

COMPTE RENDU du 5 à 7 du 18 avril 2024

Sur le Comité de Coordination Interportuaire et Logistique (CCIL) du Bassin Rhône-Saône-Méditerranée



Gilles DUREL ouvre la séance en indiquant que l'intérêt du sujet de la réunion ne fait aucun doute pour l'ensemble des participants car les décisions à venir seront décisives pour l'avenir du transport fluvial. L'intérêt de cette réunion réside aussi dans la qualité des intervenants qui représentent l'ensemble des institutions décisionnaires en matière de transport fluvial.

Il excuse l'absence de Mme Avezard retenue par ces nouvelles fonctions de directrice générale de VNF.

Il précise que PROMOFLUVIA n'a pas un rôle officiel dans le CCIL mais il veut être un lieu d'échanges ouvert et indépendant qui respecte les idées et les personnes et permette d'apporter des informations sur les futures actions du CCIL pour le développement du transport fluvial. L'ambition de Promofluvia se place dans le développement du mode fluvial sans parti pris, nous pouvons donc apporter nos soutiens ou critiques en toute indépendance.

Il remercie les élus et institutions représentées :

M. Thierry KOVACS Vice-président de la région, Président de Vienne Condrieu agglo, Maire de Vienne

M. Jean-Charles KOHLHAAS Vice-président de Lyon agglomération

M. Philippe DELAPLACETTE président du SCOT des rives du Rhône

M. Marc DELEIGUE Maire de Sainte Colombe

M. Philippe VALENTIN Président de la CCI Lyon métropole, Saint-Etienne, Roanne

M. Pierre Olivier BOYER vice-président CCI Nord-Isère, président du conseil de développement du Nord Isère

Romain MAILLOT Délégué Général au Développement de l'axe Méditerranée Rhône- Saône au SGAR précise que le développement de l'axe est un projet politique : c'est une ambition du Président de la République d'y favoriser le transport massifié pour permettre la réindustrialisation et la décarbonation sur un périmètre qui va de la Méditerranée à Pagny.

Le CCIL, en concertation avec les collectivités locales, travaille sur plusieurs projets majeurs qui vont permettre de développer le transport massifié.



Le constat et les objectifs : Le transport fluvial ne va pas bien et il y a l'ambition de développer cette forme de transport et ainsi favoriser la décarbonation par un effet de masse. Deuxième ambition : la réindustrialisation, dans ce but le CCIL s'est lancé dans un schéma directeur de l'axe qui veut être une photographie de l'instant présent et de planification. La troisième ambition est un projet de gouvernance qui va consister à réfléchir comment on veut s'organiser pour être efficace et mener les projets à terme.

Le territoire est historiquement industrialisé avec une vocation économique forte et on pense que réindustrialiser l'axe a du sens, en vue de la réindustrialisation de la France, car il dispose d'atouts géographiques de par la présence du fleuve.

Développement des trois projets en cours : le développement du transport massifié, le schéma directeur de l'axe et la gouvernance :

Pour le transport massifié, le CCIL essaye d'identifier pourquoi il ne progresse pas : une première réponse en terme de signal prix montre que le transport fluvial n'est pas compétitif vis-à-vis des autres modes de transport, notamment routier. Il faut essayer de diminuer le surcoût de manutention des marchandises qui passent par le fleuve en supprimant, par exemple, le surcoût de manutention au port de Fos.

La qualité de service du transport fluvial doit aussi être améliorée en augmentant les niveaux de fréquences et le nombre de bateaux pour proposer une meilleure offre.

Dans le schéma directeur l'ambition se décline dans trois scénarios de réindustrialisation : de base, intermédiaire et ambitieux, avec les coûts respectifs. Pour développer ces scénarios il faut trouver du foncier qui vient en confrontation avec le sujet ZAN (Zéro Artificialisation Nette) avec si possible de la reconversion de friches déjà artificialisées.

En ce qui concerne la gouvernance, il faut trouver le moyen que l'on devra déployer ensemble pour gagner en efficacité. Que peut-on faire de mieux ? Le sujet a été donné en pilotage au ministre des transports qui rendra sa copie prochainement.

Christophe WENDLING de la direction territoriale Rhône-Saône de VNF indique qu'il remplace, au pied levé, madame Avezard qui aurait bien aimé être avec nous. Il précise que VNF est un des membres du CCIL.

Il commence son exposé en donnant les chiffres du transport fluvial, en 2023, qui ne sont pas bons : on est à environ 4 millions de tonnes transportées sur le bassin, ce qui correspond à une baisse de 18%. Sur l'ensemble du territoire la baisse est de 12% mais le bassin a subi des grèves aux mois de mars et avril. En regardant par filières : le BTP moins 20%, les céréales moins 35%, la chimie se tient plutôt bien avec moins 3% et la filière bois a augmenté de plus 35%, la filière conteneurs est à moins 12%.



Il rappelle les actions générales que VNF porte sur le transport fluvial avec d'autres partenaires, à commencer par le contrat de plan Etat Régions où VNF est le pilote du volet fluvial notamment pour le PARM et le PAMI. Le PARM concerne le financement des actions de report modal pour les opérateurs pour un montant de 14,5 millions d'euros et le PAMI le financement des moyens de modernisation de la flotte pour un montant de 8,6 millions d'euros.

Il évoque le rapport Medlinkports réalisé par Mme Avezard, rapport qui se veut très opérationnel en identifiant les différents partenaires : l'Etat, les porteurs d'infrastructures et les collectivités.

VNF soutient le verdissement de la flotte pour faire émerger des solutions techniques et donner des orientations à travers les colloques « Vert le fluvial ».

Sous l'égide de l'Etat VNF a piloté différents schémas portuaires : de la métropole lyonnaise, des ports bourguignons et des ports fluviaux du sud du bassin.

Il met l'accent sur 7 actions du CCIL pour lesquelles VNF est particulièrement impliqué :

- 1) Mettre en place une offre fluviale renforcée entre Lyon et Fos
- 2) Optimiser la manutention sur les terminaux maritimes de Fos et à Lyon Terminal
- 3) S'appuyer sur les autres ports intérieurs à conteneurs de l'axe pour développer ou relancer les trafics
- 4) Promouvoir la diversité des solutions douanières notamment pour diminuer le transit time
- 5) Produire et diffuser des indicateurs de performance à l'échelle de l'axe
- 6) Mieux promouvoir le fluvial
- 7) Préparer l'avenir

Il évoque l'action que mène VNF sur le canal du Rhône à Sète. Ce canal pose de gros problèmes à cause de son état et de son ensablement. VNF s'est mis d'accord avec l'Etat et la région Occitanie, pour un financement à parts égales, sur un projet de modernisation de ce canal avec une enveloppe de 60,5 millions d'euros : 29 millions pour la gestion sédimentaire, 27,4 millions pour la reprise des berges et 4,1 millions sur la modernisation pour le trafic fret (rehaussement des ponts, amélioration des courbes). L'objectif de ce projet est bien de confirmer la fonction fret de marchandises de ce canal mais aussi de développer tout le potentiel touristique qu'on peut avoir autour de cet axe.

Sur la Saône la concession du port de Chalon-sur-Saône, avec la CCI 21, prend fin en avril 2026, la question se pose de savoir si on anticipe la fin de la concession du port de Macon, avec la CCI 71, pour pouvoir lancer une nouvelle concession globale des deux ports en intégrant les réflexions en cours pour la gouvernance de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

VNF est aussi très actif sur les nouveaux trafics métropolitains en matière de logistique urbaine notamment sur la Métropole de Lyon. Il y a un certain nombre d'opérateurs qui sont sur le territoire de la Métropole.

- La société ULS, depuis 2022, assure la liaison entre le port de Lyon avec un quai en centre-ville.
- DLM, filiale de SOGESTRAN a fait venir un bateau pour l'évacuation des déchets des paquebots fluviaux ainsi que certains déchets de la Métropole.
- Le dernier arrivé, est un bateau à propulsion électrique « Evoli » complètement adapté à la logistique fluviale qui peut s'amarrer à peu près n'importe où grâce à un système de pieux internes au bateau et avec ses propres passerelles pour le déchargement et une cale où l'on peut stocker toute sorte de liquides, ce qui permet d'effectuer le dépotage des eaux usées des bateaux.



Aziz OUADI qui travaille auprès de **Pierre MEFFRE**,
Directeur Valorisation Portuaire et Plan « 5Rhône »
à la CNR, intervient pour présenter l'action de la
CNR au sein du CCIL.



Il rappelle que la concession de la CNR a été prolongée jusqu'en 2041 avec ses trois missions : produire de l'hydroélectricité, développer le transport fluvial et assurer l'irrigation des terres agricoles.

Le prolongement de la concession a augmenté l'extension du domaine concédé de plus de 80 km de fleuve et de 3000 ha de terres. Il est prévu un programme de travaux de 500 millions d'euros qui comprend, dans le domaine de l'énergie, la construction de 6 petites centrales hydroélectriques, 6 passes à poissons et l'augmentation des capacités de production de l'usine de Montélimar, pour le secteur de la navigation : le doublement des portes aval des écluses de Bollène et Châteauneuf, la remise en état de l'écluse d'Arles et la modernisation de l'écluse de Savières avec remise en état du chenal de navigation.

Par ailleurs des investissements sont prévus, dans le cadre du plan « 5Rhône » au profit des territoires traversés par le Rhône : 185 millions d'euros dont 36 millions au titre de la navigation.

Enfin, concernant la redevance hydraulique, celle-ci passe d'un taux fixe de 24% à un taux progressif de 10 à 80% en fonction des prix du marché.

Il y a 25 sites portuaires sur le bassin et 22 sont gérés par CNR, en lien avec les territoires, dont 17 plateformes multimodales (eau, fer, route).

En concertation avec l'Etat et les collectivités territoriales CNR a engagé une dynamique de commercialisation du foncier à voie d'eau sur plusieurs sites portuaires : près de 50 ha au travers de plusieurs appels à projets, notamment à Lyon (7 ha), Solaize (2 ha), Loire-sur-Rhône (8ha), Portes-les-Valence (3 ha), Tarascon (8 ha), et Arles (15 ha).

Le volet navigation du plan « 5Rhône », pour lequel CNR est engagée à hauteur de 36 millions d'euros, comprend 5 sous-thématiques :

- l'amélioration de la fiabilité, de la sécurité, de la disponibilité et de la capacité des ouvrages,
- la remise en navigabilité du Haut-Rhône,
- l'amélioration de la qualité du service de la navigation,
- la contribution au développement des sites industriels et portuaires et du transport par voie fluviale,
- le développement du tourisme fluvial.

Il rappelle que le CCIL de l'axe MeRS est une instance de concertation et de décision, placée sous l'égide de la préfète coordinatrice de l'axe qui réunit 4 régions, 3 métropoles, 4 CCI de région, les filières et syndicats ainsi que les 6 principaux gestionnaires d'infrastructures de transport : CNR, GPMM, VNF, ports de Sète et Toulon, SNCF réseau. Le CCIL poursuit trois objectifs principaux :

- réindustrialiser le corridor MeRS
- décarboner l'industrie
- dynamiser le transport massifié : fer et fleuve.

Pour sa part, la CNR agit sur toute la chaîne de valeurs pour favoriser le transport massifié et le fluvial autant sur l'offre que sur la demande :

- pour l'offre en agissant sur les prix avec une baisse des coûts et sur une amélioration de la qualité des services
- pour la demande en augmentant les flux et en développant les fonciers portuaires.

C'est avec ces enjeux que la CNR a engagés, dès 2023, pour une mise en œuvre en 2025, le renouvellement de 4 sous-concessions des ports publics du Rhône :

- au port de Lyon : les 2 terminaux à conteneurs de 15 et 18 ha, sous-concessionnaire actuel Lyon Terminal,
- à Salaise : 13 ha sur 100 ha du SIP, sous-concessionnaire actuel CCI Nord Isère,
- Portes-les-Valence : 8 ha sur 45 ha du SIP, sous-concessionnaire actuel CCI de la Drôme,
- Arles : 11 ha sur les 55 ha du SIP, sous-concessionnaire actuel CCI Pays d'Arles.



Thomas SAN MARCO Président de Medlink Ports indique que MedlinkPorts est une association créée en 2015 avec pour objectif de faire le lien entre le port de Marseille et tous les ports de l'hinterland jusqu'à Pagny pour faire en sorte que tous ces ports bénéficient de la dynamique du port de Marseille, pas uniquement tourné vers la Méditerranée, auxquels se sont rajoutés les opérateurs fluviaux et en 2019 SNCF Réseaux.

Aujourd'hui MedlinkPorts c'est : 3 ports maritimes (Toulon et Sète se sont rajoutés à Marseille), 9 ports intérieurs et 3 gestionnaires d'infrastructures (VNF, CNR et SNCF Réseaux).

Au-delà de ces membres permanents c'est 60 membres partenaires où l'on retrouve tous les acteurs de la chaîne, c'est-à-dire : les compagnies maritimes, les commissionnaires, les chargeurs et tous ceux qui veulent s'engager sur le développement des trafics sur l'axe, y compris Promofluvia.

MedlinkPorts est une idée qui a été poussée par l'Etat, c'est le préfet de la Région Rhône Alpes qui l'avait initié et l'on retrouve tout naturellement au sein de Medlink Ports la préfecture de bassin. Medlink Ports s'est élargie aussi aux collectivités locales afin de bien coordonner les enjeux des opérateurs avec les politiques des collectivités pour définir les schémas de développement en synergie avec les opérateurs, ce sont la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Région Sud et la Métropole de Lyon auxquelles il faut rajouter deux CCI : la CCI de Lyon Métropole-Saint Etienne-Roanne et la CCI d'Aix-Marseille-Provence.

MedlinkPorts est la structure qui permet à tous ces opérateurs de rechercher et promouvoir ensemble des solutions :

- agence de promotion et de valorisation de l'ensemble des solutions proposées par tous les partenaires (conseil stratégique et opérationnel, promotion, réflexion et innovation, aide à la digitalisation des services, aide pour les subventions),
- l'écolocalcateur développé par MedlinkPorts pour permettre aux chargeurs de calculer leur empreinte carbone,
- la labellisation des chargeurs verts pour valoriser, récompenser et avantager les chargeurs qui font le choix du massifié et du report modal par le fluvial et le ferroviaire,
- l'accréditation Medlink Safe pour faciliter le transport de matières dangereuses passant par le GPMM,
- le catalogue foncier pour des actions concrètes décidées par le CCIL, afin de connaître toutes les disponibilités foncières sur l'ensemble de l'axe ainsi que les services associés à chaque site.

Dans le cadre du CCIL, et par rapport aux enjeux, MedlinkPorts s'est donné les moyens de renforcer sa mission de promotion de l'axe. Cette promotion passe par les différents salons et événements avec une présence coordonnée de tous les acteurs. Un événement nouveau : Medlink solution day a été créé pour mettre en avant toutes les solutions existantes et rassembler tous les acteurs de l'axe et pour entendre les attentes nouvelles des chargeurs afin de renforcer les activités du fluvial.

Pour accompagner la stratégie commune de développement de l'axe MedlinkPorts mène plusieurs actions :

- un travail avec les douanes pour faciliter les opérations,
- la création de 3 commissions : vrac, intermodalité et chimie-matières dangereuses,
- les 2 nouveaux outils : le catalogue foncier, le CUMULUS appel d'air- all cargo foundation,
- la réappropriation de l'appartenance Medlink sur l'ensemble de l'axe : rayonnement international plus fort, partenariat et ouverture avec les autres hinterlands Français et européens,
- un renforcement de l'équipe Medlink : un chef de projet logistique, une mobilisation plus forte des membres de l'axe.

En résumé, MedlinkPorts est une structure mobilisée sur les sujets concrets opérationnels et commerciaux en appui avec chacun de ses membres. C'est un acteur qui agit, pour l'ensemble de ses membres, afin de permettre le développement du transport massifié.

Au débat qui a suivi plusieurs élus des collectivités locales, très investis, ainsi que les participants, avec notamment un marinier, ont exprimé leur point de vue révélant toute l'extrême complexité des problèmes à résoudre pour le développement d'un transport fluvial massifié au service de la réindustrialisation et la décarbonation sur le bassin Rhône-Saône.

Plusieurs problèmes et solutions potentielles ont été évoqués :



M. Thierry KOVACS : se félicite de la qualité des échanges entre les différents acteurs de l'axe Rhône Saône. Il note un point particulier sur le foncier pour lequel quelques sites ont été classés au niveau national, les excluant ainsi de l'application de la loi ZAN.

M. Jean-Charles KOHLHAAS : L'hégémonie du transport routier est une évidence, il manque une politique de réglementation pour aller vers plus de transports en modes alternatifs.

Il faut rechercher un rééquilibrage des coûts en taxant ce qui pollue et aider les usages des modes alternatifs dont le fer et le fluvial.



M. Philippe DELAPLACETTE : L'objectif des collectivités est devenu « l'amélioration du cadre de vie » il faut donc se donner les moyens de préserver le foncier pour les modes massifiés afin qu'ils puissent se développer. Les dérogations à la loi ZAN sont indispensables sur ce sujet.

M. Philippe VALENTIN : La CCI est dans une démarche « public/privé », le temps réglementaire et législatif est trop long. La CCI agit avec les entreprises en créant des exemples de décarbonation avec le fleuve. La multiplication de ces actions permet d'essayer sans attendre les décisions nationales, et les renforcent dans leur justification.



M. Pierre Olivier BOYER : Il exprime son optimisme au vue du collectif du monde économique et des élus. Les entreprises sont fortement impliquées dans la décarbonation de leur activité dont le transport, elles ont l'obligation dans leur RSE de déclarer leur empreinte carbone. Cela aura un impact sur les importations et donc sur la réindustrialisation française.

M. Bruno COSSIAUX (navigant) : fait état de divers points durs qui limitent le développement du fluvial contrairement à l'Europe du nord.



Mme Anne BERTRAND (Vice-Présidente Promofluvia) : Pour un réel développement, le fluvial doit devenir moins cher que la route. Pour cela, deux pistes :
- les contraintes réglementaires (colis lourds, logistique urbaine) ;
- la taxation des modes polluants (le réseau routier est payé par les contribuables, pas par les PL. Autre piste, alléger les coûts du fluvial plutôt que taxer les PL.

M. Romain MAILLOT apporte quelques réponses et informations :

- Certes le bassin est fermé, et son ouverture au nord est improbable
- concernant les THC, il annonce que l'arbitrage de sa neutralisation est acquis. Les coûts seront lissés entre les différents modes de transport.

- concernant les colis lourds : Mme la Préfète a adressé un courrier au ministère pour que l'usage des modes massifiés soit intégré systématiquement aux marchés publics.
- concernant la compétitivité : Il rappelle l'échec de l'écotaxe, néanmoins, si l'incitation n'est pas efficace, il faudra bien que le routier paie aussi le réseau. Ce qui ne sera pas sans répercussion sur les coûts que paiera le client final.

Axe Méditerranée- Rhône-Saône

Le contexte

Une ambition annoncée lors d'un discours à Marseille en 2021.

Objectif: dessiner un projet d'aménagement global du quadrant sud-est du pays:

- développement d'un corridor fer-fluve
- réindustrialisation verte
- atteinte de nos objectifs environnementaux nationaux



CNR agit sur toute la chaîne de valeurs pour favoriser le transport massifié et le fluvial



Offre

Demande

Signal prix

Qualité de services

Développer les flux

Développer nos fonciers

- **Effort maintenance Lyon terminal:** remise tarifaire (-20%)
- **Aide au retour de la cale par CNR** (-30% du coût)
- Cofinancement du programme PAMI – Plan d'aide à la modernisation et l'innovation de la flotte - piloté par VNF
- Autres actions à l'étude avec les partenaires et état: THC, aide à la pince, fiscalité

- **CIS Numérisation traitement de marchandises** sur l'axe MeRS
- **Zone d'échanges à Fos** - fluidité du traitement des barges fluviales sur les terminaux à Fos sur mer
- **Développement infrastructures ferroviaires** sur les sites CNR le long de l'axe (multimodalité)
- **Projet fluvial express** : augmenter la **fréquence des barges sur l'axe** (instruction en cours)

- **Renouvellement des 4 sous-concessions de ports publics** : Lyon, Salaise, Portes-Lès-Valence, Arles (en cours) avec des objectifs de développement de trafic et d'investissements massifs
- **Schéma directeur axe MeRS**, en copilotage avec GPMM, et en étroite collaboration avec Régions, Etat, EPCI, acteurs économiques
- **Renforcement de la coopération** avec le GPMM; et promotion aux cotés de Medlink auprès de chargeurs, fédérations, France Chimie, douanes...

- Exigences de réalisation de **trafics fluviaux minimaux** dans nos COT
- **RVE – Remise foncière conditionnée à l'atteinte d'objectifs fluviaux**
- Commercialisation de fonciers CNR
- Élaboration d'un **catalogue foncier** – cohérence et promotion à l'échelle des acteurs portuaires de l'axe MeRS



La réunion s'est achevée par le traditionnel cocktail au cours duquel les élus présents ont pu échanger, en toute convivialité, entre eux et avec les intervenants, pour rechercher ensemble des solutions pour le développement des activités de transport fluvial, de réindustrialisation et de décarbonation sur leurs secteurs respectifs et sur l'ensemble du bassin.

