassin Rhône-Saône, liées à la dynamique inter-régionale (Plan Rhône), à la coopération structurée entre les ports (Medlinkports), et aux initiatives locales (création de services dans les zones portuaires, ...). Enfin, l'extension au GPMM de la démarche du port de Dunkerque, sur la mutualisation des coûts de manutention, offre des perspectives porteuses. Elle reste cependant suspendue au bon aboutissement des négociations entre les acteurs portuaires.



Dario MALCUIT, au titre de « Transporteurs Fluviaux de France » (TFF) commente, à l'aide de graphiques, les évolutions de la flotte et de l'activité des professionnels. En 8 ans la flotte française, contrairement à ses voisins d'Europe du nord, a diminué de 10% alors que l'offre a augmenté de 8% : on a moins de bateaux mais ils sont de plus en plus gros avec plus de capacité. Pour suivre cette évolution il faudra construire de nouveaux bateaux, d'autant qu'il faudra, à brève échéance, répondre à la croissance de la demande liée à la réalisation du canal « Seine Nord Europe ».

Il convient également de penser au renouvellement du parc Freycinet très vieillissant, alors qu'il peut répondre aux besoins pour des trafics de niche (colis lourds, logistique urbaine,...) ou pour du conteneur (water truck, système auto déchargeant). La réglementation européenne pèse sur l'avenir du transport fluvial en imposant de nouvelles normes techniques et environnementales, notamment l'adaptation des moteurs. En l'absence de plan d'aide d'accompagnement, cette rénovation de la cale représente un coût élevé pour une entreprise artisanale. La flotte d'hydrocarbures sur le Rhône et la Saône devra passer des bateaux à simple coque à ceux à double coque pour respecter les règles européennes. La modernisation du parc français n'est pertinente qu'au regard d'une offre de services à la hauteur du marché : dragage impératif du chenal navigable et adaptation des infrastructures portuaires. Il faut aussi s'attaquer aux difficultés de chargement et aux temps d'attentes trop long pour les fluviaux à Fos (immobilisation des bateaux trop longue) et favoriser le dialogue social sur le bassin rhodanien (la dernière grève des éclusiers a arrêté le trafic pendant 8 jours).

Olivier BILLARD, directeur du Cluster Logistique Rhône-Alpes, nous livre son analyse sur la thématique et la formation professionnelle du transport fluvial. La part de l'enseignement du report modal dans les principales filières d'enseignement en transports et logistique est faible (environ 3% du temps d'un parcours de formation supérieure « généraliste »). Les enseignements, principalement centrés sur les aspects réglementaires et documentaires, sont dispensés par des professionnels dont l'expérience en matière de report modal détermine leur approche dans ce domaine.



Au niveau des entreprises, des efforts se poursuivent pour installer des pratiques de report modal et pour certaines un développement parfois accentué par le puissant levier que représente la supply-chain en faveur d'un développement plus durable de leurs activités (alimentation, développement d'une éthique) et par les attentes exprimées par leurs clients. Par ailleurs les pratiques de report modal peuvent être favorisées par des moyens comme Medlink Ports (processus simplifié) et le report modal est compétitif avec des paramètres qui sont bien identifiés. En matière de formation professionnelle, la situation doit être rééquilibrée : les parcours d'enseignements supérieurs qui sont les socles de connaissances et de réflexes des futurs professionnels souffrent d'une distorsion entre le contenu, la place accordée au report modal et l'ambition que l'on peut avoir sur ce sujet.

Les parties prenantes au report modal doivent favoriser l'installation et le développement des réflexes professionnels auprès des managers en « transports et logistique » actuels, par une formation continue, et futurs, dans le cadre de leur formation initiale.



Nicolas CHARTRE fait connaître, à l'aide d'un power-point, quelles sont les actions mises en œuvre par VNF sur le bassin Rhône Saône. Il précise que la notion de partenariat est très importante pour l'obtention de résultats. On dispose de deux outils stratégiques : le Plan Rhône, qui a permis de rassembler les partenaires autour d'orientations partagées et de mettre en place les financements nécessaires (220 millions d'euros ont été dépensés dans le premier Plan Rhône et on attaque le deuxième avec un budget de 180 millions d'euros sur 10 ans), et le rapport Raulin, de juin 2011, qui a permis de produire un diagnostic et constitue un cadre pour les actions à mener.

Des actions du rapport Raulin ont été réalisées : la création de MedlinkPorts, qui est un bon outil pour la recherche de trafics et le schéma portuaire de la région lyonnaise. D'autres sont en cours de réalisation : les études trafics sur les écluses du Rhône, la modernisation du canal du Rhône à Sète, les projets de développement des zones industrielles portuaires de Salaise-Sablons et Avignon-Courtine, la mise en place, au port de Marseille, de la répartition uniforme des coûts de manutention dans les THC (extension de l'expérimentation du port de Dunkerque), les suites de l'étude des conteneurs 45 pieds, la création d'une ligne de conteneurs, la formation des navigants (un bateau a été acheté par la région pour le lycée des Catalins et le simulateur est opérationnel), la réparation navale (le schéma de développement sur le bassin a été clarifié et le projet de la cale de hissage d'Arles est en cours). De nombreuses autres actions, hors rapport Raulin, ont connu des avancées importantes. Elles ont concerné : l'allongement de l'écluse de Couzon, la téléconduite des écluses CNR, le système d'information fluvial (SIF) du Rhône et de la Saône puis à court terme celui du Canal du Rhône à Sète, l'équipement de la flotte en AIS, le logiciel AIS VNF opérationnel, la carte ECDIS, les nombreux services développés (postes d'attente sur le Rhône, la Saône et dans le port de Fos), la logistique urbaine (déchèterie fluviale à Lyon), la modernisation de la motorisation (projet de recherche PROMOVAN), les aides PARM et PAMI apportées par VNF. Il faut poursuivre ce qui est engagé et amender la « feuille de route fluviale du bassin » en tenant compte des apports du rapport des parlementaires sur l'hinterland de Marseille et de la conférence nationale sur le fret fluvial. Dans les actions à conduire on peut citer : développer encore MedlinkPorts, créer un SIF unique intégrant CNR et VNF et si possible les ports maritimes, mettre en œuvre les actions du schéma portuaire de la région lyonnaise, travailler sur la filière conteneurs, tout particulièrement en Bourgogne, travailler sur les nouvelles filières vrac et la logistique urbaine, développer le fret sur le Canal du Rhône à Sète.



Fabienne MARGAIL indique qu'au port de Marseille entre 2000 et 2015 les trafics ont été multipliés par 2 et les conteneurs par 15 mais qu'il reste encore à améliorer les prises en charge de traitement des fluviaux. Elle présente, avec l'aide d'un power point, MedlinkPorts, association loi de 1901 créée en janvier 2015, qui est un groupement opérationnel de plateformes portuaires œuvrant à l'amélioration de la chaîne logistique multimodale afin de développer le transport fluvial de marchandises sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée. MedlinkPorts facilite la coopération entre les ports intérieurs du bassin, les deux ports maritimes, VNF et la CNR.

C'est, en 2015, la première entité fluvio-portuaire française (104MT manutentionnés).

Son objectif est de rendre plus compétitif le transport fluvial, dans ce but MedlinkPorts propose trois services clients : «MEDLINK BUSINESS» : bannière unique simple et efficace, conseil logistique gratuit pour les chargeurs (neutralité et pédagogie pour développer le recours au fluvial), prospection par filières (détection de potentiel et développement de marchés), labellisation de chargeurs, ce qui leur apporte une mise en valeur et des avantages économiques (20 ont été labellisés à ce jour, secteurs conteneur et vrac), promotion du transport fluvial (salons et ateliers thématiques métiers). «MEDLINK +» : simplifications douanières dédiées aux modes massifiés, maillage informatique à partir du CCS portuaire (dématérialisation des procédures ...), suivi des escales nautiques dans nos ports maritimes et tracing des barges et des marchandises sur le fleuve. «MEDLINK SAFE» : valoriser et améliorer la sécurité et la sûreté du réseau, process Medlink safe/export conteneur MD – Expert MD mutualisé, coopération technique (manutention d'engins) qualité des process sur l'axe, booster le fluvial pour le transport de marchandises dangereuses conteneurisées : élaboration d'un process qui garantit la fluidité et la sécurité du mode par une action collective des membres partenaires Medlink et permanents permettant de dégager les synergies utiles.

Débat : après ces diverses interventions un débat s'établit avec la salle. Il s'attache surtout à examiner les différentes solutions qui permettraient d'améliorer le développement du transport fluvial et qui ont été proposées par les différents intervenants. Il est surtout insisté sur le fait que les ports maritimes français devraient s'inspirer de l'exemple des ports du nord de l'Europe pour obtenir une garantie d'un traitement équitable de la manutention du fret fluvial. Pour cela il est souhaité qu'après Dunkerque la THC soit étendue rapidement à tous les ports maritimes français. Il faudrait aussi que les divers intervenants se concertent pour trouver une meilleure articulation et une meilleure organisation dans le traitement des divers bateaux qui accostent (fluviaux et maritimes): trouver le bon agencement, augmenter le linéaire de quais, éviter le brouettage... VNF étudie le problème et envisage de lancer une consultation pour faire avancer le projet avec les ports maritimes.

Jean-François GROS clôt le débat. Il remercie les intervenants pour leurs brillants exposés. Il remarque qu'il reste encore beaucoup d'actions à entreprendre pour améliorer le transport fluvial mais que l'on voit émerger des pistes de solutions permettant d'être raisonnablement optimistes sur l'avenir du transport fluvial.



Il rappelle que PROMOFLUVIA sera toujours au côté des acteurs de la voie d'eau pour aider à son développement. Il invite tout le monde à se retrouver autour d'un verre pour continuer les échanges de façon conviviale.



Nous vous donnons rendez-vous pour
le prochain 5 à 7

Le 13 avril 2017 à 17 h 00

sur le thème suivant :

**Organisation de la navigation et gestion du
risque dans le bassin Rhône-Saône**