

Compte rendu du « 5 à 7 » du 7 mars 2019

Les enjeux du fluvial dans le transport de conteneurs

Gilles DUREL ouvre la séance en excusant deux intervenants pressentis mais absents :

Benjamin FAUVEAU de VNF, malade, et **Thibault FRUITIER**, du groupe Novatrans-Greemodal, retenu par ses obligations professionnelles.

Il précise que les professionnels seront tous représentés :



Pierre-Yves GUERIN, du groupe Novatrans-Greemodal, remplace M. Fruitier,

Samira BACHA-HIMEUR, Directrice Générale Adjointe à Lyon Terminal,

Alain MALIVERNEY, Directeur Région Rhône à Logis Ports Shuttle du groupe Sogestran,

Fabienne MARGAIL, Chef du Département Hinterland- Grand Port Maritime de Marseille,

Michel CARVAILLO Conseiller Logistique Rhône-Saône Méditerranée à Medlinkports.

Samira BACHA-HIMEUR commence son intervention en présentant, au début de son diaporama, une photo aérienne du port de Lyon sur laquelle on peut voir les deux terminaux à conteneurs de Lyon Terminal dénommés T1 et T2.

Lyon Terminal, plateforme multimodale euro-régionale est une société par actions simplifiée à Directoire et Conseil de Surveillance. Elle traite 50% du fret du port de Lyon, c'est une filiale de la CNR dont le capital est détenu à 64,08% par la CNR, 15,96% par le GPMM, 13,46% par la CFT et 6,5% par NAVILAND.

Le transport des conteneurs au port de Lyon a débuté par le train jusqu'à 1997 et une première navette fluviale, par fluviomaritime, a vu le jour en 2000.

Les volumes traités en 2017 s'élèvent à 514.000 EVP tous modes confondus (264.000 de conteneurs pleins et 250.000 de conteneurs vides).



Les infrastructures de Lyon Terminal s'étendent sur 20 ha entièrement revêtus avec 3200 m de linéaire ferroviaire. Elles comprennent 8 Reach Stackers, 1 chariot 12t, 2 portiques (fixe et mobile-capacité 250t), 1 grue mobile (33t à 18m), une rampe Roll on Roll off de 800t, des prises frigorifiques, des systèmes informatiques intégrés, la mise à disposition de terrain bord à voie d'eau.

Il y a des navettes fluviales (Lyon/Fos sur Mer) et des liaisons ferroviaires avec les principaux ports.

Les services rendus concernent : la manutention de conteneurs (barges, trains, camions, fluvio-maritimes, semi-remorques, caisses mobiles), la manutention de colis lourds (250t), la manutention de marchandises diverses, le stockage de conteneurs (courte et longue durée), la gestion de parc de conteneurs, les douanes et le transport avec 95% des principaux armateurs présents sur le site.

Lyon Terminal est un HUB fluvial avec GREENMODAL (Barge : Fos, Macon, Chalon), LOGIRHONE (Fos, Valence) et ferroviaire : GREENMODAL Rail (Anvers, Rotterdam, Le Havre, Fos, Marseille, Duisbourg, Ludwigshaffen, Dourges) CIMALUX (Luxembourg) CFL (Luxembourg, Europe du Nord).

Lyon Terminal assure un service à la personne en fonction du client, à la demande et sur mesure.

Pour cela il utilise un système informatique unique en France grâce au logiciel Autostore, conçu en Angleterre, qui permet la traçabilité des opérations en temps réel. Il offre ainsi le management en temps réel de tous les conteneurs sur le site, une qualité et une sécurité supplémentaires des informations transmises et le transfert « just in time » de camion à barge/train.

Ce système permet une optimisation des ressources : une stratégie de stockage est attribuée à chaque zone du terminal, dès l'entrée du site les emplacements des conteneurs sont définis automatiquement de manière à réduire le nombre de manutentions et chaque zone est représentée informatiquement afin de permettre le suivi exact des opérations. Ainsi les manutentions fluviales sont anticipées, les équipements optimisés, les attentes chauffeurs diminuées.

La maîtrise de l'information est devenue essentielle pour le développement du transport fluvial. Dans cette optique Lyon Terminal a développé une interface web destinée à la consultation et à l'échange d'informations. Les clients pourront ainsi se connecter, de manière sécurisée, au réseau intranet de l'entreprise et alimenter eux-mêmes le système, le but étant de créer un partenariat entre les ports de l'axe Rhône-Saône dans le cadre du concept de port avancé de Marseille.

A la fin de cet exposé **Christian HEIMBURGER**, le président de Lyon Terminal, signale l'installation d'un nouveau portique, dans la continuité de l'ancien, qui entrera en service fin avril-début mai.



Christophe SEUX, directeur de CFT Rhône et **Alain MALIVERNEY** de Logis Ports Shuttle du groupe Sogestran

présentent, à l'aide de diaporamas, le groupe SOGESTRAN, à structure familiale, fondé en 1948, qui compte plus de 200 unités et environ 800 salariés répartis dans plus de 20 sociétés dont CFT et Logis ports shuttle. Son chiffre d'affaire est de 175M€ en 2017.



Les bureaux de la CFT sont à Loire sur Rhône avec un mini hôtel pour l'accueil des équipages.

Les métiers de CFT Rhône concernent les transports fluviaux de vracs liquides et secs, de colis lourds et de conteneurs.

Les réglementations et certifications ont beaucoup d'impact sur la composition et les qualifications des équipages qui sont organisés en mode de fonctionnement 7/7 : 7 jours à bord, 7 jours de repos, avec relève le jeudi, ce qui nécessite 2 équipages par bateau avec hébergement des équipages la veille de la relève.

Pour les lignes conteneurs le matériel comprend 2 pousseurs de ligne ADN, 1 pousseur de port ADN et 7 barges ADN 132/144 EVP.

25 membres d'équipage assurent le transport par convoi poussé selon le mode continu 7/7. Par semaine ils assurent 3 départs de Lyon (vers Fos) et 3 départs de Fos (vers Lyon).

Un graphique montre l'évolution de l'activité conteneurs depuis 2008 : on y voit une progression jusqu'en 2015 avec environ 60.000 EVP puis une légère baisse jusqu'en 2018 à environ 48.000 EVP (forte crue du Rhône en 2018).

L'exposé se termine par l'indication que, pour l'activité conteneurs en 2018, grâce au transport fluvial, c'est 7.841t de CO² qui ont été économisés par rapport à la route.



Pierre-Yves GUERIN du groupe Novatrans-Greenmodal indique que ce sont des sociétés familiales de transport routier qui se sont diversifiées en fluvial en raison de l'engorgement des réseaux routiers et de la pénurie de chauffeurs routiers.

Le transport fluvial permet d'acheminer des gros tonnages, mais pour le transport des marchandises c'est surtout l'aspect économique qui prévaut : la livraison au meilleur coût. Les terminaux, dans les ports, ont une carte à jouer pour la partie stockage des conteneurs.

Fabienne MARGAIL précise que le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) est le premier port français et le deuxième de Méditerranée (en tonnages marchandises) et qu'il se positionne comme l'alternative Sud aux ports du Nord de l'Europe pour l'accès aux marchés français et européens.

Sur une zone aussi étendue que la ville de Paris, il dispose d'espaces et d'infrastructures pour accueillir à la fois des activités maritimes logistiques et industrielles.

Port généraliste, il traite tout type de marchandises : hydrocarbures, vracs solides (minerais, céréales), vracs liquides (pétrole, gaz, produits chimiques), marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements).

Il accueille des entrepôts sur deux zones logistiques à proximité des terminaux à conteneurs de Fos ainsi que des industries.

Comme tout port de niveau mondial, il assure une activité de réparation navale avec 9 formes de radoub dont la plus grande de Méditerranée, la « forme 10 ».

C'est aussi un port qui répond aux standards internationaux requis pour les activités de passagers, croisières et ferries. Plus de 2 millions de voyageurs transitent chaque année par le port de Marseille. En moins de dix ans il est devenu le premier port de croisières de France.

Pour ce qui concerne le trafic des conteneurs il y a deux terminaux à Fos avec 3 km de quais pour un volume traité de 300.000 EVP en 2018. Pour le transport fluvial de conteneurs entre Fos et Lyon c'est 5 allers et 5 retours par semaine.

Actuellement le contexte est un peu compliqué sur les quais car la zone d'échange est en cours d'aménagement. Avec l'aide de MedlinkPorts une concertation est en cours entre le GPM, la CNR et VNF pour optimiser et fiabiliser la chaîne logistique et le report modal du trafic de conteneurs.



Michel CARVAILLO indique que MedlinkPorts est l'outil marketing et logistique pour le développement du trafic et du transport massifié sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (fluvial et ferroviaire).

C'est une association loi de 1901 avec 20 membres partenaires dont 8 ports intérieurs, 2 ports maritimes, VNF et CNR. MedlinkPorts propose une offre de service et recherche, selon les filières, les gains économiques et logistiques en collaboration avec les opérateurs fluviaux, Lyon Terminal, la CNR et le GPMM selon un process de labélisation : Medlink Safe.

En 2018, le conseiller logistique de MedlinkPorts a conduit 149 actions dont 53% concernant des chargeurs ou des transitaires.

Il estime qu'il ne faut pas enfermer la promotion uniquement sur le fluvial mais étoffer l'action sur la multimodalité dans les ports fluviaux.

Le programme de MedlinkPorts pour 2019 a été décidé en début d'année, outre des opérations de promotion et communication il prévoit des participations aux différents groupes de travail sur : les colis exceptionnels, les conteneurs, la chimie et les marchandises dangereuses, les vrac (BTP et recyclage), la multimodalité rail, la labellisation, le recueil de statistiques économiques (ports et transport) ainsi que des rencontres de grands comptes actifs sur l'axe (diverses filières et zoom chimie) et club chargeurs.

Le débat a porté sur les difficultés de traitement de la manutention (chargement, déchargement) du fluvial par rapport au maritime à Fos et à la diminution de la part fluviale dans le transport multimodal.

Pour ce qui concerne le traitement du fluvial à Fos, il faut savoir que le port n'est pas opérateur de manutention, les manutentionnaires sont des sociétés internationales privées qui, dans leurs conventions, n'ont pas d'obligations particulières vis-à-vis du fluvial car lors de la réforme le report modal ne fait l'objet d'aucun engagement, il a été occulté, ce qui apparaît maintenant comme une erreur. Pour améliorer la situation le GPMM a choisi de s'orienter sur des mesures d'incitation plutôt que de pénalisation. Ainsi, il est prévu, pour le manutentionnaire, un dispositif supplémentaire d'aide à la boîte de 10€. Ce dispositif n'était pas connu des opérateurs fluviaux, et n'a pas été répercuté, au contraire, sur leurs tarifs de manutention à quai des terminaux.

Par ailleurs il est prévu de rapprocher les différents acteurs de la chaîne, avec l'aide de MedlinkPorts, pour trouver des solutions. L'augmentation du linéaire des quais à Fos devrait permettre d'améliorer la situation. Nombreux sont ceux qui pensent que les contrats d'exploitation des opérateurs de terminaux devraient être requalifiés avec une obligation de service public et donc pourraient comporter des clauses d'engagement de report modal comme ça existe dans les ports du nord de l'Europe.

Il est indiqué qu'à Amsterdam un terminaliste doit s'engager à 40% de fluvial et 10% de ferroviaire.

Quant à la diminution de la part fluviale dans le transport multimodal, c'est surtout dû au fait que l'opérateur de transport est au service du client qui regarde surtout le coût, il s'agit d'une question tarifaire. Il y a toute une pédagogie, un travail collectif, pour sensibiliser tous les acteurs de la chaîne afin de faire évoluer les mentalités et permettre l'amélioration du bilan carbone dans les transports. Le constat est que sans des dispositions réglementaires, le mode fluvial reste handicapé en particulier par rapport au mode routier. La pratique des THC envers le seul mode fluvial est une des illustrations de cette inégalité.

L'Etat interviendra-t-il pour obliger l'augmentation de la part fluviale dans le report modal après le rapport du conseiller interministériel, Monsieur Beaudoin ?

Actuellement MedlinkPorts est à la recherche d'une synergie économique avec les gros clients et les chargeurs pour augmenter la part fluviale dans les transports.

Après ce débat, très animé, **Gilles DUREL** remercie les intervenants pour leurs réponses claires sur un sujet complexe. Il invite tous les participants à continuer les échanges au cocktail qui clôt notre réunion.

