



LES « 5 à 7 de PROMOFLUVIA »

en association avec « ALLIANCE DES RHODANIENS »

Journée du 30 octobre 2008

- Développement du fret fluvial en Rhône-Alpes -

Après une courte introduction de cette seconde réunion à thème par **Jean-Louis Genin**, Président de "Promofluvia" (Maître d'œuvre de la réunion),

Michel Raffin, Président de "Alliance Des Rhodaniens" présente la contribution du Conseil économique et social de la Région Rhône-Alpes (CESR), dont il est chargé d'études pour le développement du fret fluvial en Rhône-Alpes, document en cours d'actualisation qui pourra être transmis à ceux qui lui en feront la demande. Son exposé comprend 3 parties :

1) Présentation des types de bateaux naviguant sur le bassin : Freycinet, automoteurs gros porteurs, convois poussés et fluvio-maritimes.

Comparaison entre le trafic fluvial européen -138 milliards de t/km- et celui de la France -8 milliards- sachant que tous les ratios relatifs aux émissions polluantes, comparés à ceux de la route et du fer sont en faveur du mode fluvial (sauf le SO₂). Le bateau est particulièrement intéressant pour le transport de matières dangereuses (cf. transport de CVM (Chlorure de vinyle monomère) entre Fos et St Fons pour acheminement final à Balan dans l'Ain par pipeline, par bateaux de 3000 m³ - équivalents de 40 wagons -).

Les propositions du CESR sur la flotte concernent les économies d'énergie et le respect de l'environnement par :

- une injection électronique de la motorisation sur le modèle routier ;
- la création de centres d'expertise et d'innovation sur le modèle néerlandais ;
- la réduction de la consommation énergétique ;
- l'amplification du programme européen « Naïades ».

2) Les aspects économiques du mode fluvial concernent la massification, la desserte du cœur des agglomérations, le juste à temps, un prix moyen compétitif (hors rupture de charge).

Les données statistiques restent à harmoniser (sources Etat, VNF, CNR) et à valoriser mais depuis 15 ans sur le bassin Rhône- Saône la tendance est à la hausse.

Le trafic des produits agricoles est en tête (25%) avec celui des marchandises diverses (14%). Le trafic des fluvio-maritimes représente 1,156 millions de tonnes en 2006 et il a doublé en 10 ans.

L'hypothèse de croissance pour 2000-2020 est une augmentation de 50% pour le fluvial, les trafics ferré et routier étant respectivement "x3" et "x2".

En ce qui concerne les trafics des fluviaux dans les ports du bassin, on constate :

- à Fos, doublement entre 2001 et 2006 - 80% du trafic rhodanien (hors matériaux de construction) est dépendant du port de Fos, avec le problème des grèves et de leurs incidences financières (3500 € par jour d'arrêt d'un gros automoteur !) ;

- à Sète, le trafic fluvial est modeste. Le port est bien perçu par la batellerie, mais il reste le problème de son accès actuellement limité aux unités ≤ 900 tonnes.

Le marché mondial des conteneurs représente 80% du trafic maritime. Il existait, fin 2005, 43 navires pouvant transporter 9000 boîtes. Ce trafic profite surtout au fer et au fluvial.

- à Lyon terminal le trafic porte sur 60 000 boîtes/ an.

- le port de Marseille doit s'adapter à ce trafic pour ne pas être marginalisé (cf. la construction de 2XL pour début de 2010 puis les projets 3 et 4 XL).

Les nombreuses fragilités dans la dynamique du bassin concernent :

- les équipements coûteux pour une adaptation de la cale ;

- le fait que le bassin soit un "cul- de- sac" (1 million d'€ est le coût pour transférer simultanément 3 bateaux sur le bassin Rhône en cale d'un cargo maritime) ;

- la nécessité de sécuriser les voies d'eau ;

- la difficulté de recrutement de pilotes ;

- le nombre restreint (insuffisant) de chantiers de réparations navales ;

- la réglementation complexe ;

- l'image de la profession ;

3) Un programme pluriannuel de 40 millions d'€ a été mis en place de 2004 à 2008. Des missions d'intérêt général ont été confiées à la CNR (dont le résultat net de 2007 était de 194 millions d'€).

Le plan Rhône prévoit 300 millions d'€ entre 2007 et 2013 (dont 218 au titre du CPIER), auxquels s'ajoutent les crédits des CPER PACA et Languedoc-Roussillon, sur les 700 millions de besoins recensés.

Des mesures d'anticipation sont à prendre, par exemple :

- réserver le foncier et assurer une desserte routière et ferroviaire des ports ;
- préparer le desserrement et l'extension du port de Lyon- Edouard Herriot ;
- valoriser l'action des gestionnaires de ports ;
- passer d'une approche quantitative à une approche performante ;
- à Marseille-Fos
 - retrouver la confiance des chargeurs ;
 - rétablir la navigation par le tunnel du Rove ;
 - mailler l'axe Rhône-Saône aux voies fluviales européennes.

Michel Raffin termine son exposé en rappelant que la réalisation de la liaison Rhin-Main-Danube a permis de multiplier le trafic Main- Danube par **3**....

Michel Thébaut, Directeur pour la région Rhône/ Saône de la « **Cie Française de Transport** » présente sa société, créée en 1988 par des regroupements, emploi 730 personnes (dont 600 navigants). Le chiffre d'affaires consolidé 2006 s'élève à 111 millions d'€.

C.F.T appartient au groupe SOGESTRAN, dont le CA consolidé était la même année de 142 millions d'€.

Elle intervient partout (sauf sur le Rhin, mais au Benelux) avec ses 250 bateaux (surtout des convois poussés) et a transporté 12 millions de tonnes en 2007. Elle dispose de 2 chantiers de réparation sur la Seine et répond depuis 2003 à la norme ISO 9001.

En Rhône-Alpes les sociétés CFT, CFT GAZ et "Rhodania" représentent 150 personnes dont 130 navigants. Leur zone opérationnelle se situe entre Pagny s/ Saône et Fos/ Sète. Le CA 2007 a été de 26 650 millions d'€ pour 2 204 000 tonnes transportées par son parc de 13 pousseurs, 4 automoteurs citernes, 4 barges à conteneurs, 17 barges à marchandises générales, 1 barge RO-RO, 7 barges- citernes, 3 automoteurs gaziers et 3 barges gaz.

Les transports sont des charbons, des produits pétroliers lourds, du diester, des huiles minérales (sur la Seine), du méthanol, des gaz liquéfiés, du sel de déneigement, des ciments, des marchandises diverses, des huiles alimentaires, des soutes pour avitaillements de navires, des automobiles, des ordures ménagères etc.

Pour le transport de conteneurs, CFT est partenaire à 55% de Logiseine et de Logirhône (repris d'Alcatrans).

Potentiel par barges- conteneurs sur le Rhône = 144 boîtes. C.F.T. transporte également des "masses indivisibles" et réalise des opérations exceptionnelles (voussoirs du pont de Normandie, éléments de lanceurs des fusées Ariane, etc.).

Sa société dispose d'un bureau d'études et de conception à même de suivre la réalisation des projets ainsi que d'équipes aptes aux interventions techniques.

Pour terminer, **Michel Thébaut** insiste sur le fait que malgré sa faible vitesse (6 à 14 km/h), le transport par voie d'eau présente de nombreux avantages comme la moindre consommation de carburants, le désengorgement des routes, et la massification du transport

(1 transport de 5 000 tonnes est l'équivalent du transport de 200 camions de 25t).

Réponses aux questions posées après les exposés

Anne Estingoy répond pour **VNF** aux nombreuses difficultés rencontrées par la batellerie artisanale exposées par **Pierre Dubourg**, représentant de l'association « **Agissons pour la batellerie** ».

Elle rappelle que le CPIER dispose de crédits importants pour la période 2007-2013, avec une hypothèse de trafic X 2, mais que les réalisations projetées doivent nécessairement faire l'objet d'études préalables, en précisant toutefois que VNF, contrairement à la CNR, ne vend pas d'électricité et dépend pour son budget des crédits alloués par l'Etat, les Régions ou les collectivités territoriales.

Pour 2009, le schéma de stationnement prévoit 5 sites qui seront présentés en commission des armements. Concernant le canal Seine- Nord- Europe, dont le financement en Partenariat Public/ Privé inquiète dans la conjoncture actuelle, elle signale qu'un montage est testé prenant en compte, à l'exemple du cahier des charges de la CNR, la solidarité entre activités rentables ou non.

Michel Raffin ajoute que les emprunts du canal Rhin- Main- Danube sont remboursés par les kw/h produits.

Gilles Durel pour la CNR indique concernant le montant des investissements fluviaux de la compagnie depuis son changement de statut, que, dès la modification du cahier des charges en 2003 et dans le cadre du schéma directeur, 125 millions d'€ ont été affectés aux missions d'intérêt général, dont 30 pour la navigation. Concernant le fonctionnement des écluses CNR en semi-automatique le sujet est débattu avec l'ensemble des acteurs concernés.

Jean- Louis Genin conclut cette réunion en répondant à la question sur la concurrence entre acteurs du transport fluvial sur le bassin qui nuirait plus particulièrement à la batellerie artisanale, que "le mieux serait de s'entendre" et que, par ailleurs, la crise actuelle est peut-être une promesse d'embellie en faveur de la voie d'eau.

Enfin, il remercie particulièrement les intervenants de ce « 5 à 7 », ainsi que tous les participants qui y ont assisté.

Le « pot de l'amitié » permet de prolonger questions et réponses, en bonne ambiance.....