

NPI

NAVIGATION
PORTS &
INTERMODALITÉ

DOSSIER

Rhône-Saône-Méditerranée, *regarder loin pour aller de l'avant*

ISSN 1769-8588 - 22,11 €

MAI 2019 • N° 1604



France

Haropa-port
du Havre :
une nouvelle
gouvernance, un
bilan, des projets



Europe

Co-financement
européen de
50 % pour les
projets liés aux
voies navigables



Europe

Inovyn
remporte le prix
de la DPVNI



IMPLANTEZ-VOUS EN VALLÉE DU RHÔNE

- 
- 18 sites en bordure du Rhône
 - + de 100 hectares disponibles pour implanter votre entreprise
 - Des terrains constructibles et viabilisés
 - Des solutions d'embranchement en fonction de vos besoins (eau, fer, route)
 - Des locaux d'activité
 - Un accompagnement personnalisé de votre projet

CONTACTS

implantation@cnr.tm.fr

Tél. : 04 26 10 86 15



R PORTS DU
RHÔNE
CNR

L'énergie au cœur des territoires



ÉDITORIAL

Axe Nord et cap au Sud

par Clotilde MARTIN

Rédactrice en chef



Le « conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord » -nom officiel complet- a été mis en place par un décret publié au *Journal officiel* le 12 avril 2019. Ce conseil « couvre le territoire de la région Hauts-de-France ». Il « est créé entre le grand port maritime de Dunkerque, les ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer dont la société d'exploitation des ports du Détroit est gestionnaire, le port sec d'Eurotunnel dont la société Getlink SE est gestionnaire, l'association Norlink Ports, Voies navigables de France, la société du canal Seine-Nord Europe, SNCF Réseau et les établissements gestionnaires du réseau routier national ». Il a « pour objet de structurer l'axe Nord dans sa dimension logistique et industrielle en assurant la coordination entre les différents acteurs, afin d'accroître la compétitivité de cet ensemble portuaire et logistique ».

Il va être animé par un délégué général au développement de l'axe Nord, secondé par un commissaire coordonnateur adjoint.

Il compte au total 23 membres parmi lesquelles figurent les délégués interministériels au développement de la vallée de la Seine et de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, marquant la volonté d'articuler les 3 axes, eux-mêmes articulés autour des 3 grands ports maritimes du Havre, de Dunkerque, de Marseille.

Alors que ce conseil axe Nord est tout juste installé, avec un peu de retard sur le calendrier annoncé au Cimer 2018, vous lirez dans les pages suivantes que nous avons mis le cap au Sud en consacrant un dossier à l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Et finalement, dans le Sud, il a aussi été question du Nord, de l'Est et de la région parisienne, autrement dit la Seine. Notre boussole a en perdu son orientation et nous aussi ou presque...

NPI

Éditeur : Société de presse internationale
Siège social : 137 quai de Valmy,
75010 Paris
RCS Paris 823 175 435
SAS au capital de 1000 €
Actionnaires GROUPE6TM à 99,9 %
et RAISIN BLANC à 0,01 %

Gérant, directeur de la publication :
François Granddier

Abonnement France 1 an (10 numéros) :
198 € TTC

Rédaction

Courrier général : redactionnpi@info6tm.com
Rédactrice en chef :
Clotilde Martin
Courriel : c.martin@info6tm.com
(01 40 05 23 13)
Pixel6TM (Étienne Berrier)
Maquette : Pixel6TM (Jennifer Neisse)

A collaboré à ce numéro :

Jean-Louis Vandevoorde

Photo de couverture :

© CM

Publicité

Chef de publicité : Corinne Oliveras
Courriel : publicitenpi@info6tm.com
(04 78 87 29 45)

Production

Chef de fabrication : Corinne Léonet
Imprimeur : Socosprint,
36 route d'Archettes, 88000 Épinal

Service clients

Courriel : abonnements@info6tm.com
Par téléphone : 01 40 05 23 15
Du lundi au vendredi, ouverture
de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h.

Par courrier : NPI SPI
Service abonnements
23 rue Dupont-des-Loges, 57000 Metz

Tous droits de reproduction, même
partielle, par quelque procédé que
ce soit, réservés pour tous pays.

Dépôt légal : 2^e trimestre 2019
N° ISSN : 1769-8588
CPPAP n° 0921T86492
(en cours de mise à jour)

Cette publication peut être utilisée dans
le cadre de la formation permanente.



Origine géographique du papier : Italie - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification des fibres utilisées : PEFC
Au moins 1 des indicateurs environnementaux : Ptot 0,02 kg/tonne





« River », un projet innovant pour des unités fluviales moins polluantes

Le projet « River » bénéficie d'un financement européen et a pour objectif l'optimisation des moteurs diesel des unités fluviales grâce à un processus de stockage et de valorisation du CO₂. Une expérimentation réelle est prévue pour 2020.

Le Centre régional d'innovation et de transfert de technologie (Critt) Logistique et Transport au Havre propose depuis vingt cinq ans une activité de conseil en logistique en direction des industriels et des logisticiens qui souhaitent développer et optimiser leurs flux. Mais le Critt développe également une activité sur des projets d'innovation. « *Ce sont majoritairement des financements publics. Il s'agit de projets de recherche appliquée. L'objectif*

est de s'attaquer à une problématique, un enjeu de la chaîne logistique, par exemple, et de trouver des solutions innovantes pour y répondre », explique Robin Poté, le directeur du Critt. Partant du constat que les barges fluviales de grosses capacités et fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité ne feront leur apparition que dans une quinzaine d'années, le Critt et ses partenaires réfléchissent actuellement à des bateaux fluviaux à combustion interne sans émission de CO₂ et de parti-

cules fines. « *River* » est un projet visant à l'optimisation des moteurs diesel des barges grâce à un processus de stockage et de valorisation du CO₂. Sa durée est de trois ans. Robin Poté rappelle que River s'inscrit dans une volonté de l'Europe de réduire les émissions carbone. « *Avec l'université de Lille, nous avons proposé un projet pour réduire les émissions de carbone dans le domaine du transport fluvial. L'Europe a retenu l'idée et a décidé de le financer* ». Dans le cadre du programme



Interreg Nord-Ouest, l'Europe a ainsi apporté une contribution de 1,92 M€ sur un budget total de 3,2 M€.

Economie de 25 litres à l'heure

Le projet River a été lancé il y a un an. Il porte principalement sur trois axes de recherche. Le premier champ a pour objectif d'améliorer le rendement d'un moteur. « Un laboratoire travaille sur l'alimentation en oxygène du moteur.

L'objectif est d'améliorer la combustion du moteur et son rendement de 20%. En clair, une économie de consommation de 20%. Le système est simple. Il s'agit de mettre en place un petit compresseur à oxygène sur la barge fluviale. Ce compresseur vient alimenter l'admission d'air du moteur. Une barge consomme en moyenne 120 litres à l'heure en navigation. Avec ce système, elle pourrait économiser 25 litres à l'heure. Un trajet Le Havre-Paris, c'est 32 heures de navigation. On gagnerait donc 600 litres. Au prix du gasoil, c'est 900 € d'économie pour un Le Havre-Paris, 1 800 € pour un aller-retour. Le gain est donc non négligeable et peut intéresser des opérateurs ». Le deuxième champ de recherche du projet River consiste à capter et filtrer tous les gaz d'échappements de la barge fluviale en les récupérant via un conduit dans une citerne située à bord. Le dispositif peut être installé sur les barges fluviales existantes. En escale, la citerne pleine est débarquée. Puis, une autre citerne vide est réembarquée. « C'est quelque chose qui peut intervenir au moment des opérations d'embarquement ou de débarquement des conteneurs ou de vracs. Les citernes sont ensuite acheminées dans un centre de traitement du CO₂. Si on déploie ça sur l'axe Seine, on peut imaginer un centre de traitement localisé soit au Havre, soit à Paris. Il faut aussi dimensionner la citerne pour qu'elle puisse avoir une capacité pour un aller et retour ». Une première expérimentation à grande échelle devrait se faire en Grande-Bretagne en 2020 sur une petite unité fluviale de transport de passagers. En parallèle des tests, le Critt réalise éga-

lement une étude de marché pour voir quels leviers pourraient être utilisés pour vendre la solution.

Valoriser le CO₂

Le Critt s'intéresse ainsi de près aux constructeurs de moteurs européens, les chantiers de construction ou de réparation navale ou ceux qui interviennent pour rééquiper techniquement les barges. Le Critt interroge aussi les opérateurs de barges pour voir dans quelle mesure ils seraient prêts à « payer » pour cette technique. Le troisième axe du projet River est de savoir comment valoriser le CO₂ émis par la barge. Le laboratoire YNCREA de l'université de Lille travaille sur cet aspect. À partir du CO₂, il est possible de faire des molécules organiques, complexes. « On peut transformer le CO₂ en éthanol, par exemple. Mais on peut également en tirer des molécules plus complexes qui peuvent intervenir dans les processus de la pharmacie ou de la cosmétique. En catalysant le CO₂, on peut même créer des molécules très rares dans la nature. Une molécule extraite d'une plante peut être obtenue par catalyse du CO₂ par exemple », explique le directeur du Critt. De l'avis de ce responsable, la question est aujourd'hui de savoir si ces travaux de recherche pourront être mis en œuvre à grande échelle et si ces opérations sont rentables pour les acteurs économiques. Un défi que le projet River souhaite relever : « Il faut un retour sur investissement pour les opérateurs ou les industriels », ajoute Robin Poté.

Jacques Laurent ■

© AXEL BUECKERT - FOTOLIA



Un partenaire sûr et passionné

Le groupe Sogestran est spécialisé dans le transport fluvial et maritime de marchandises à forte valeur ajoutée. Qualité, sécurité et respect de l'environnement sont nos priorités. Armateurs, notre bureau d'études intégré propose des solutions innovantes et sur mesure.

Nous accompagnons également les flux logistiques : réparation de citernes et containers, stockage conditionné de matières dangereuses.

Vos contacts par marché

PETROLE, CHIMIE ET GAZ
benoist.grosjean@sogestran.com

VRACS SECS
claudie.coquelle@sogestran.com

TRANSPORT MULTIMODAL ET LOGISTIQUE URBAINE
ferenc.szilagyi@sogestran.com

DEFENSE / FRET MILITAIRE
patrick.gerbeno@sogestran.com

COLIS LOURDS XXL
colisXXL@cft.eu

SERVICES AUX INDUSTRIES
ludovic.lemaguerou@sogestran.com

www.sogestran.com

FLUVIAL

MARITIME

MULTIMODAL

SERVICES

Haropa-port du Havre : une nouvelle gouvernance, un bilan, des projets



La direction d'Haropa-port du Havre a fait le tour de l'actualité lors d'une conférence de presse le 9 avril 2019. L'occasion aussi pour Emmanuèle Perron, présidente du conseil de surveillance, de saluer le travail accompli depuis 2012 par Hervé Martel, nommé à la tête du GPM de Marseille, qui a dressé un bilan avant de laisser la parole à son successeur Baptiste Maurand.

Tors d'une conférence de presse, le 9 avril 2019, et suite à un conseil de surveillance le 30 mars, la direction d'Haropa-port du Havre a fait un tour d'horizon sur les dossiers en cours. Mais cela a été également l'occasion d'annoncer officiellement la nomination d'Hervé Martel, directeur général d'Haropa-port du Havre, à la tête du Grand

port maritime de Marseille à compter du 15 avril 2019. Son successeur n'est autre que Baptiste Maurand, jusque-là directeur général adjoint du Grand port maritime du Havre.

Emmanuèle Perron, la présidente du conseil de surveillance du port du Havre, a salué le travail effectué par Hervé Martel depuis 2012 : « *Le bilan financier du port est excellent. Il y a cinq ans, nous*

avons une capacité d'autofinancement de 18 millions d'euros. Aujourd'hui, elle est de 55 M€. Et cela nous donne la capacité d'investir et de nous développer. Le remboursement de la dette, elle, passe de treize ans en 2013 à trois ans en 2018. Tous les indicateurs sont aux verts ».

Hervé Martel, quant à lui, se souvient qu'à son arrivée au Havre en 2012, la difficulté était le modèle économique

du port : « *La capacité d'autofinancement permettait à peine d'entretenir les ouvrages. L'objectif du plan stratégique a donc été de revenir à un niveau d'autofinancement suffisant. Aujourd'hui, nous sommes au-delà de nos objectifs* ». Il précise que l'augmentation des recettes du port a contribué à ce bon équilibre financier. Ces recettes proviennent des droits de port mais aussi d'une augmentation importante des recettes domaniales avec de nouvelles surfaces logistiques. « *Nous inaugurons près de 80 000 m² d'entrepôts par an depuis cinq ans. Nous avons à présent un objectif de rééquilibrage entre nos recettes domaniales et nos recettes de droits de port* ». Le port du Havre a dû également maîtriser ses dépenses de fonctionnement ces dernières années. La masse salariale constitue la plus grosse dépense avec 100 M€. « *Notre bonne santé financière s'explique aussi par des dotations supplémentaires de la part de l'Etat. C'est vrai, par exemple, pour nos travaux de dragage* ».

Le Havre est prêt pour le Brexit

Beaucoup de dossiers d'actualité sont également sur la table. Pour la plupart, ces projets figurent dans le plan d'investissement de presque 600 M€ que porte aujourd'hui Haropa-port du Havre avec ses partenaires. Il s'agit du parachèvement de Port 2000 avec les postes 11 et 12, de l'accès fluvial direct (« chatière »), de l'aménagement des terminaux Nord, de la préparation de l'arrivée de la filière de l'éolien offshore ou encore de l'amélioration des axes routiers sur la zone logistique du Havre.

Baptiste Maurand a indiqué que le port a investi près de 1,5 M€ pour être prêt à l'éventualité d'un Brexit « dur ». Des aménagements autour du terminal de Grande-Bretagne, le terminal des ferries au Havre, ont d'ores et déjà été réalisés pour faciliter les flux de camions et de véhicules particuliers. Des investissements d'autant plus nécessaires que Brittany Ferries a augmenté depuis fin mars 2019 les rotations de son ferry (deux par jour au lieu d'une) sur la ligne Le Havre-Portsmouth.

« *Nous avons également prévu des parkings relais sur la zone portuaire si le besoin s'en faisait ressentir* », a ajouté

Baptiste Maurand. Le port a organisé un test à blanc pour les démarches dématérialisées en matière de procédures douanières.

Les nouveaux postes de Port 2000

Pour le parachèvement de Port 2000, là encore, Haropa-port du Havre veut aller vite. Les travaux sur les postes 11 et 12 devraient démarrer dès la rentrée prochaine, assure le nouveau directeur général. Dans le cadre d'une procédure spécifique, des candidats se sont d'ores et déjà manifestés pour exploiter les futurs terminaux. Mais au mois de mars 2019, lors d'un conseil de développement, une motion a été déposée laissant apparaître des inquiétudes et même une hostilité de la part des opérateurs privés quant à un changement juridique lié à l'exploitation des terminaux à conteneurs.

Le choix d'un régime de concessions de service serait, selon eux, plus contraignant que les conventions de terminal qui régissaient jusqu'alors leurs activités sur les terminaux existants.

« *Nous avons étudié cette motion longuement lors du conseil de surveillance. La délibération sur la procédure en cours a été adoptée à l'unanimité et, je dis bien, à l'unanimité. La motion était mal fondée juridiquement* », a précisé Emmanuèle

Perron. La présidente du conseil de surveillance estime qu'un délai supplémentaire pour la procédure d'appel à candidatures en cours deux ans serait néfaste : « *A-t-on envie de repousser un projet aussi important pour le port du Havre ? Si la réponse est oui, il faut me l'argumenter* ». Pour Baptiste Maurand, les principes de la loi de 2008 ne sont absolument pas remis en cause par ce nouveau régime juridique : « *En aucun cas, la séparation entre l'opérateur de terminal et l'opérateur portuaire n'est remise en cause. Avec « l'arrêt Verdon », les conventions de terminaux ont dû être requalifiées. Il n'y pas eu d'autres choix que d'opter pour une concession de service. Ce régime est le seul moyen que nous avons pour fixer des objectifs de trafics avec des pénalités associées* ». Il explique que ce système s'applique d'ailleurs à Anvers, notamment. Prochaine étape en juin 2019 lors d'un nouveau conseil de surveillance avec les résultats de la procédure en cours. « *Nous avons des candidats. Il y a des opérateurs qui sont prêts à s'engager* », rappelle Baptiste Maurand.

Quant à la chatière, l'accès fluvial direct à Port 2000 très attendu, la bonne nouvelle vient de l'Union européenne qui a attribué tout récemment une enveloppe de 25 M€ pour mener à bien ce projet (voir encadré).

Jacques Laurent ■

Financement bouclé pour la « chatière »

Évalué à 125M€, l'accès fluvial direct à Port 2000 au Havre voit son financement bouclé grâce à la décision de la Commission européenne d'accorder 25 M€ à ce projet dans le cadre de l'appel à propositions « Transport 2018 » du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Dans sa décision datée du 25 mars 2019, la Commission européenne souligne que « *ce projet vise à faciliter le transport fluvial et la multimodalité au sein du corridor Atlantique du réseau transeuropéen de transport et, en particulier, l'axe Seine* ». Suite à cette décision européenne, les 125 M€ nécessaires pour réaliser l'accès fluvial direct à Port 2000 au Havre (« chatière ») sont donc sur la table. Aux 25 M€ européens, il s'ajoute 13,75 M€ du GPMH, 3,6 M€ de l'Etat, 82,65 M€ de la région Normandie. Concrètement, le projet consiste à créer un nouveau chenal protégé pour permettre à tous les types d'unités fluviales d'accéder par tous les temps en direct aux terminaux de Port 2000. Est actuellement en cours une phase d'études préalables à l'enquête publique, destinée notamment à préciser le projet sur des points soulevés lors de la concertation de 2017 menée sous l'égide d'une garante de la Commission nationale du débat public. Les travaux pourraient démarrer en 2021 pour une mise en service en 2023.

C. M. ■

Rapport « INN-IN » pour la CCNR : innover malgré les embûches

La nécessité pour la navigation intérieure d'innover ne fait plus débat. Mais sur la voie de l'innovation, de nombreux obstacles peuvent surgir, dont beaucoup ont un lien direct avec la nature même du secteur. Le rapport « Innovative Inland Navigation » ou « INN-IN » de chercheurs anversois, écrit pour la CCNR, en apporte l'illustration.

Des chercheurs de l'université d'Anvers se sont penchés pendant un an sur la problématique de l'innovation dans la filière fluviale et sur la question de savoir quels sont les facteurs de succès ou d'échec et comment les pouvoirs publics -des ports et du niveau local à l'Union européenne, aux instances internationales en passant par les commissions de bassin - peuvent la stimuler. Ils l'ont fait en se concentrant sur quelques dossiers précis, comme la mise en œuvre de nouveaux concepts axés sur les voies navigables de faible gabarit (classes I et II), l'automatisation, l'utilisation du GNL comme carburant alternatif.

Leur rapport, écrit pour le compte de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), vient de paraître sous le titre « *Innovative Inland Navigation* » ou « *INN-IN* ». Il insiste notamment sur la nécessité de mettre en place une réglementation adaptée, évolutive, cohérente et technologiquement neutre pour permettre l'émergence de solutions innovantes économiquement viables et garantir un traitement égal entre les options disponibles. Il souligne aussi l'importance que peut avoir l'infrastructure.

Il précise que la complexité du cadre institutionnel - avec son grand nombre de niveaux qui se partagent compétences et responsabilités (fiscalité, aides, normes,



infrastructures...) - peut constituer un frein pour qui cherche à explorer des voies nouvelles... ou trouver les subventions pour les tester. « *Cette fragmentation du processus décisionnel rallonge le temps requis pour l'implémentation d'une politique d'innovation et peut – dans le pire des cas – empêcher la mise en œuvre d'une innovation par le marché.*

Dans le cas des plates-formes numériques pour l'affrètement de bateaux (*e-barge booking*), le rapport INN-IN pointe du

doigt les difficultés que rencontre encore ce genre de marché virtuel, même si des initiatives comme Bargelink et 4Shipping semblent avoir tiré les leçons de l'échec de tentatives antérieures, qui ne pouvaient souvent pas s'appuyer sur une infrastructure numérique suffisamment développée tant à bord qu'à terre. Ainsi, des incertitudes subsistent quant à la validité juridique des transactions qui s'y concluent, sur le statut de l'affréteur digital, sur la confidentialité des données et

sur le risque de fraude. Dans un secteur où la relation de confiance entre les parties est cruciale, ce sont des obstacles non négligeables. Au niveau plus pratique, il faut également tenir compte de la résistance des affréteurs conventionnels qui dominent toujours ce marché, de la couverture informatique parfois incomplète de parties du réseau fluvial et des coûts qui s'y rapportent quand le bateau sort de l'Union européenne.

Selon le rapport, la plupart des conditions requises sont à présent réunies et ces plates-formes offriraient bon nombre d'avantages, mais le système doit encore acquérir la masse critique - en termes d'offre et de demande - nécessaire à son bon fonctionnement. Il ajoute qu'un des risques réside dans une forte pression à la baisse des taux d'affrètement, surtout si le « *petit* » batelier se retrouve seul face aux chargeurs.

Une analyse de Watertruck+

La tentative d'innovation tant technologique qu'économique et opérationnelle initiée avec le projet de convois de poussage de petite taille visant à réactiver les voies navigables de très faible gabarit en renouvelant la flotte disponible pour les desservir s'est elle aussi heurtée à bon nombre d'obstacles qui se sont révélés jusqu'à présent difficiles à surmonter. Plusieurs projets ont été lancés au cours des douze dernières années pour atteindre ces objectifs louables.

D'après le rapport, plus de 5 M€ ont été dépensés à cette fin avant la dernière option prise avec Watertruck+.

Une réglementation trop stricte en termes de normes d'équipage, un besoin accru d'entretien des infrastructures, une approche trop « *unimodale* » à l'heure où la logistique se veut synchro- ou multimodale et intégrée, un marché trop restreint ne créant pas la masse critique requise pour rendre le projet économiquement viable, des coûts fixes non négligeables,...

Watertruck+ doit encore apporter la preuve de sa capacité à vaincre les handicaps qui ont fait tourner court les initiatives précédentes.

Le rapport constate aussi qu'aucun investisseur privé n'a voulu s'engager à fond dans ce dossier, qui a d'ailleurs suscité des

oppositions parfois fortes dans la navigation intérieure. Certains acteurs craignaient une perturbation subventionnée du marché, même si le but avancé est d'attirer vers la voie d'eau de nouveaux trafics et de faire concurrence à la route. Les « *Pallet Shuttle Barges* » de Blue Line Logistics échappent à ce reproche, même si le transfert de flux palettisés peut être stimulé par des aides publiques.

Financé par des investisseurs privés, ce concept a démarré en 2014 en Belgique avec la mise en service de deux premières unités et s'est fait - non sans peine - une place pour le moment réduite sur le marché, grâce notamment au fait que la législation belge permet d'exploiter des bateaux de moins de 55 m avec un seul membre d'équipage, ce qui fait l'objet de restrictions plus fortes dans d'autres pays comme la France.

Le rapport pose la question de la durabilité de ce type de transport si les subventions au transfert modal de palettes viennent à disparaître.

L'automatisation est un développement « *inévitable* » et multiforme qui se manifesterà par paliers et étapes. Comme ailleurs, il s'agira notamment de numériser et de « *canaliser* » les flux d'information nécessaires, de créer les plates-formes et l'infrastructure qui permettent de les intégrer et de les partager.

Comme ailleurs, elle permettra de répondre à des problèmes comme le manque croissant de main-d'œuvre, mais requiert des investissements conséquents de toutes les parties concernées alors que le marché n'offre pas des débouchés illimités. Comme ailleurs, il faudra mettre en place une réglementation adaptée à cette nouvelle donne, définir les responsabilités et harmoniser les régimes juridiques. « *La principale question que soulèvent les innovateurs est le goulot d'étranglement réglementaire. Ils affirment que la technologie est déjà disponible* », selon le rapport INN-IN.

L'automatisation s'accompagne aussi de défis spécifiques à relever pour équilibrer fiabilité, sécurité et productivité quand on l'applique à la navigation intérieure. Un exemple : le manque de standardisation de la flotte fluviale ajoute un seuil de plus à franchir quand on veut mettre en place des systèmes d'amarrage automatique. Il faudra en plus repenser infras-

structures (soutage, etc.) et réseaux (communication, etc.), surtout quand on voudra franchir le cap de la navigation entièrement automatisée. Il faudra également changer les mentalités, convaincre un secteur parfois rétif à l'innovation, trop fixé sur son propre mode et qui ne parvient pas toujours à peser d'un poids suffisant sur le processus décisionnel.

Convaincre le secteur privé

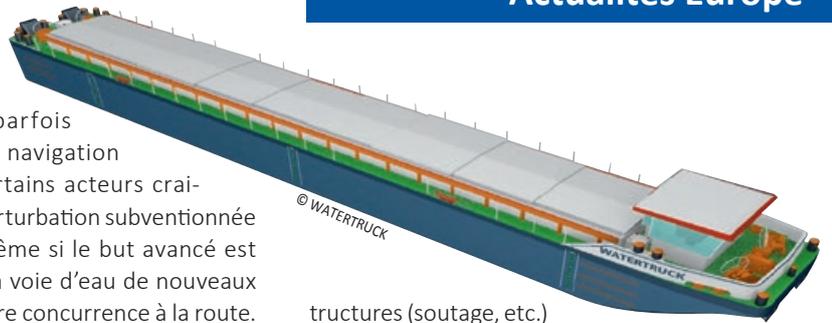
Le passage à un carburant alternatif comme le gaz naturel liquéfié (GNL) soulève des interrogations similaires concernant l'absence d'un réseau de distribution suffisamment dense, les investissements requis, la taille du marché etc.

Le rapport ajoute des considérations additionnelles comme la volatilité du prix du GNL et sa corrélation avec les carburants conventionnels, le débat sur la réalité des atouts climatiques du GNL, la réduction de la charge utile qui découle de l'installation des réservoirs cryogéniques à bord des bateaux, les normes plus sévères en matière de sécurité avec des conséquences sur la formation des équipages et une surcharge administrative à la clé, etc. Le rapport estime toutefois que le GNL est « *un carburant qui présente une solution alternative intéressante sur des trajets longue distance, dans une exploitation continue et pour les bateaux de plus grande taille* ».

Les auteurs concluent sur une note positive : l'innovation dans la navigation intérieure est possible même si les exemples entièrement financés sur fonds privés n'existent apparemment pas.

Il faut toutefois créer les conditions nécessaires à sa percée et le rôle des pouvoirs publics à ce niveau est crucial pour surmonter les handicaps propres au secteur dont sa faible capacité à investir, la taille réduite du marché qu'il offre, et son besoin en solutions taillées sur mesure. Le chemin sera long, mais est-il concevable de ne pas l'emprunter ?

Jean-Louis Vandevorde ■



Co-financement européen de 50 % pour les projets liés aux voies navigables

Le Parlement européen a adopté l'accord final sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027. L'une des principales avancées pour le fluvial concerne la possibilité d'un co-financement européen jusqu'à 50 % des projets en lien avec les voies navigables.



Le 25 mars 2019, le Parlement européen (PE) a adopté son accord final avec le Conseil européen sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ou en anglais *Connecting Europe Facility*, CEF) permet de soutenir les investissements dans les projets d'infrastructures de transport, de télécommunication et de l'énergie afin de stimuler la croissance économique. L'une des principales avancées pour le secteur fluvial de l'accord final sur le MIE pour la période 2021 à 2027 concerne le seuil de cofinancement porté à 50 % pour les projets en lien avec le transport par voies navigables. Ce seuil était auparavant limité à 20 et 40 %.

La Fédération européenne des ports de navigation intérieure (Fepi ou en anglais *European Federation of inland ports*, EFIP) souligne : « Il s'agit d'une grande avancée pour les ports intérieurs européens et le transport par voies navigables en général. En effet, le potentiel du secteur des voies navigables est actuellement largement inexploité en Europe. Cette décision montre l'engagement de l'Union

européenne en faveur du secteur des voies navigables intérieures » pour la période 2021 à 2027. La Fepi met aussi en avant « la clarification de la définition du terme « transfrontalier » qui concerne désormais aussi les ports intérieurs, ce qui est bienvenue et nécessaire. En effet, les projets portés par les ports intérieurs, par définition, ont un impact transfrontalier profond dans la mesure où ils soutiennent et améliorent la connectivité et les flux commerciaux entre les États membres ».

La nécessité d'investir

L'accord final comprend aussi une proposition visant à accroître la transparence des objectifs et du calendrier attendu des futurs appels. L'accord demande à la Commission européenne de publier un programme de travail pluriannuel exposant les futurs appels. La Fepi explique : « Lors du précédent MIE, il était souvent très difficile de savoir quand un nouvel appel serait annoncé ou quelles en seraient les priorités. Les projets d'infrastructure ayant un long processus de développement, il en est résulté que les projets n'atteignaient pas la maturité pour être

éligibles à un financement au moment de l'appel concerné. Avec la nouvelle disposition, la planification et la préparation des projets seront améliorées ». Enfin, l'EFIP se félicite de l'inclusion finale des voies navigables dans les corridors 5G. L'organisation estime que « cette inclusion sera essentielle pour l'avenir de l'innovation dans les voies navigables. Au fur et à mesure du développement des bateaux de navigation intérieure semi-autonomes et autonomes, une couverture 5G sera nécessaire. Sans cette inclusion, ces innovations seraient sérieusement entravées ». En conclusion, pour le directeur de la Fepi, Turi Fiorito : « L'accord final sur le MIE reconnaît la nécessité constante d'investir dans les transports européens, en général, et dans les transports par voies navigables, en particulier. Il va permettre aux ports intérieurs et aux voies navigables intérieures de réaliser des projets plus ambitieux au cours de la prochaine période de financement. Non seulement pour respecter nos engagements en matière de changement climatique, mais également pour que l'Europe s'attaque aux problèmes de qualité de l'air et reste compétitive ».

Clotilde Martin ■



Inovyn remporte le prix de la DPVNI

Le prix wallon du transport fluvial de la direction de la promotion des voies navigables et de l'intermodalité (DPVNI) a été décerné à l'entreprise chimique Inovyn. Ce producteur de PVC a fortement développé son trafic fluvial, qui a progressé de près de 40 % en trois ans, et entend poursuivre sur cette voie.

Filiale du grand groupe pétrochimique Ineos, Inovyn dispose à Jemeppe-sur-Sambre, à mi-chemin entre Namur et Charleroi, d'un site de production d'une superficie totale de 135 hectares où il emploie 485 personnes. Il y réalise un chiffre d'affaires d'un demi-milliard d'euros en produisant plus d'un million de tonnes par an de produits chimiques. Les « spécialités » représentent 20 % de ce total et ce pourcentage va croissant. Tant à l'entrée qu'à la sortie, l'entreprise fait un appel croissant à la navigation intérieure pour sa logistique. « Notre implantation en bordure de la Sambre est critique pour nous », a déclaré Philippe Taranti, responsable des opérations pour la Belgique et l'Allemagne.

L'an dernier, le trafic fluvial d'Inovyn à Jemeppe a atteint 662 000 tonnes, en hausse de 12 % par rapport à 2017 (592 000 t) et de 35 % par rapport à 2015 (490 000 t), année où l'installation d'un bras de chargement « maritime » sur le quai du site a permis de faire une place plus grande au bateau. La part de la barge dans les flux à la sortie a ainsi augmenté de 37 % à 41 %, au détriment de celle de la route, qui a diminué de 62 % à 57 %. Le rail et l'intermodal sont passés de 1 % à 2 %. À l'entrée, c'est le pipeline qui domine.

Deux barges dédiées sont aujourd'hui alignées pour la réception d'un produit de base et l'expédition de sel et de soude caustique. Les transports à vide ont ainsi diminué, ce qui - en conjonction avec l'utilisation de barges de plus grande taille - se traduit par une baisse du nombre d'unités

fluviales, de 404 à 385, en dépit de la forte croissance des volumes.

Bientôt une troisième barge dédiée

« L'augmentation de la part du transport fluvial et ferroviaire entre 2015 et 2018 correspond à une réduction de plus de trois mille camions par an sur nos routes, soit douze camions par jour. Le volume total du fluvial en 2018 représente l'équivalent de plus de vingt mille camions, soit plus de 80 camions par jour », a constaté Philippe Moens, le responsable logistique de l'usine. Inovyn n'entend pas en rester là. Le groupe va investir 100 millions d'euros pour augmenter la capacité de production



© INOVYN/ING

de son site wallon. La hausse des volumes qui en découlera devrait se traduire par 50 000 tonnes de plus par an pour la navigation intérieure et par la mise en service d'une troisième barge dédiée. Une quatrième unité pourrait suivre à terme. Philippe Moens a appelé de ses vœux une ouverture de la Sambre à la navigation continue « sept jours sur sept », une adaptation du bassin de virement d'Auvellais, limité à des unités de 85 mètres, et une meilleure planification des travaux qui ont des conséquences sur les usagers de la voie d'eau. L'information à ce sujet laisse elle aussi à désirer. De plus, des grèves non prévues ont récemment perturbé l'activité industrielle.

Jean-Louis Vandevorde ■

Wallonie : accord sur l'extension des horaires des écluses

Sur la table depuis des années en Wallonie, le dossier de l'extension des horaires d'ouverture des ouvrages semble avoir enregistré une avancée notable. « La concertation avec les organisations syndicales a été clôturée positivement », a confié Pascal Moens, directeur de la direction de la promotion des voies navigables et de l'intermodalité (DPVNI), à NPI en marge de la journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie, le 27 mars 2019. La mesure s'inscrit dans la volonté de la région wallonne de développer le transport par la voie d'eau comme alternative à la route. Elle est aussi réclamée depuis longtemps par les entreprises implantées le long du réseau et qui pourraient ainsi faire intervenir plus largement la navigation intérieure dans leur logistique ou optimiser les rotations de leurs bateaux. Pascal Moens n'a pas pu avancer une date pour l'entrée en vigueur des nouveaux horaires : « Le principe est acquis et les recrutements sont en cours, mais il s'avère très difficile de trouver des candidats valables pour compléter le cadre des éclusiers. Nous butons là, pour l'heure, sur un obstacle dont il est difficile de prédire quand nous pourrions le franchir ».

J.-L. V.



Rhône-Saône-Méditerranée : des potentiels et des ambitions qui regardent loin

Le dossier de ce mois-ci renoue avec une thématique qui n'avait plus été traitée dans NPI depuis un bon bout de temps, c'est-à-dire un thème autour d'un grand ensemble géographique, pertinent, du moins nous l'espérons... en partant à la (re)découverte de l'un des trois axes liés à l'un des trois grands ports maritimes, qui doivent devenir les portes d'entrée de la France, comme l'a indiqué le Premier ministre lors du Cimer 2017.

Alors cap au Sud, vers l'axe Rhône-Saône-Méditerranée, pour mieux comprendre la notion d'articulation entre la mer et la terre, la desserte de l'hinterland depuis ou vers le GPM de Marseille.

Cet axe, ce sont des ports très variés avec

des activités très diversifiées et des projets de développement nombreux, la Compagnie nationale du Rhône, Voies navigables de France, des opérateurs économiques privés... C'est une conviction partagée de la nécessité du report modal dans le contexte de la transition énergétique et écologique. Même si la situation du transport fluvial de conteneurs et de la péréquation des coûts de manutention interroge encore et toujours.

Et finalement, notre boussole avec le cap au Sud a fini par se perdre car s'il regarde vers encore plus au Sud, vers l'Afrique et au-delà, cet axe regarde aussi vers le Nord et vers l'Est de l'Europe, et ne s'interdit pas non plus un coup d'œil vers la région parisienne...

Rhône-Saône : un trafic fluvial positif

De tous les bassins français de navigation intérieure, c'est celui du Rhône et de la Saône qui a connu la plus forte croissance de trafic fluvial en 2018, selon VNF, avec des progressions importantes pour les vracs.

Après avoir connu des baisses de trafic entre 2012 et 2016, et avoir vu le tonnage descendre jusqu'à 5,6 Mt, le transport fluvial sur le bassin Rhône-Saône est reparti de l'avant. En 2018, il a concerné 6,3 Mt, ce qui représente, malgré les crues du début de l'année, une progression de 8,5 % par rapport à 2017, alors que la moyenne des bassins de navigation français affiche un repli de 1,7 %. Le transport fluvial sur Rhône-Saône est constitué à 55 % de flux continentaux, et à 45 % de flux liés au transport maritime. Parmi ces derniers, 20 % environ, soit 650 000 t, utilisent des bateaux fluvio-maritimes, dont l'activité sur le bassin a augmenté de 16,5 % en 2018. Certaines filières affichent néanmoins des diminutions de trafic fluvial. C'est le cas, par exemple, des produits pétroliers, dont la consommation est globalement en recul, des produits chimiques, dont les sites d'importation ont connu des périodes de maintenance, des engrais, touchés par la conjoncture céréalière et climatique, avec l'inondation de surfaces agricoles. C'est aussi le cas du bois, qu'il s'agisse des sciages à destination de l'Algérie ou, pour le gros du trafic, du bois destiné à l'usine papetière Fibre Excellence, à Tarascon, qui a connu des aléas en 2018. Les autres filières sont en croissance, à commencer par la plus importante d'entre elle, les granulats, qui représentent 43 % des tonnages transportés. « On pressent que la reprise du fluvial est durable, dans la mesure où elle concerne les gros postes générateurs de trafic que sont les pondéreux », explique Rachid Bioud, responsable développement transport à VNF Rhône-Saône. Granulats, céréales, charbons : tous les grands vracs sont en hausse, exceptés les produits pétroliers. De 2012 à 2016, les trafics de granulats n'ont cessé de refluer, qu'il

s'agisse de l'approvisionnement de la métropole lyonnaise depuis la Saône et la moyenne vallée du Rhône, majoritairement effectuée en compte propre par les flottes des principaux carriers que sont Plattard, Dorel et Vicat, ou des extractions des nouvelles gravières de la région d'Orange destinées à la basse vallée du Rhône, où les transports de Lafarge et Cemex ont recours à la batellerie artisanale. Sur l'ensemble du bassin, la reprise des trafics est confirmée, avec un essor de 12 % du tonnage de granulats transportés en 2018 et la poursuite de la tendance à l'allongement des voyages pour des échanges de produits entre les extractions provenant de la Saône, qui charrie surtout du sable, et du Rhône, où les graviers sont majoritaires.

Une reprise durable

Les exportations de céréales évoluent positivement (+23 %). Ce trafic est effectué en majeure partie par la batellerie artisanale, depuis les grands silos de la Saône, mais aussi, pour un tiers du tonnage, en fluvio-maritime. Les trafics de charbon augmentent de 22 %, montant depuis Sète ou Caronte à destination de l'usine Ferropem de Laudun-L'Ardoise, du complexe chimique Osiris de Salaise-Sablons ou du port de Lyon-Édouard Herriot pour les besoins de la cimenterie. Les cours de l'acier, favorables au recyclage, ont profité aux exportations de déchets métallurgiques (+30%), dont Salaise est un gros fournisseur. Les importations de coils ou poutrelles d'acier, réalisées à 85 % en fluvio-maritime depuis l'Italie, n'augmentent que de 2 %.

Étienne Berrier ■

Les résultats de trafic sur le bassin Rhône-Saône

Source : Voies navigables de France

Trafic VNF Rhône-Saône (en tonnes)	Fluvial			Fluvio-maritime			Total		
	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
Produits agricoles, bois	490 847	620 333	26,4%	231 553	228 318	-1,4%	722 400	848 651	17,5%
Combustibles	957 260	987 590	3,2%	0	0		957 260	987 590	3,2%
Produits métallurgiques	44 028	53 942	22,5%	258 608	312 510	20,8%	302 636	366 452	21,1%
Sables, graviers et sel	2 329 659	2 657 749	14,1%	40 235	66 455	65,2%	2 369 894	2 724 204	15,0%
Engrais et chimie	672 038	599 507	-10,8%	18 754	37 518	100,1%	690 792	637 025	-7,8%
Conteneurs, colis lourds	746 883	723 470	-3,1%	12 289	9 254	-24,7%	759 172	732 724	-3,5%
Total	5 240 715	5 642 591	7,7%	561 439	654 055	16,5%	5 802 154	6 296 646	8,5%

Elisabeth Ayrault : « Donner l'exemple en faisant de CNR un outil performant d'action pour le climat »

La présidente du directoire et présidente directrice générale de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) dresse un tour d'horizon complet des missions et enjeux de cette entreprise dont le business model prouve la compatibilité entre transition énergétique et intérêt économique. Pour Elisabeth Ayrault, la CNR se doit d'agir et de fédérer les acteurs économiques, politiques et les citoyens autour de la question climatique.

NPI : quels ont été les défis à relever depuis que vous dirigez la CNR ?

Elisabeth Ayrault : Pour une entreprise comme CNR, productrice d'énergie 100 % renouvelable depuis plus de 80 ans, l'enjeu de la décennie est évident : mettre tout en œuvre pour accompagner les territoires dans la mise en œuvre de la transition écologique.

Pour ce faire, je me suis attachée, dès mon arrivée en 2013, au déploiement d'un plan stratégique permettant tout à la fois le développement du Rhône dans une logique de conciliation des usages et de réappropriation du fleuve, l'accélération du déploiement des énergies renouvelables hors Rhône initié au début des années 2000, et le confortement de CNR dans son rôle d'acteur innovant du monde de l'énergie.

L'entreprise est ainsi passée de 315 MW de puissance installée hors hydroélectricité en 2013 à 720 MW à mi-2018 et atteindra les 1 000 MW en 2020. Les objectifs que nous nous fixerons en terme de développement pour les années à venir seront tout aussi ambitieux.

2015 a été une année charnière dans cette décennie du climat avec la tenue de la COP 21 et l'Accord de Paris. Au travers de nos 9 engagements pris à cette occasion, nous avons souhaité marquer l'importance d'une action

commune entre les territoires et les acteurs économiques pour parvenir à la mise en œuvre de solutions innovantes pour le climat. Nous avons ainsi déployé le long du Rhône un corridor électrique de bornes de recharges rapides alimentées en électricité d'origine renouvelable, lancé des campagnes de financement participatif pour nos actifs éoliens et solaires qui permettent aux consommateurs d'être acteurs de la transition énergétique, créé une instance de dialogue entre les grands fleuves, IAGF, pour partager le modèle de gestion intégré d'un fleuve en France et à l'international...

NPI : quelles sont les priorités pour l'avenir suite à la reconduction dans vos fonctions en 2018 ?

Elisabeth Ayrault : 2015 et la COP21 ont marqué un tournant dans l'action pour le climat mais nous sommes encore bien loin d'un modèle capable de répondre aux enjeux climatiques. Au regard de l'urgence et de la gravité de cette situation, je veux consacrer mon deuxième mandat à donner l'exemple en faisant de CNR un outil performant d'action pour le climat.

CNR, dont le business model prouve la compatibilité entre transition énergétique et intérêt économique, se doit d'agir et de fédérer les

acteurs économiques, politiques et les citoyens autour de la question climatique.

Je me suis engagée devant l'Assemblée nationale et le Sénat en juillet 2018 à poursuivre tous mes efforts pour la protection de ce modèle d'entreprise unique. Cela passe, avant tout, par la validation de la prolongation de la concession de CNR qui devrait intervenir dans le courant de l'année 2020. Cela passe aussi par la mise en œuvre de projets et d'actions qui font de CNR un outil toujours plus performant et innovant pour la mise en œuvre de la transition énergétique. CNR doit poursuivre son investissement dans l'innovation technologique mais aussi de process et raisonner à l'échelle des territoires afin d'associer toujours plus d'acteurs autour de ses projets durables.

NPI : quels sont les effets du changement climatique sur un fleuve comme le Rhône ?

Elisabeth Ayrault : Le changement climatique est une réalité que nous observons dans le quotidien de notre entreprise. Pour produire de l'hydroélectricité, nous dépendons bien évidemment de la quantité d'eau disponible dans le fleuve. Cette ressource, que nous turbinons dans nos barrages au fil de l'eau et que nous rendons instantanément au fleuve, est de moins en moins disponible durant l'année et,

« Un port en cœur de ville doit constituer un atout économique majeur et un outil pour la mise en œuvre de la transition énergétique ».



© BR

surtout, de moins en moins prévisible.

Le bassin du Rhône est soumis à des influences climatiques multiples : influence atlantique en rive droite du bassin en Rhône-Alpes, influence continentale en Val de Saône, région lyonnaise et vallées alpines, influence méditerranéenne qui est ressentie jusqu'à Valence, auxquelles s'ajoute l'influence du relief... Ces influences entraînent des variations « naturelles » de la ressource en eau. Le changement climatique tend à renforcer ce phénomène avec une forte concentration des épisodes pluvieux et des crues qui peuvent être violentes ; et qui vont cohabiter avec des périodes de sécheresse, sans pluie, de plus en plus longues et intenses. Ainsi, en 2017, le Rhône a perdu 30 % de son eau et, au cours de la dernière décennie, on compte les deux pires années de production de CNR avec une baisse de près de 30 % par rapport à la moyenne. Il y a eu 16 mois de sécheresse entre l'automne 2016 et début

2018, suivis par deux crues début 2018 puis de nouveau des mois d'octobre et novembre à fort étiage. La toute fin d'année 2018 a connu des précipitations nombreuses qui nous ont d'ailleurs permis de respecter nos objectifs en matière de production hydroélectrique. 2019 n'échappe pas à ces nouvelles réalités puisque les premiers mois de cette année sont marqués par une très grande sécheresse. A long terme, les scientifiques parlent d'une baisse de la ressource en eau du Rhône pouvant aller jusqu'à -40 % d'ici à la fin du siècle.

NPI : quelles sont les mesures à prendre, dans le contexte de la transition écologique et énergétique ?

Elisabeth Ayrault : Le véritable enjeu derrière cette diminution de la ressource en eau dépasse le cadre de la transition énergétique. Il concerne la question de la répartition de la ressource vis-à-vis de ses divers usages. Eau

potable, agriculture, navigation, biodiversité, loisirs mais aussi refroidissement des centrales nucléaires... Autant d'usages de l'eau du Rhône qui doivent être conciliés et ceci, quel que soit le niveau de ressource disponible. Il appartient donc à l'ensemble des acteurs concernés de se concerter et de mettre en œuvre des mesures ambitieuses qui garantissent sécurité et préservation de la ressource. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre au Rhône. A l'automne dernier sur le Rhin, le trafic fluvial a été perturbé en raison de la sécheresse.

NPI : quel peut-être le rôle d'une entreprise comme la CNR ?

Elisabeth Ayrault : A l'échelle de l'entreprise, ces bouleversements climatiques nous conduisent à changer notre rapport à la ressource en eau. Nous avons mis en place de nombreuses actions et continuons de travailler pour :

- Mieux prévoir pour mieux anticiper, en travaillant sur la fiabilisation de nos prévisions météo à moyen terme pour fiabiliser nos prévisions de production.
- Optimiser le fonctionnement de nos ouvrages et leurs disponibilités par l'optimisation de nos opérations de maintenance. Un effort important a été fait ces 15 dernières années, à raison de 60 à 80 M€ par an.
- Une meilleure conciliation dans l'ensemble de ses usages. C'est le sens de nos actions avec le monde agricole, par exemple, où nous accompagnons des travaux pour favoriser une agriculture plus économe en eau. Dans la région lyonnaise, nous collaborons ainsi sur les sujets d'irrigation avec le SMHAR (le Syndicat mixte d'hydraulique agricole du Rhône) et Suez.
- Diversifier notre mix énergétique, tout en restant dans notre cœur de métier, les énergies renouvelables d'origine climatique.

NPI : Le port de Lyon-Edouard Herriot a eu 80 ans en 2018, quelles sont les priorités pour cette infrastructure située au cœur de la ville ?

Elisabeth Ayrault : Avec la production d'hydroélectricité et les usages agricoles du Rhône, l'aménagement de la navigation sur le fleuve est l'une des trois missions historiques de CNR. C'est dans ce cadre que nous avons construit et exploitons aujourd'hui le port de Lyon ainsi que 17 autres sites industriels et portuaires le long du fleuve.

Pour la Métropole de Lyon, la présence d'un port en cœur de ville doit constituer un atout

économique majeur et un outil pour la mise en œuvre de la transition énergétique. C'est l'objectif que se fixe CNR en lien avec l'ensemble des acteurs du territoire et de la voie fluviale. Le port de Lyon est une plate-forme capable de rendre des services essentiels à de nombreuses filières économiques qui forgent le paysage urbain (BTP, déchets, acheminement des hydrocarbures, etc.). Notre volonté est de lui permettre d'impulser, au travers de ces services rendus, une véritable transformation via la mise en place de services innovants et propres, qui rendent au transport fluvial toute l'attractivité qu'il mérite... Nous transformons le port en une véritable base logistique urbaine, capable d'approvisionner en marchandises le cœur d'agglomération grâce à des véhicules propres, rechargeables directement sur le site. Plus globalement, dans le cadre du schéma directeur élaboré par l'Etat, avec la région, la Métropole de Lyon, les villes de Lyon et Saint-Fons, et VNF, trois grandes ambitions ont été définies pour le port de Lyon à l'horizon 2050 : le port de toutes les énergies, un port de services connecté à la Métropole, un port pôle économique et hub intermodal au cœur de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Je citerai 2 grands projets illustrant ces orientations : le « quai des énergies », station multi-énergies permettant aux véhicules de se recharger en énergies 100% vertes (GNV, hydrogène vert produit sur site, électricité verte), et dont le chantier a démarré cette année, et le futur hôtel de logistique urbaine de 40 000 m², implanté en entrée du port, qui rendra la desserte de Lyon plus propre et plus durable en mutualisant la manutention des marchandises et en optimisant les flux de distribution au cœur de la Métropole via le recours à des véhicules propres et à la voie fluviale. Enfin, le schéma directeur permettra de donner à CNR les grandes orientations pour renforcer le port de Lyon au service du développement des modes massifiés et en particulier du transport fluvial.

NPI : quels sont les leviers pour favoriser l'essor du transport fluvial sur le Rhône ?

Elisabeth Ayrault : Le transport fluvial dispose de nombreux atouts, comparativement aux autres modes de transport. C'est un mode de transport massifié, particulièrement sûr, aux prix compétitifs pour certaines filières (vrac, notamment) et à la faible consommation d'énergie. En résumé, c'est un mode de transport très bien adapté aux enjeux sociaux du 21^e siècle, à la transition énergétique et écologique bénéficiant d'un potentiel important de développement sur

le Rhône. Il est donc un levier sur lequel agir pour adapter l'économie nationale aux changements climatiques. A ce titre, CNR joue bien évidemment un rôle majeur avec le port de Lyon et ses 18 sites industriels et portuaires installés le long de la vallée du Rhône. Leur développement, la conduite d'actions innovantes dans le domaine du transport fluvial, des services aux bateaux et navigants (InfoRhône, simulateur de navigation, etc.), et notre investissement au sein des grandes instances professionnelles et décisionnelles sont les leviers nous permettant d'agir en faveur de son essor. Ces leviers, il nous faut les intensifier, par exemple, en étant encore plus investis dans la structuration de filières économiques et industrielles autour des ports et de la voie d'eau, en développant de nouveaux services aux bateaux et navigants, sur le fleuve comme à terre, et des actions de soutien à la profession, en renforçant, enfin, le lien entre les ports et leur territoire et leur complémentarité.

NPI : comment développer le report modal sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée ?

Elisabeth Ayrault : Les solutions pour un meilleur report modal existent et comportent, à mon sens, 3 clés principales. La première est

le développement d'une politique foncière qui encourage plus la voie d'eau. Ainsi, partout où il y a un potentiel de développement de trafics fluviaux, nous proposons de réserver les terrains bord à voie d'eau à ceux qui utilisent le fleuve pour le transport de leurs marchandises, avec une politique tarifaire incitative.

La formation, l'information des acteurs du transport est la seconde clé de voûte pour changer les mentalités et augmenter la culture du fluvial en France. Il faut redorer l'image du fluvial, qui est trop souvent vieillissante et aux antipodes de l'innovation. Et pour cela, il faut impérativement être plus présents sur les filières en développement (logistique urbaine, recyclage/valorisation de matières, etc.), et favoriser une coopération accrue entre tous les acteurs de la chaîne. Nous souhaitons aussi inciter l'Etat à doter le fluvial d'une attractivité financière et réglementaire : renforcer les obligations de report modal sur le fleuve et le fer dans les ports maritimes ou mettre en place une péréquation des coûts de manutention entre la route, le fer et le fleuve. Tous ces axes sont travaillés quotidiennement par CNR, en lien avec les autres acteurs de la voie d'eau : VNF, les territoires, l'Etat et le Grand port maritime de Marseille.



NPI : comment la CNR travaille-t-elle à développer des énergies alternatives ?

Elisabeth Ayrault : Cela fait maintenant plus de 15 ans que nous avons commencé à diversifier notre mix énergétique, tout en restant dans notre cœur de métier, les énergies renouvelables d'origine climatique : eau, vent, soleil. Ce que nous appelons aussi le foisonnement des énergies nous permet de pallier l'intermittence liée à celles-ci. Aujourd'hui, la majeure partie de notre chiffre d'affaires provient de l'hydraulique, mais l'éolien et le photovoltaïque progressent. Ainsi nous disposons aujourd'hui de presque 700 MW de puissance installée en éolien et photovoltaïque, qui seront 1 000 MW en 2020 et plus encore au-delà.

Mais développer des énergies alternatives, c'est aussi travailler sur les énergies du futur. C'est ce que nous faisons au travers de notre engagement dans une stratégie ambitieuse d'innovation ouverte ; ces décisions stratégiques se matérialisent par l'investissement de CNR dans des sujets tels que le pilotage de l'intermittence, le stockage, la mobilité verte et des projets de solaire flottant ou linéaire, hydrogène, l'hydrolien fluvial..., menés en partenariat avec les acteurs de l'innovation : centres de recherche, start-up, universités, etc.

NPI : Parlez-nous des travaux d'ingénierie de la CNR.

Elisabeth Ayrault : CNR a développé depuis 30 ans une activité d'ingénieur-conseil, qui regroupe aujourd'hui une centaine de collaborateurs. Deux tiers de notre activité sont réalisés en interne et un tiers pour des clients externes. Cette activité d'ingénierie bénéficie d'une double expertise en conception et exploitation des ouvrages, issue de la gestion du fleuve Rhône, et d'une large palette de métiers intégrés qui lui permet de maîtriser toute la chaîne de valeur et d'appréhender les projets dans leur globalité, en conciliant les différents enjeux et usages d'un fleuve. Et notre ingénierie est reconnue bien au-delà du Rhône ! Notre savoir-faire rayonne en France et dans une trentaine de pays, pour des missions d'assistance à maîtrises d'ouvrage et d'œuvre, des études de conception jusqu'au suivi de chantier. Au Panama, nous avons ainsi réalisé de 2001 à 2016 la modélisation du nouveau jeu d'écluses, en nous appuyant sur notre Centre d'analyse comportementale des ouvrages hydrauliques (CACOH). Grâce à ce projet, qui constitue la vitrine de notre expertise, nos ingénieurs ont remporté le « prix de l'ingénierie » en 2011. En Amérique du Sud, nous accompagnons

actuellement Itaipu Binacional, gestionnaire de l'aménagement hydroélectrique sur le Paraná, avec une mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour le rétablissement de la navigation. En Asie, nous sommes présents depuis plus de 25 ans aux côtés du gouvernement du Laos en tant que conseiller sur des projets d'aménagements au fil de l'eau sur le fleuve Mékong. Nous leur apportons, notamment, notre vision et expertise en matière de gestion globale et durable d'un cours d'eau.

NPI : quelles sont les évolutions à prévoir pour l'avenir en termes de compétences et de métiers ?

Elisabeth Ayrault : Nos trois missions solidaires et notre caractéristique d'aménageur des territoires fait de CNR un vivier d'expertise puissant sur de très nombreux domaines : de la production d'énergie renouvelable à la préservation de la biodiversité en passant par la navigation, notre champ d'action est vaste ! L'évolution rapide de ces secteurs d'activité -et notamment de la production d'énergie renouvelable- les nombreux travaux que nous conduisons dans les années à venir dans le cadre de la prolongation de notre concession et notre vocation de laboratoire des énergies du futur imposent à CNR d'anticiper ses besoins d'expertise et métiers. Aussi, nous prévoyons d'établir une cartographie à 5 ans, par filière métier.

Au-delà de ces besoins, je souhaite faire en sorte que chaque salarié CNR se sente responsable. Responsable d'abord de l'atteinte de nos axes stratégiques. C'est pourquoi j'ai organisé l'entreprise autour de différents cercles de gouvernance et de communautés d'acteurs permettant de clarifier les rôles de chacun et surtout d'assurer une grande transversalité. Responsable aussi de sa capacité à agir pour la révolution énergétique, quel que soit son rôle dans l'entreprise.

C'est pour cette raison que nous avons mis en œuvre un réseau d'innovation interne où chacun peut proposer des idées innovantes qui pourront ensuite être mise en œuvre. Responsable, enfin, de son rôle sociétal et de sa capacité à agir, au sein de son entreprise, pour un monde plus juste et solidaire.

C'est pour cela que nous avons déployé une politique RSE 2020 qui se décline autour de 5 axes : partager nos valeurs en participant à l'éducation et à la sensibilisation notamment, agir pour la biodiversité et l'environnement, soutenir la mobilité durable, valoriser le capital humain, agir de manière responsable en étant un acteur solidaire.

Propos recueillis par C.M. ■



Le projet de prolongation de la concession du Rhône avance

Le projet de prolongation de la concession du Rhône est entré en avril 2019 dans une phase de concertation publique qui va durer jusqu'à fin juin. Présentation du contenu de ce projet de prolongation par Thomas San Marco, délégué général de la CNR.



« La concertation préalable sur le projet de prolongation de la concession d'aménagement et d'exploitation du Rhône à la CNR a débuté le 19 avril 2019 et va durer jusqu'au 30 juin, explique Thomas San Marco, délégué général. L'Etat souhaite prolonger de 18 années la concession confiée à la CNR à partir du terme actuel prévu au 31 décembre 2023. Cela conduirait à une prolongation de la concession jusqu'en 2041. La question de la prolongation du contrat de concession a progressé car Elisabeth Ayrault a remis le dossier au cœur des discussions dès 2013 et en obtenant qu'il soit inscrit dans le dispositif de la loi sur la transition énergétique ».

Compte tenu de l'importance des enjeux socio-économiques et environnementaux du projet de prolongation du contrat de concession, qui concerne 3 régions et présente un intérêt national, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé dans le cadre de sa saisine qu'il était nécessaire d'associer le public à son élaboration. Une concertation préalable est donc organisée par le ministère de la Transition écologique et solidaire, maître d'ouvrage du projet de prolongation, sous l'égide d'un garant, Jacques Archimbaud, nommé par la CNDP. Le garant est chargé de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation. Il remettra son rapport de bilan de la concertation en juillet 2019,

le maître d'ouvrage rendra son avis en septembre 2019. Si la réponse est positive, les étapes suivantes se dérouleront -saisine de l'Autorité environnementale, étude environnementale, enquête publique- pour aboutir à un avenant au contrat de concession acté par un décret en conseil d'Etat, vers la fin 2020, selon le calendrier indiqué dans le dossier de concertation.

Thomas San Marco explique la logique qui a conduit l'Etat à décider d'une prolongation de 18 ans du contrat de concession. « La concession a été initialement attribuée pour 75 ans à compter de la date de mise en service du premier ouvrage hydroélectrique en 1948, ce qui aboutit à l'échéance actuelle de 2023. Mais de 1948 à 1987, 18 autres ouvrages, planifiés dès 1935 dans un programme de travaux, ont été mis en service. Aussi, la durée de la prolongation envisagée a été déterminée de manière à assurer une durée moyenne d'exploitation de 75 années à chacun de ces 18 ouvrages hydroélectriques, ce qui aboutit à la date de 2041, soit une prolongation envisagée pour 18 années supplémentaires ».

Le raisonnement prend aussi en compte qu'avec la nationalisation de la production d'électricité en 1948 et jusqu'en 2006, les ouvrages hydroélectriques du Rhône ont été exploités par EDF et non par la CNR. Cette nationalisation correspond à des « circonstances imprévisibles » au sens du droit des conces-



sions aussi bien français qu'européen, qui constitue un des cas où un contrat de concession peut être prolongé sans avoir à prévoir une mise en concurrence à l'échéance de ce contrat.

Toutefois, le projet de prolongation doit être équilibré et financièrement neutre pour le concessionnaire. Cela signifie que la CNR ne doit pas bénéficier d'avantage économique ou tirer un enrichissement de la prolongation. Il s'agit ici de respecter le traité fondateur de l'Union européenne qui interdit toute aide d'Etat.

« Il y a donc des éléments dans le projet pour encadrer les conditions économiques, poursuit Thomas San Marco. C'est le versement à l'Etat d'une redevance variable en fonction des prix de l'électricité. C'est sur les territoires une hausse des investissements au titre du Schéma directeur de la concession à 160 M€ par période de 5 ans jusqu'en 2041 au lieu de 140 M€ depuis 2003. C'est, pour accompagner les objectifs de la transition énergétique, un plan d'investissements de 500 M€ ». Ce montant de 500 M€ vient en plus des investissements



de maintenance dans les installations actuelles de la concession et de ceux du Schéma directeur.

Le transport fluvial n'est pas oublié

Concernant les investissements prévus dans le cadre du nouveau Schéma directeur, 5 volets d'action sont prévus, selon le dossier de concertation. L'un d'entre eux concerne la navigation et le transport fluvial avec le développement des usages de la voie navigable et des ports, avec, par exemple, la remise en navigabilité du Haut-Rhône, la construction d'écluses nouvelles (Sault-Brenaz, la Feyssine...), ou la restauration du canal de Savières. Les autres volets portent sur la production d'électricité hydraulique et les autres usages énergétiques, l'irrigation et les autres emplois agricoles, l'environnement, des actions complémentaires avec les territoires pour favoriser le développement économique, local, touristique ou patrimonial, toujours en lien territorial ou fonctionnel avec

la concession, le fleuve, ses usages et l'intérêt général.

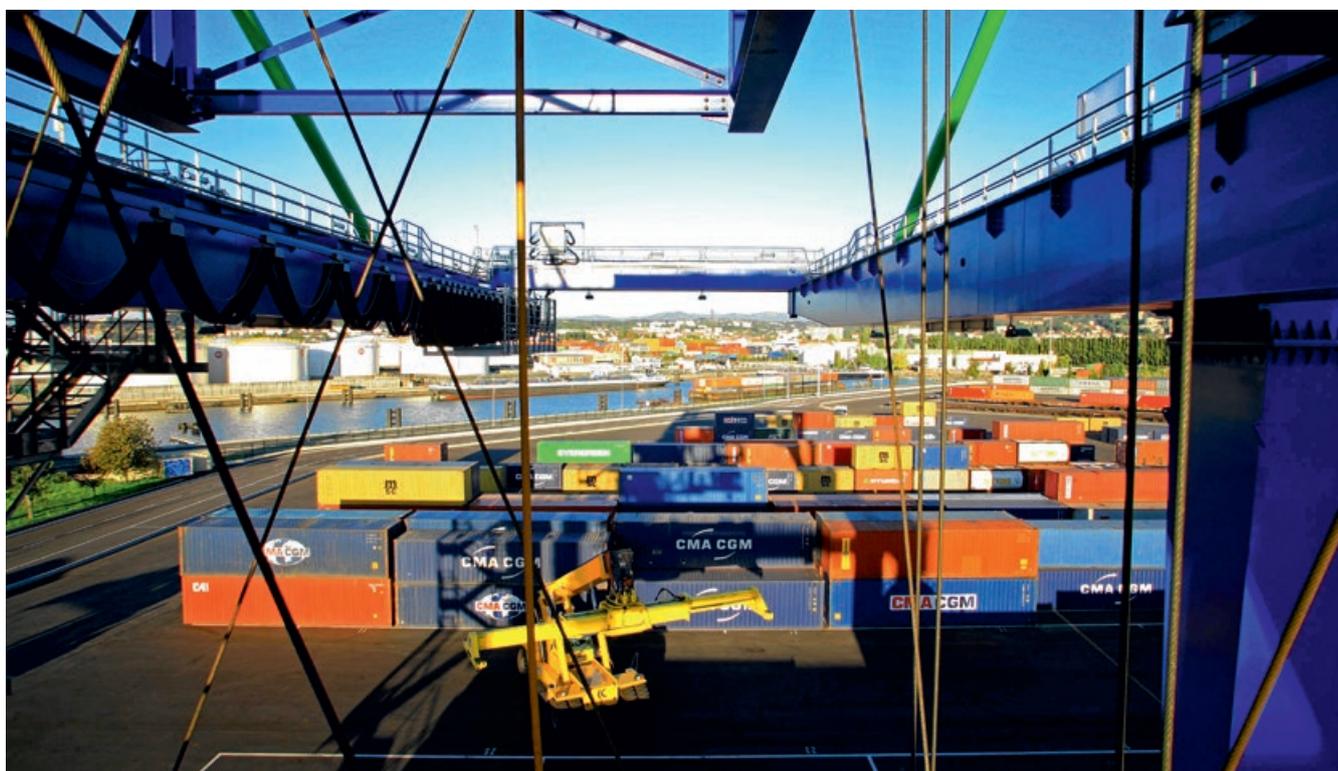
Concernant le plan d'investissements additionnels de 500 M€, « l'objectif est de poursuivre l'aménagement du Rhône pour l'hydroélectricité et la navigation, dans le contexte du changement climatique », précise le dossier de concertation. Plus précisément, ce plan se décline en 4 parties. La première concerne l'étude et, si l'Etat le décide, la réalisation d'un nouvel aménagement hydroélectrique en amont du confluent de l'Ain, pour un montant estimé à 230 M€, dans le secteur de Saint-Romain-de-Jalionas. La deuxième porte sur la construction, l'aménagement et l'amélioration d'infrastructures hydroélectriques soit cinq « petites » centrales hydroélectriques sur le Rhône (Saint-Vallier, Bourg-Lès-Valence, Donzère-Mondragon, Caderousse, Beauchastel) combinant la production d'énergie renouvelable et la contribution à la continuité piscicole, un programme d'équipement de cinq seuils (Molottes, Caluire, Peyraud, Livron-Drôme, Beaucaire) destinés au développement de la production hydro-

électrique de très basse chute, et l'augmentation de la production de l'aménagement hydroélectrique de Montélimar. La troisième partie prévoit la stabilisation des infrastructures de navigation avec le doublement des portes aval des écluses de Bollène et de Châteauneuf-du-Rhône. Enfin, la construction et l'aménagement d'ouvrages de continuité piscicole constituent la quatrième partie de ce plan d'investissement. Il faut encore relever que le projet de prolongation prévoit une extension du périmètre concédé pour unifier la gestion du fleuve, sécuriser l'ensemble du linéaire navigable, et valoriser le domaine public fluvial intégré au périmètre de la concession. Cela signifie que plusieurs tronçons et ouvrages du domaine public fluvial, aujourd'hui administrés par d'autres opérateurs, comme Voies navigables de France ou la direction départementale des Territoires de la Savoie, sont intégrés dans le projet de prolongation. Le futur domaine concédé s'étendrait sur 550 km de fleuve, soit 80 km de plus, et 30 000 ha, soit 3 000 ha supplémentaires.

Clotilde Martin ■

Jean-Christophe Baudouin : « La raison de la mission de la délégation est économique »

Le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône présente le travail mené depuis 2 ans et ce qui reste à accomplir pour mettre en place une chaîne logistique plus fluide, créer de la richesse et des emplois.



NPI : rappelez-nous les raisons de la création de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône et le travail réalisé.

Jean-Christophe Baudouin : La délégation est née de la conviction que la compétitivité des ports maritimes passe par leur articulation avec l'hinterland. L'axe, c'est l'articulation entre la mer et la terre, d'où l'axe Seine, l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, l'axe Nord. Le Premier ministre Edouard Philippe lors du

Cimer de novembre 2017 a remis au cœur de la stratégie maritime la vocation portuaire de la France. Les 3 grands ports maritimes du Havre, de Marseille et de Dunkerque doivent être les portes d'entrée de la France, s'appuyer sur un axe pour desservir l'hinterland. Puis avec l'articulation entre les axes, il s'agit de mettre en place un seul port, celui du pays. L'articulation des axes, c'est aussi l'articulation des territoires. En ce sens, une politique d'axe concerne à la fois la mobilité et les transports, le développement

économique via la logistique, et la cohésion des territoires.

Dans ce contexte général, l'une des particularités de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône est d'être un T à l'envers, une façade maritime adossée à la Méditerranée et une dorsale avec le Rhône et la Saône qui va jusqu'à la Bourgogne-Franche Comté. Son autre particularité est d'être un territoire très vaste, 500 km du nord au sud, 400 km de l'est à l'ouest, qui comprend 1 port d'État, 5 ports décentralisés, une dizaine de ports intérieurs. Au sein de ce

périmètre pertinent, se croise une multiplicité d'acteurs et de structures mobilisés autour de la circulation de la marchandise, qu'il s'agit de mieux valoriser dans le cadre de l'intégration des transitions numérique et écologique.

Le travail de la délégation est de rendre l'axe, l'articulation entre la terre et la mer, plus efficace, de mettre en place une chaîne logistique plus fluide, de créer de la richesse et des emplois. La raison de la mission de la délégation est économique. Il s'agit de déterminer là où ça bloque, comment être plus efficace, repérer les difficultés et les freins à la circulation des flux de fret fluvial, ferroviaire, voire routière. Il s'agit aussi de déterminer ce qui empêche le développement des croisières, comment mieux coordonner cette activité.

Le Premier ministre a demandé un rapport sur la gouvernance de l'axe entre tous les acteurs quels qu'ils soient. Mon rapport a été rendu public et comprend 25 propositions. Lors du Cimer 2018, le Premier ministre a annoncé deux décisions : proposition de création d'un GIE autour des ports maritimes de l'axe afin qu'ils développent des projets et des stratégies en commun, la réflexion devant intégrer, dans un second temps, le port de Lyon-Edouard Herriot, production d'un schéma de performance logistique.

Sur ce second point, cela suppose de réaliser notamment un schéma fluvial avec une vue globale de la situation, ce qui n'a jamais été fait. Un autre travail à conduire consiste à mieux arrimer les territoires avec leurs ports qu'ils soient maritimes ou intérieurs, cela revient à mettre en place une démarche ville-port qui n'est pas encore très répandue sur l'axe.

NPI : quels sont les progrès observés sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ?

Jean-Christophe Baudouin : Cela va faire deux ans que nous travaillons à persuader

tous les acteurs que le périmètre de l'axe à un sens et qu'il constitue un espace de projet. Nous l'avons démontré dans le rapport. La pertinence du périmètre existe avec la concentration d'emplois, de logistique, de flux, d'industries sur l'axe. Il s'agit d'industries lourdes, chimie, sidérurgie, mais aussi d'activités éco-industrielles. Il y a un lien entre la présence d'industries et la présence de la logistique. C'est fondamental pour cet axe. Cela conduit à s'interroger sur la nécessité de favoriser la réindustrialisation au sein des territoires comme y incite la démarche « territoires d'industrie » portée par le gouvernement. Notre méthode est de faire connaître ce qui se passe sur l'axe à Pagny, à Dijon, à Gevrey ou ailleurs et que cela est important pour ce qui peut se passer à Sète ou Toulon ou ailleurs. Pour cela, il y a des groupes de travail. Il y a aussi le Conseil interportuaire, créé il y a deux ans et qui compte 25 membres. C'est une instance où les bonnes pratiques sont valorisées. Réuni deux à trois fois par an, ce conseil valide aussi chaque étape de la démarche de la mission. Cette instance sert à l'échange entre tous, à repérer les besoins, les actions, les idées, les projets qui peuvent servir à tous sur l'axe. L'un des exemples concrets de cette dynamique est le projet Blockchain et une expérimentation qui sera prête d'ici mi-2019 pour les conteneurs à l'export. Nous avons choisi et pu avancer dans un délai très court car, très vite, de nombreux acteurs de la chaîne logistique se sont impliqués dans le projet depuis ses débuts et continuent à y participer pour apporter leur expertise, exprimer leurs besoins, donner leur avis : chargeurs, transporteurs, opérateurs de réseau (VNF, CNR, etc.), l'AUTP, TLF, les Douanes, la FNTR, etc. Réunis au sein d'un consortium, ils sont associés à ce projet et seront les premiers utilisateurs du pilote. L'objectif est d'améliorer les transitions numérique et écologique,

la fluidité de la chaîne logistique, quels que soient les modes.

NPI : quels sont les travaux qui restent à conduire ?

Jean-Christophe Baudouin : Nous avons constaté un problème de dispersion des zones logistiques et un manque d'espace disponible pour les activités logistiques. Les zones potentielles ont été recensées avec l'ensemble des acteurs.

Nous réfléchissons actuellement à comment réarticuler logistique et multimodalité car actuellement, on ne massifie pas suffisamment, on ne donne pas la priorité à la multimodalité. La plupart des ports intérieurs et maritimes sont embranchés au ferroviaire qui pourrait être davantage utilisé et développé. Dans le cadre des chaînes logistiques, les ports intérieurs doivent jouer un rôle de rabattement sur la multimodalité. Cela revient aussi à articuler davantage les ports et leurs territoires.

Nous avançons aussi sur la création du GIE demandé par le Premier ministre. Au-delà de l'enveloppe juridique, il est surtout important que les ports trouvent intérêt à collaborer entre eux pour produire des projets très concrets. Comment définir une politique de façade en articulant les complémentarités sur des sujets communs ou transversaux pour créer plus de richesse collective. Ces sujets peuvent être, par exemple, les systèmes d'information, le foncier logistique, les croisières ou la réparation navale.

Le rôle de la délégation est aussi d'aiguiller les acteurs sur des sujets plus larges. Par exemple, ne faut-il pas regarder vers l'Europe du Nord et envisager des dessertes ferroviaires ou fluviales dans le contexte de possibles nouvelles basses eaux du Rhin comme en 2018 ? Tout regarder et ne rien s'interdire.

Propos recueillis par C.M. ■

APROPORT 1^{er} opérateur multimodal du bassin de la Saône

PAGNY | CHALON/SAÔNE | MÂCON

Sur l'axe Saône-Rhône-Méditerranée, Aproport propose des solutions logistiques multimodales eau-fer-route pour le transport, la manutention et le stockage de toutes marchandises, en vrac ou conditionnées.



un équipement
CCI SAÔNE-ET-LOIRE

www.aproport.com / T. 06 70 78 08 97



Jean-Claude Gayssot : « Avec Medlink Ports, faire de Méditerranée-Rhône- Saône un axe majeur pour le co-développement durable »

Entretien avec le président de Medlink Ports qui explique sa détermination à mener le combat du report modal à l'échelle d'un axe qui relie l'Europe à la Méditerranée et au-delà. Pour Jean-Claude Gayssot, il faut réussir l'osmose des différents modes fluvial, maritime, ferroviaire dans une logique de co-développement durable, c'est-à-dire en prenant en compte les impératifs liés à la nécessaire transition énergétique.

NPI : en tant que président de Medlink Ports, comment concevez-vous votre rôle, quelle est votre vision ?

Jean-Claude Gayssot : De manière générale, dans toutes les activités où je m'investis, et elles sont nombreuses, j'essaie de mettre du sens. Avec, au cœur, des valeurs que je crois essentielles et que je résume : justice sociale, solidarité, développement durable, liberté et émancipation humaine. Et je crois aux relations humaines. Grâce au numérique, on est près des gens qui sont loin – et c'est bien, mais on est trop souvent loin des gens qui sont près – et c'est mal !

C'est avec cet état d'esprit que je préside depuis presque un an ce formidable outil qu'est Medlink Ports.

Ma démarche est de m'appuyer sur les membres permanents, sur le comité opérationnel, sur les partenaires. Mon rôle est

de renforcer l'influence de Medlink Ports, en poursuivant ce qui a été engagé par mes prédécesseurs Christine Cabau-Woehrel et Noël Comte depuis 2015. Nous avons pris récemment des décisions comme la création d'un poste de délégué général pour renforcer les moyens de l'association et marquer une étape supplémentaire dans le déploiement de sa dynamique collective. Fabienne Margail a été désignée pour cette fonction. Elle va être la cheville ouvrière de la mobilisation et de l'animation de Medlink Ports.

Mon obsession est de conforter une vision d'axe globale Nord-Sud et Sud-Nord. Il faut adosser à la Méditerranée chaque port, chaque territoire. Et chacun doit y trouver son compte en termes d'activités que ce soit les trafics, les emplois, l'attractivité. Je suis déterminé à développer les activités de la France vers le Sud et la Méditerranée. Il faut

tourner la France et l'Europe vers le Sud. Il y a 500 millions d'habitants autour de la Méditerranée. Il y a l'Afrique au-delà et il faut profiter des opportunités qu'offre ce continent sinon d'autres en profiteront et en profitent déjà.

Dans ce cadre-là, ma détermination consiste à faire de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, de la France vers la Méditerranée et l'Afrique, un axe majeur pour le co-développement durable, c'est-à-dire un développement qui prend en compte les impératifs liés à la nécessaire transition énergétique. Et donc la nécessité du report modal qui est un sujet essentiel aussi pour le développement des activités des membres de Medlink Ports.

NPI : comment Medlink Ports peut favoriser le report modal sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ?

« Il ne s'agit bien sûr pas d'opposer les ports maritimes -qui doivent faire face à une concurrence mondiale- et les ports intérieurs entre eux. Il faut trouver un équilibre entre compétition et coopération, j'appelle ça la coo-pétition ».



Jean-Claude Gaysot : L'axe Méditerranée-Rhône-Saône est bien placé, géographiquement très étendu. Medlink Ports couvre un vaste territoire, de Marseille, Sète, Toulon à Pagny, et on peut l'élargir encore. Il y a un fleuve où les réserves de capacité existent, le chemin de fer, la mer. Il faut profiter et exploiter tout ce potentiel en prenant l'orientation du co-développement durable.

Je multiplie les rencontres pour élargir les membres de Medlink Ports, les activités et les solutions privilégiant le report modal. Nous venons d'ailleurs d'accueillir de nouveaux membres au sein de Medlink Ports avec les ports de la Rade de Toulon, SNCF Réseau et Agir pour le fluvial. Je suis en contact avec Catherine Trautmann, présidente du port autonome de Strasbourg, pour voir comment élargir l'hinterland jusqu'au Nord-Est de la France et au-delà. Le port autonome de Strasbourg vient d'ailleurs d'intégrer Medlink, ce dont je me réjouis. Je n'exclus pas non plus de regarder vers la région parisienne. Il s'agit toujours de penser orientation stratégique Nord-Sud et Sud-Nord.

L'ADN de Medlink Ports, c'est le fleuve et la mer, et ce sont aussi les territoires et le report modal d'où l'apport du ferroviaire notamment. J'entends mener le combat du report modal vers le fleuve et le rail qui sont et doivent être complémentaires. Il faut réussir l'osmose des différents modes dans

une logique de co-développement durable. L'un des enjeux est de consolider et de renforcer la chaîne multimodale des ports maritimes et intérieurs en s'appuyant d'abord sur les fleuves en Rhône-Saône et le ferroviaire en utilisant ces modes, l'un et/ou l'autre, à chaque fois que c'est pertinent. Le fleuve Rhône est sous-utilisé. Il pourrait accueillir environ 5 fois plus de marchandises qu'aujourd'hui, sans aucun besoin d'investissement supplémentaire.

Comment augmenter les trafics sur le fleuve ? En travaillant sur les filières comme le BTP et le transport des déchets qui y sont liés, les marchandises dangereuses, la chimie et sur la massification. C'est l'un des rôles de Medlink Ports qui doit créer les conditions du report modal et faire en sorte que chacun y trouve son compte.

Il ne s'agit bien sûr pas d'opposer les ports maritimes -qui doivent faire face à une concurrence mondiale- et les ports intérieurs entre eux. Il faut trouver un équilibre entre compétition et coopération, j'appelle ça la coo-pétition. Cela signifie créer de la confiance entre toutes les parties, mettre en commun ce qui peut l'être, mutualiser les forces et les moyens sans toutefois aller vers une spécialisation des sites. L'objectif est d'être de plus en plus un axe incontournable pour les entrées et sorties de l'Union européenne et irriguer les territoires.

NPI : pourquoi et comment travailler à un renforcement de la coopération interportuaire, suite aux annonces du CIMER de novembre 2018 ?

Jean-Claude Gaysot : C'est en m'appuyant sur l'objectif d'une croissance nouvelle et durable sur l'axe Saône-Rhône-Méditerranée et sur la nécessité d'un report modal conséquent vers le fleuve, le canal et le rail qu'il m'apparaît utile de dégager des propositions de coordination, de coopération dans le cadre du Conseil interportuaire afin de valider par un travail conjoint le rapprochement de nos ports.

Il convient de travailler à une stratégie commune dans les semaines et les mois à venir pour bien définir les sujets qui seront traités dans l'instance de rapprochement qui sera finalement adoptée et veiller à ce que chaque port compte pour un ! Ceci afin d'être collectivement plus forts face à la concurrence du Nord et même de pays du Sud de l'Europe.

Nombreux sont les sujets de possible coopération et convergence, où des partenariats peuvent s'établir. A titre d'exemples : programme de recherche, innovation, lutte contre la pollution, transition écologique et énergétique, complémentarité (réparation navale), définition de la place des autorités portuaires... C'est dans la cohésion et dans un souci d'efficacité sans hégémonie que nous pouvons et que nous devons avancer.

Propos recueillis par C.M. ■

La CNR gère le foncier de 18 plates-formes

L'un des rôles de la Compagnie nationale du Rhône est d'amodier des terrains à des entreprises qui veulent s'implanter au bord de la voie d'eau pour leurs activités. Celles qui utilisent le transport fluvial sont privilégiées.

La Compagnie nationale du Rhône dispose de 18 plates-formes industrielles multimodales de Lyon à la Méditerranée qui accueillent 220 clients, industriels et acteurs de la logistique. Parmi ces sites, le port de Lyon-Edouard Herriot, plate-forme multimodale, comprend deux terminaux à conteneurs, des dépôts pétroliers et une zone d'activité où 70 entreprises, actives dans des filières diversifiées (granulats, matériaux de construction, déchets, céréales, produits métallurgiques, logistique), sont installées. CNR a également développé un réseau de quais publics qui maillent le territoire pour favoriser le transport fluvial de marchandises. Une dizaine de sites industriels et portuaires disposent d'un quai public comme, par exemple, Solaize-Sérézin-Ternay, Loire-sur-Rhône ou Montélimar. D'autres sites disposent d'un port public qui offre une solution globale de manutention fer/fleuve/route (Salaise, Portes-lès-Valence, Arles). Enfin, deux ports publics sont hors concession CNR : l'Ardoise et le Pontet.

« L'Etat nous a confié, dans le cadre du contrat de concession, la gestion du foncier de 18 plates-formes multimodales, fleuve et fer principalement. Le rôle de CNR est d'amodier les terrains à des entreprises qui ont besoin de s'implanter au bord de la voie d'eau pour leurs activités », explique Pierre Meffre, directeur de la Valorisation portuaire et des Missions d'intérêt général. Les terrains proposés par CNR se situent sur le domaine public, ils ne peuvent pas être vendus mais seulement loués, l'Etat en restant propriétaire. L'amodiateur peut construire sur le terrain loué via une convention d'occu-



© CNR

pation temporaire du domaine concédé et en respectant les règles d'urbanisme en vigueur.

Afin de louer un terrain disponible, CNR organise, au préalable, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) qui répond aux obligations de publicité et de sélection fixées par le code général de la propriété des personnes publiques. Si l'AMI suscite l'intérêt d'un seul candidat, le processus d'implantation se poursuit avec lui ; s'il y a plusieurs candidats, un processus de sélection est mis en place en fonction de critères prédéfinis et communiqués au préalable dans un règlement de consultation.

La durée des conventions d'occupation est liée au temps nécessaire à l'amortissement des investissements et à la rémunération équitable et suffisante des capitaux investis par l'amodiateur. Mais elle ne peut pas dépasser 70 ans. Elle peut

néanmoins s'étendre au-delà de 2023, date, à ce jour, de la fin de concession consentie par l'Etat à la CNR. Un projet de prolongation de concession pour 18 années supplémentaires est actuellement en cours de concertation préalable. Pendant la durée de la convention, l'amodiateur doit faire part à CNR de toute évolution majeure de son activité ou toute demande de prolongation de la convention, ce qui peut entraîner de nouvelles procédures de type AMI. De son côté, CNR accompagne, au fil des années, les amodiateurs dans leur installation et dans l'évolution éventuelle de leur projet, comme le redimensionnement de la parcelle ou le développement de trafics multimodaux. A la fin de la convention ou si l'entreprise cesse son activité, les terrains doivent être remis dans leur état initial, par démolition des constructions et remise en état des sols, sauf si CNR autorise un maintien en tout ou partie des aménagements réalisés en vue d'une utilisation future.

Des projets pour le fret et le tourisme

« Nous privilégions des amodiateurs qui ont besoin d'être au bord de la voie d'eau pour leurs activités, souligne Pierre Meffre. Il s'agit de développer la navigation et le transport fluvial, conformément à l'une de nos missions. CNR incite financièrement depuis une dizaine d'années ses amodiateurs à avoir recours au trafic fluvial. Cette incitation est fonction de la surface occupée. En cas de non réalisation de trafic fluvial, une pénalité est appliquée ». Sur les sites qui lui sont confiés, CNR conduit aussi des projets de développe-

ment. Par exemple, au port de Lyon, un projet d'hôtel logistique est en cours sur un terrain disponible. « C'est davantage un service de logistique urbaine que de transport fluvial, même si nous souhaitons développer la logistique fluviale du dernier kilomètre sur Lyon », précise Pierre Meffre. Sur le terminal T2 du port de Lyon, CNR a fait l'acquisition d'un nouveau portique à conteneurs dont la mise en service est prévue pour mai 2019. Une station multi-énergies vertes (GNC, hydrogène vert, électricité), accessible aux particuliers, est également en cours de construction, au bénéfice futur des véhicules terrestres.

A Salaise-Sablons, un nouvel aménagement de la plate-forme est en cours pour faciliter la massification fer/fleuve de l'approvisionnement en matières premières d'industries sidérurgiques en Auvergne-Rhône-Alpes. A Portes-lès-Valence, une nouvelle activité de broyage de clinker et de ciment doit s'installer et créer un trafic fluvial de 50 000 t supplémentaires. A Arles, un appel à projets sera lancé

mi-2019 afin de développer davantage les activités logistiques.

« Nous travaillons également au développement du tourisme et de la croisière fluviale, en lien avec VNF et les collectivités », continue Pierre Meffre. Le Rhône comprend des villes touristiques majeures comme Lyon, Vienne, Tain-Tournon, Valence, Viviers, Avignon ou Arles. Les touristes viennent le long du Rhône pour la forte notoriété de ses destinations touristiques (Lyon, la Provence, la Camargue) et pour découvrir le patrimoine (vestiges romains, grotte Chauvet) ou les produits du terroir (vins de la vallée du Rhône, chocolats).

« Une vingtaine de bateaux de croisière naviguent sur le Rhône. Nous avons deux axes de développement pour dynamiser cette filière. Le premier concerne l'installation de bornes de puissance à quai pour permettre aux bateaux, lorsqu'ils accostent, de s'alimenter en électricité au lieu d'utiliser leurs groupes électrogènes et éviter, ainsi, les nuisances sonores et olfactives. Deux expérimentations sont actuellement menées à Tournon et à

Chalon ». A terme, l'idée est d'implanter des bornes à Vienne, Avignon, Arles, mais tout va dépendre de la prolongation du contrat de concession.

« Le deuxième axe de travail consiste à intégrer davantage la croisière fluviale dans les territoires et à inciter ces derniers à en faire un véritable levier de développement touristique. Il s'agit de travailler avec les collectivités, comme nous le faisons notamment avec le département des Bouches-du-Rhône, pour organiser les visites à terre, améliorer l'accueil, faire en sorte que les retombées économiques de la croisière fluviale profitent aux territoires ». Enfin, il y a aussi un travail à conduire pour développer le tourisme sur le Haut Rhône. « La problématique est plus proche de celle du canal du Midi, indique Pierre Meffre. Le Haut Rhône est au gabarit Freycinet. Les activités touristiques en lien avec la voie d'eau pourraient être plus familiales et axées sur un « tourisme de nature », avec des bateaux en location ou d'autres activités fluvestres ».

Clotilde Martin ■



160 ha disponibles
POUR VOUS DÉVELOPPER !



ACCESSIBILITÉ
2 min de l'A7 - Sortie n°12
A Salaise-Sablons (Isère)

INDUSTRIEL
Plus de 35 entreprises
Industrie et
chimie centenaires

SYNERGIES
Services et équipements
performants mutualisés

MULTIMODAL
4,2 Mt/an acheminées
dont 45% par le rail
et le fleuve

PARTENAIRES
Des compétences
opérationnelles
mobilisables



Aménagé par :

ISÈRE
Aménagement
groupe ELEGIA

www.espace-inspira.fr

contact@espace-inspira.fr

04 74 86 83 80

Davantage de fer à Mâcon et Chalon-sur-Saône

Aproport se positionne sur les autoroutes ferroviaires et lignes fret desservant les ports maritimes, effectuant aussi la traction ferroviaire locale. Son cœur de métier reste la manutention portuaire, quel que soit le mode.

Aproport est la bannière sous laquelle la chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire exploite deux ports, sur la Saône, dont elle est concessionnaire : Mâcon et Chalon-sur-Saône. Ensemble, ces deux ports ont manutentionné 841 000 t de marchandises en fluvial en 2018, dont 458 000 t pour Chalon (-4 %) et 383 000 t pour Mâcon (+8 %). La baisse du trafic fluvial à Chalon s'explique par les crues du début de l'année 2018, mais aussi par des pannes de grues. Les entrées de produits pétroliers (35 000 t) et de sel de déneigement (38 000 t) sont en hausse, tandis que les grands vracs ont diminué : expéditions de produits agricoles (90 000 t), réceptions de granulats (223 000 t) et d'engrais (32 000 t). À Mâcon, le principal trafic fluvial, les granulats (218 000 t, surtout en expédition), s'est replié de 4 %, les autres filières étant toutes en essor à l'exception des produits métallurgiques. À ces trafics fluviaux, Aproport ajoute 412 000 t de fret ferroviaire, en progression de 7 % par rapport à 2017 : 218 000 t à Chalon (+10 %) et 194 000 t à Mâcon (+3 %). Les conteneurs constituent le premier tonnage en ferroviaire, suivis des expéditions de produits agricoles.

Les conteneurs, tous modes confondus (52 708 EVP), affichent une contraction de 2 %. Ce repli doit être attribué au port de Chalon (-6 %), qui concentre 86 % du trafic conteneurisé d'Aproport, exclusivement en ferroviaire, avec une hausse de 12 % du trafic BDRail qui ne compense pas le recul de 7 % de Greenmodal. À Mâcon, les conteneurs sont surtout fluviaux, avec une barge Greenmodal sur la Saône une à deux fois par semaine, en prolongement de la liaison Fos-Lyon. Un trafic en élévation de 24 %, porté par les



flux pour Alainé Overseas.

« Nous souhaitons augmenter la fréquence des navettes fluviales pour Mâcon, le volume de chaque barge étant limité par la hauteur libre sous les ponts, indique Pascal Leyes, DG de la CCI de Saône-et-Loire. Nous n'avons pas de dépôt de vides mais nous y travaillons avec des compagnies maritimes, notamment pour Chalon. Nous avons aussi un projet de développement de plates-formes pour matières dangereuses, à Chalon et à Mâcon, pour des conteneurs avec aussi la mise en place de citernes pour les vracs ».

Le renforcement du ferroviaire est aussi en cours, que ce soit à Chalon ou à Pagny, plate-forme créée par trois CCI et exploitée par Aproport. Près de Saint-Jean-de-Losne, Pagny Terminal est à la limite amont de la navigation à grand gabarit (2 500 t) sur la Saône.

Une escale sur l'autoroute ferroviaire Viia

« Depuis 2010, explique Pascal Leyes, nous avons développé le ferroviaire sur Chalon et Mâcon, avec des opérations de prend-

laisse sur les lignes entre Fos, Lyon et Le Havre : lorsque le train passe à proximité du port, nous le coupons et lui raccrochons un autre coupon. Cela permet aux entreprises locales de profiter de liaisons ferroviaires à destination de toute l'Europe, sans faire de trains complets, avec une croissance de 25 % de nos flux ferroviaires depuis 2010. Nous travaillons aussi à mettre en place des liaisons ferroviaires à Pagny, mais cela nécessiterait davantage de surface, ce port étant actuellement limité à 4 ha ».

En mars 2019, un arrêt a été mis en place à Mâcon sur le trajet de l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Calais, ce qui permet au groupe Alainé, transporteur et logisticien basé à Mâcon, de réaliser cinq fois par semaine des opérations de prend-laisse, pour des remorques comme pour des conteneurs citernes alimentaires. « Il s'agit du premier arrêt sur une ligne d'autoroute ferroviaire en France ; il s'inscrit dans la continuité des offres reliant l'Espagne et l'Italie à la Grande Bretagne », souligne l'opérateur ferroviaire Viia, qui exploite cette autoroute ferroviaire.

Étienne Berrier ■

Un nouveau portique au port de Lyon-Edouard Herriot

La Compagnie nationale du Rhône a décidé de doter le port de Lyon-Edouard Herriot d'un nouveau portique dont la mise en exploitation est prévue pour la première quinzaine du mois de mai 2019.

« **I**l y a déjà un portique sur le terminal à conteneurs numéro 2 (T2) du port de Lyon-Edouard Herriot, mis en service en 2007. Il a été décidé d'en ajouter un nouveau. Il s'agit de fiabiliser et d'améliorer les performances de la manutention portuaire au port de Lyon », explique Yoann Lescouët, responsable d'exploitation portuaire à la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

La réalisation de ce projet de deuxième portique sur le T2 du port de Lyon a été initiée par un appel à candidatures par la CNR en 2016. Une consultation s'est déroulée en 2017 et la contractualisation a eu lieu à la fin du premier trimestre 2018. Il y a eu ensuite le temps des études nécessaires puis les premières pièces sont arrivées le 21 janvier 2019. L'assemblage mécanique et électrique a suivi, sans besoin de soudure ou presque sur place. Le 20 février 2019 a été le jour de l'élévation du nouveau portique.

« Nous avons choisi la marque Kunz qui a proposé une solution innovante : un portique monopoutre avec un caisson ovoïde,

détaille Yoann Lescouët. Il est adapté à la manutention fluviale. Sa prise au vent est réduite et il est plus léger que le portique actuel de 170 tonnes. La cabine est accrochée sous la poutre et peut pivoter sur 295 degrés, ce qui facilite la prise des conteneurs ». Le nouveau portique utilise les mêmes rails que le portique présent depuis 2007. La capacité en électricité permet d'alimenter les deux portiques en même temps et ainsi de pouvoir, en cas de besoin, doubler la capacité de chargement ou de déchargement.

Un investissement de 4,5 M€

De la fin mars à fin avril 2019, un ingénieur de Kunz a réalisé l'ensemble des essais en prévision de la mise en exploitation prévue pour début mai. Il s'agit notamment de vérifier les déplacements dans tous les axes, le bon fonctionnement des capteurs. Il y aura une phase d'essais contradictoires entre la CNR et Kunz sur les performances et la sécurité du nouveau portique. En plus de celui-ci,

deux nouveaux spreaders ont été acquis par la CNR.

L'investissement s'élève à 4,5 M€ pour la CNR qui a pris en charge la totalité de cette somme. Cela a permis de conduire rapidement le projet.

La première quinzaine de mai 2019, la gestion du nouveau portique va être confiée par la CNR à Lyon Terminal, sa filiale à 64 %. Il appartiendra à Lyon Terminal de réaliser les opérations de manutention, d'assurer l'entretien et la maintenance du nouveau portique, comme elle le fait pour le premier portique du T2.

« Ce deuxième portique constitue un atout pour le T2, précise Yoann Lescouët, pour accompagner la croissance du trafic conteneurs sur le Rhône. A court terme, le portique actuel servira d'outillage de secours. A moyen terme, nous allons lancer une étude pour définir les moyens nécessaires afin de sécuriser la manutention portuaire sur le T2 ». Sachant que les coûts d'exploitation et de maintenance du portique actuel sont assez élevés.

Clotilde Martin ■



- C'est la promotion des activités liées à la voie d'eau dans son environnement et notamment le transport de marchandises, et le tourisme fluvial.
- C'est la défense du mode de transport massifié le plus sûr, le moins polluant.
- C'est l'expertise en matière de sécurité fluviale.
- C'est la meilleure formation à l'Attestation Spéciale Passagers : agrément renouvelé par arrêté ministériel du 13 octobre 2017.
- C'est la maîtrise de la gestion du simulateur de navigation fluviale français.
- C'est le conseil à nos adhérents pour leurs projets en lien avec la voie d'eau.
- Ce sont des partenariats avec les principaux acteurs de la voie d'eau : VNF, CNR, CAF, CNBA, ANPEI, APLF... mais aussi des entreprises et des collectivités territoriales.
- Ce sont diverses contributions aux débats publics et projets de loi ; des tables rondes thématiques ouvertes aux professionnels et institutionnels.

Rejoindre et soutenir PROMOFLUVIA, c'est contribuer à l'intérêt général pour un meilleur monde du transport

PROMOFLUVIA - Port Edouard Herriot - 69007 LYON - Tél. : 04 78 37 83 03
www.promofluvia.fr -  [facebook @promofluvia](https://www.facebook.com/promofluvia)

Salaise-Sablons, port de vrac au service de la chimie

Situé à l'extrémité sud de la vallée de la chimie, le port de Vienne Sud-Salaise-Sablons approvisionne la filière en charbon par bateau fluvial et exporte sa production industrielle, notamment en fluvio-maritime avec une ligne conteneurisée.

Deuxième port sur le Rhône après celui de Lyon, la plate-forme multimodale de Vienne Sud-Salaise-Sablons, située entre Vienne et Valence, s'étend sur une surface de 11 ha, dispose de 650 m de quai et de 8 km de voies ferrées. Elle a traité 752 000 t de trafic en 2018, répartis par tiers entre les trois modes de transport disponibles : fluvial, ferroviaire et routier.

Après une année 2017 catastrophique pour le transport fluvial, le tonnage 2018 a atteint 229 000 t, soit une reprise de 13 %. On reste loin, cependant, des 425 000 t de trafic constatées en 2015, ce qui s'expliquait par un trafic de 160 000 t en sortie de minerais brut et matériaux de construction, disparu depuis.

Le port est très spécialisé dans les vracs. Son principal trafic est l'importation de charbon, via Fos : avec 151 000 t en 2018, cela a représenté les deux tiers du tonnage de Salaise-Sablons. Ce charbon est principalement destiné, à hauteur de 80 %, à la plate-forme chimique Osiris de Roussillon, située en arrière du port. Le reste est utilisé pour du chauffage urbain, ou pour l'industrie de la fabrication de produits carbonés.

Salaise-Sablons traite aussi des céréales, avec un silo d'une capacité de 12 400 t. Les trafics fluviaux qui y sont liés sont cependant en perte de vitesse, comme l'explique Jacques Lauvin, vice-président de la CCI Nord-Isère, en charge des activités portuaires : « *Auparavant, sur les 25 000 t transitant chaque année par le silo, plus de la moitié était expédiée par voie d'eau. Aujourd'hui, avec l'évolution du cours des céréales et la consolidation des volumes aux Tellines, les céréaliers*



préfèrent aller directement à Fos par la route. » Des trafics conventionnels existent aussi, comme des rondins de bois (15 000 t), chargés sur bateau à destination de l'usine de pâte à papier de Tarascon.

Le port est tractionnaire pour les six entreprises disposant d'embranchements ferroviaires. Ce mode est surtout utilisé pour l'approvisionnement des industries chimiques, avec du stockage sur le port. Le train est aussi de plus en plus utilisé pour des expéditions de céréales, notamment vers l'Italie.

Ligne fluvio-maritime régulière

Depuis 2015, le port est équipé d'un reach-stacker à déport négatif lui permettant de traiter des conteneurs sur train, camion ou barge. Faute de dépôt de vides, il n'y a pas de trafic fluvial. Mais en fluvio-maritime, une ligne régulière a été mise en place pour des expéditions de méthionine en conteneurs citernes à

destination de l'Espagne. Ce complément des aliments pour bétail, produit par Adisseo à proximité du port, est expédié en fluvio-maritime jusqu'à Barcelone. Les conteneurs sont ensuite transportés par train jusqu'à Burgos (Castille et León), leur destination finale. Le trafic monte en puissance, avec 2 voyages en 2017, 6 en 2018 et 15 prévus en 2019. À chaque voyage, 24 conteneurs citernes sont transportés, avec la possibilité de monter à 48.

Les deux unités de production d'Adisseo ont aussi recours au fluvio-maritime pour l'exportation d'un sous-produit de la fabrication de la méthionine : le sulfate de sodium, exporté en big bags à destination de l'Égypte, où il est utilisé pour fabriquer du verre industriel. Le fluvio-maritime est encore utilisé pour des expéditions de céréales vers l'Italie, de bois de sciage vers l'Algérie et de broyat de pneus vers le Maroc, ou encore pour des importations de sel d'Algérie et de bauxite de Grèce. Ce mode totalise 17 000 t en importation et 13 000 t en exportation.

Étienne Berrier ■

Villefranche-sur-Saône : des vracs... à la logistique urbaine

À son habituel trafic de granulats, très important en volume, Villefranche-sur-Saône ajoute du fluvio-maritime en croissance. Le port se positionne en base arrière de Lyon, comptant développer des trafics liés à la logistique urbaine.

La filière des sables et graviers constitue le premier trafic fluvial du port de Villefranche-sur-Saône : avec 624 000 t en 2018, malgré un recul de 6 % par rapport à 2017, ces marchandises représentent 84 % du tonnage manutentionné. Ce qui explique une grande partie de la baisse de 5 % du trafic fluvial du port, qui n'a atteint que 744 000 t en 2018. L'essentiel de ces granulats sont transportés par le carrier Plattard, avec un trafic interbief entre la carrière d'extraction et le site d'exploitation. Les importations fluviales d'engrais affichent aussi un tonnage en repli, avec seulement 33 000 t, soit -35 %. Les céréales, en revanche, ont vu leurs expéditions fluviales augmenter de 68 % en 2018, avec 71 000 t chargées sur la Saône. Mais les transports ferroviaires de céréales (24 000 t) ont quant à eux diminué de moitié. C'est pourquoi Florent Dupré, directeur du port de Villefranche-sur-Saône, considère que 2018 ne fut

« pas une bonne année pour les céréales, trafic variable selon les années, mais qui connaît aussi un report d'un mode massifié sur l'autre en fonction des marchés à l'export ». Malgré l'essor des importations d'engrais, le transport ferroviaire du port a reflué de 35 %, avec seulement 24 000 t. Des développements seraient pourtant possibles dans le ferroviaire, notamment pour des transports de bois, que le port essaie de faire venir par train du Nord-Est de la France, comme ce fut le cas en 2016.

Bonne tendance pour le fluvio-maritime

Le troisième mode massifié du port affiche quant à lui une belle dynamique : il s'agit du fluvio-maritime, dont le tonnage a triplé en 2018 pour atteindre 58 000 t. Les exportations de bois (19 000 t) ont grimpé de 130 %, et un nouveau trafic de produits métallurgiques, en importation, a concerné 11 000 t, avec des

poutrelles, des bobines de fil et des tôles en provenance de Turquie et d'Espagne. Les exportations de céréales ont atteint 18 000 t (+155 %). *« Le fluvio-maritime est en croissance régulière depuis plusieurs années, rappelle Florent Dupré. Et la tendance se confirme début 2019, avec un tonnage en hausse de 25 % à fin février, lié à des trafics conventionnels nécessitant une manutention spécifique, génératrice d'une valeur ajoutée plus importante que le vrac ».*

Trop proche de Lyon, Villefranche-sur-Saône n'a pas jugé pertinent de développer une activité dans les conteneurs. Mais le port se verrait bien jouer un rôle important en tant que port arrière de la métropole lyonnaise, rôle qu'il joue déjà dans les granulats mais qu'il souhaiterait étendre à d'autres domaines, en particulier pour la livraison de produits agricoles et alimentaires au cœur de la ville. Une perspective qui implique des modifications dans l'organisation du port de Villefranche, explique Florent Dupré : *« Historiquement, nous faisons du vrac. Nous nous sommes aujourd'hui adaptés au conventionnel. Avec l'augmentation de la circulation routière et la hausse de la demande pour des produits agricoles locaux, nous aurons demain un rôle à jouer pour que le fluvial soit un axe d'entrée possible dans la métropole, avec seulement 4 à 5 heures de navigation ».* Villefranche-sur-Saône, en tant que premier port au Nord de Lyon disposant de suffisamment d'espace pour la construction des entrepôts qui seront nécessaires pour la mise en place de nouveaux services logistiques dans l'agro-alimentaire, a une carte à jouer.

Étienne Berrier ■



133

Arles, port le plus maritime du Rhône

Le trafic fluvio-maritime est encore vivace à destination de tout le pourtour méditerranéen depuis les ports du Rhône, notamment à Arles. Ce port conduit aussi de nombreux projets vers le ferroviaire et la logistique.

Sur les 210 escales enregistrées au port d'Arles en 2018, la moitié est le fait de bateaux fluviaux, l'autre moitié étant constituée de fluvio-maritimes : des navires jusqu'à 3 000 t, dont 60 % ont pour origine ou destination l'Italie. Les trafics sont équilibrés entre les exportations, constituées majoritairement de céréales, et les importations qui concernent des produits métallurgiques comme des coils ou des tôles d'acier. Il s'agit d'une belle croissance pour l'activité fluvio-maritime du port, qui n'avait connu que 77 escales en 2017. La croissance du trafic est d'ailleurs générale : fluvial et fluvio-maritime confondus, 322 000 t de marchandises, soit 37 % de plus qu'en 2017 ont été manutentionnées sur les deux quais de 220 m et 180 m du port d'Arles. Ce résultat est dû avant tout aux céréales, qui ont retrouvé le volume de trafic d'avant 2016, avec 57 000 t, soit une progression de 84 % par rapport à 2017. Dans un volume plus faible, les trafics de sel (32 000 t) ont, quant à eux, été multipliés par trois. Bien qu'affichant des hausses plus modestes, les trafics de produits métallurgiques (66 000 t), de granulats (65 000 t), de déchets (8 000 t) et de combustibles (9 000 t) augmentent aussi. Deux filières sont à la peine : le bois (36 000 t) ainsi que les engrais (8 000 t).

Des activités à valeur ajoutée

Au-delà de la simple manutention, le port ajoute pour certains trafics des activités logistiques apportant davantage de valeur ajoutée : stockage, picking et expédition pour les importations fluvio-maritimes de produits métallurgiques, ou encore



criblage pour les granulats provenant de Mâcon en transport fluvial, pour servir de ballast à SNCF Réseau. Une partie de ce ballast est d'ailleurs repris en ferroviaire à destination de la plateforme SNCF Réseau de Miramas, après une phase de stockage sur le port pour ne faire attendre ni les trains, ni les bateaux.

« L'essor de ces services permet d'apporter de la valeur ajoutée au moment de la rupture de charge, ce qui transforme en avantage ce qui n'est bien souvent qu'une source de coût dans la chaîne logistique, moins acceptable en transport continental qu'en maritime, où cette rupture de charge est inévitable », explique Stéphane Paglia, président de la CCI du pays d'Arles, qui exploite le port.

Nouveau pont routier enjambant la voie ferrée

Désormais desservi par un pont routier enjambant la voie ferrée, le port d'Arles peut se lancer dans une nouvelle phase de développement. Le tunnel utilisé jusqu'à présent pour franchir la voie ferrée posait en effet des difficultés d'accès pour les colis lourds expédiés via le port, ou encore des problèmes de flux pour la desserte routière quotidienne du port, deux camions ne pouvant s'y croiser. Un investissement de 10 M€ a été consacré à ce pont, en service depuis septembre 2018 et qui fera l'objet d'une inauguration officielle en juin 2019. « Le pont va permettre le développement de la zone indus-



© CC

trielle jouxtant le port, où 20 ha sont disponibles, indique Stéphane Paglia. Cette zone va d'ailleurs faire l'objet à l'été 2019 d'un appel à manifestation d'intérêt lancé par la Compagnie nationale du Rhône. »

Le port, pour accroître ses trafics, prévoit un investissement de 6 M€ dans l'amélioration de ses installations ferroviaires et dans l'aménagement d'un plate-forme dédiée à la biomasse. Le port d'Arles bénéficie d'une bonne desserte ferroviaire, étant bien relié au réseau ferré national. La présence de voies desservant le bord à quai est aussi un atout. Mais pour faire progresser les trafics ferroviaires, un terminal dédié est nécessaire au sein du réseau interne au port, pour pouvoir stocker les wagons vides et parfois en isoler certains au cours de la préparation d'un train. Pour cela, la création de deux voies de 500 mètres est prévue, ainsi que l'aménagement d'un terminal pour le stockage et pour l'évolution des engins de manutention.

La croissance des flux de biomasse sur le port d'Arles se fait en relation avec la centrale thermique de Gardanne, qui doit arrêter d'utiliser du charbon à partir de 2020. La biomasse constitue un nouveau carburant alternatif. Pour alimenter en continu la centrale de Gardanne, le port d'Arles doit cependant aménager un lieu de stockage, qui sera utilisé pour les flux maritimes en provenance d'Espagne, ainsi que pour des approvisionnements fluviaux depuis la Bourgogne. Ce lieu de stockage, utile pour ces flux de biomasse, pourra aussi être utilisé pour le bois en rondin ou en plaquette, en provenance des ports de Bourgogne et à destination de l'usine de pâte à papier de Tarascon. Les nouveaux aménagements ferroviaires du port permettront aussi l'approvisionnement de cette usine, depuis le port d'Arles, par le rail alors que c'est la route qui est aujourd'hui utilisée. L'aménagement de cette plate-forme et les travaux ferroviaires devraient être achevés en 2023.

Sans attendre cette échéance, un nouvel outil de manutention va prendre du service dès l'été 2019 au port d'Arles : une grue sur pneus d'une capacité de levage de 40 t à 16 m, qui sera utilisée pour les trafics vrac et conventionnels. Elle viendra compléter le parc existant : deux grues à câble de 40 t, et deux pelles hydrauliques de plus petite capacité. La nouvelle grue permettra aussi de manutentionner des conteneurs, même si ce trafic est plutôt confidentiel au port d'Arles, avec seulement 375 EVP en 2017 et 146 EVP en 2018. Ces trafics conteneurisés, occasionnels, sont, par exemple, des rectifications de plan de chargement pour les barges fluviales entre Fos et Lyon, ou quelques flux domestiques, surtout en caisse mobile.

Étienne Berrier ■

Une cale de halage rénovée... et agrandie

Située à l'aval de la ville, en rive gauche du Rhône, à proximité de l'embouchure du canal d'Arles à Bouc, la cale de halage d'Arles permet de tirer à sec des bateaux de 120 m de long, 12 m de large et 1 750 t de poids à vide. Constituée de 13 voies de levage, avec chariots indépendants ou synchrones selon la taille du bateau, la cale fait actuellement l'objet de travaux d'agrandissement et de rénovation. À partir de 2020, dotée de deux nouvelles voies renforcées à 250 t de capacité, elle sera accessible aux bateaux de 2 200 t et 135 m de long, ce qui constitue la nouvelle norme des paquebots fluviaux de croisière sur le Rhône. Le coût total du chantier est de 8,5 M€, financé par VNF, la CNR, le Feder et les régions PACA et Auvergne-Rhône-Alpes. Exploité par la Société anonyme de la cale de halage d'Arles (Sacha) depuis 1984, cet équipement est indépendant des chantiers de Barriol, SCOP installée à proximité immédiate. Les propriétaires des bateaux tirés à sec peuvent avoir recours aux chantiers du Barriol pour leurs travaux de chaudronnerie et de mécanique, ou faire venir d'autres prestataires de leur choix.

À Fos, une zone d'échange pour les conteneurs fluviaux attendue avec impatience

Alors que les trafics fluviaux conteneurisés diminuent d'année en année sur le Rhône, une solution est en passe d'être trouvée à Fos, avec la création d'une zone d'échange entre les deux terminaux maritimes à conteneurs. Une amélioration qui ne résoudra cependant pas toutes les difficultés du transport fluvial de conteneurs.

Qu'il semble loin le record de 103 000 EVP enregistré en 2015 ! Avec 84 316 EVP transportés en 2018 sur le bassin Rhône-Saône, soit 2,8 % de moins qu'en 2017, le fluvial a continué à perdre des parts modales, alors que le trafic conteneurisé de Marseille-Fos a continué à croître. « Les transports de conteneurs se sont redressés en cours d'année, mais restent encore dans le négatif. Toutefois, si l'on fait abstraction de janvier et février 2018, mois où les crues ont perturbé jusqu'à 50 % des jours de navigation, le conteneur serait dans une croissance de 3 % », souligne la direction territoriale Rhône-Saône de VNF, qui ajoute que « la concurrence de la route est toujours très agressive, tandis que le mode ferroviaire poursuit ses services concurrents directs » entre Fos, Lyon et les terminaux de la vallée de la Saône.

Deux opérateurs se partagent le marché des conteneurs fluviaux sur le Rhône, assurant au total quatre à cinq départs par semaine dans chaque sens entre Lyon et Fos. D'une part, Greenmodal (groupe Charles André), dont les automoteurs, au départ de Fos, desservent Lyon, puis continuent une à deux fois par semaine vers Mâcon, avec seulement deux hauteurs de conteneurs pour naviguer sous les ponts de la Saône. D'autre part, Logi Ports Shuttle (LPS), le nouveau nom de Logirhône (groupe Sogestran), dont les convois poussés font escale deux fois

par semaine à Valence sur le trajet entre Fos et Lyon. La principale difficulté rencontrée par les opérateurs fluviaux desservant le port de Fos reste l'absence de garantie qu'un bateau soit traité dès qu'il arrive au terminal maritime. La raison de la baisse du transport fluvial de conteneurs est donc paradoxale : elle est liée à l'augmentation du trafic maritime de conteneurs à Fos, qui devrait pourtant profiter au fluvial, mode le plus massifié. Les navires étant, en toute logique, traités prioritairement sur les terminaux maritimes de Fos, les barges fluviales doivent attendre.

« La diminution n'est pas due à un manque de compétitivité du fluvial, mais à une crise de croissance des terminaux à conteneurs de Fos », confirme Rachid Bioud, responsable développement transport de VNF Rhône-Saône. La situation devrait s'améliorer avec le comblement de la « rotule », ce « trou » dans le quai entre les deux terminaux à conteneurs de Fos : d'un côté Eurofos et son quai de 1 500 m, de l'autre Seayard avec un quai de 800 m. La création, entre les deux, d'un nouveau quai de 300 m au profit d'Eurofos et l'installation de nouveaux portiques en 2021 augmenteront de 20 % la capacité de manutention des conteneurs à Fos. Avec davantage de portiques pour traiter les navires, ceux-ci resteront moins longtemps à quai, libérant de la place pour les bateaux fluviaux.

En attendant, une zone d'échange doit être mise en place dans les semaines qui viennent, fruit du travail mené par le Grand port maritime de Marseille avec tous les acteurs de la manutention et du transport. Dans cette zone, en arrière de la « rotule », les deux manutentionnaires de Fos pourront s'échanger les conteneurs devant être chargés sur les bateaux fluviaux, afin que ces derniers puissent utiliser un poste à quai disponible.

Des freins à lever, autre que la « rotule »

Si Greenmodal, par exemple, doit charger des conteneurs au terminal Eurofos mais que ce manutentionnaire ne dispose pas de poste à quai pour accueillir son bateau, les conteneurs en question sont apportés avec un cavalier par Eurofos jusqu'à la zone d'échange, où ils sont repris par Seayard qui pourra les charger sur l'automoteur Greenmodal. L'échange peut aussi se produire dans l'autre sens, et avec un bateau Logi Ports Shuttle.

« Une solution loin d'être idéale, car elle ne peut remplacer des postes à quais disponibles pour les bateaux fluviaux chez les deux manutentionnaires », souligne Rachid Bioud. Mais VNF a passé une convention avec Eurofos, qui a aménagé cette zone d'échange de 3 ha, car elle est de nature à apporter du trafic sur le fleuve. »

Autres freins au développement des conteneurs fluviaux à Fos : certains



© GPMM

contrats maritimes qui imposent un retour des conteneurs vides à Fos dans un délai incompatible avec l'utilisation du transport fluvial ; la tarification au shift et non au mouvement de portique, qui renchérit le recours à des petits bateaux susceptibles d'ouvrir des lignes entre Fos et les ports de la basse ou moyenne vallée du Rhône ; ou encore le surcoût de la manutention que subit le mode fluvial, les bateaux devant payer pour que les conteneurs soient chargés à leur bord, alors que le coût du chargement d'un conteneur sur train ou sur camion est inclus dans le tarif de manutention acquitté par le navire maritime.

« Chaque conteneur sortant de Fos en fluvial est pénalisé de 47 € en moyenne, résume Alain Maliverney, directeur région Rhône de LPS. Les chargeurs paient donc, en premier lieu, le coût du report modal vers le fluvial. Mais, du côté de l'aide au coup de pince, fluvial et ferroviaire sont tous deux aidés de façon équivalente, à hauteur de 30 € environ par conteneur ».

LPS a transporté 48 300 EVP en 2018 avec les deux convois poussés exploités en navigation sur le Rhône. Ces convois de deux barges emportent chacun 272 à 288 EVP, les conteneurs étant empilés sur trois hauteurs.

Tenir les objectifs de report modal ?

Un convoi fait deux allers-retours par semaine entre les terminaux maritimes à conteneurs de Fos et Lyon-Terminal, au port de Lyon-Édouard Herriot, l'autre convoi n'en faisant qu'un. Sur ces trois Fos-Lyon hebdomadaires, deux font escale à Valence.

Le trafic LPS a augmenté de 25 % en 2018 par rapport à 2017, et est encore en essor de 25 % à fin mars 2019 par rapport à mars 2018. Mais l'année de référence, pour Alain Maliverney, reste 2015 : la barre des 60 000 EVP avait alors été dépassée. Pourtant, explique-t-il, cette année-là n'avait rien d'exceptionnel : « Les trafics ont décliné alors que nous continuons à

aligner le même nombre de bateaux, et le même nombre de rotations. Mais, depuis 2016, le port de Fos a fait de plus en plus de conteneurs. De nouvelles lignes et de nouveaux opérateurs sont apparus en ferroviaire, mode pour lequel la manutention s'est améliorée. Des rendez-vous ont été mis en place pour les camions à Fos. Mais la façon de travailler la manutention pour le fluvial n'a pas évolué depuis 2004. La connexion portuaire n'est pas mauvaise, mais ne s'est pas améliorée : nous ne pourrions donc pas tenir les objectifs de report modal annoncés dans les discours politiques ».

Les solutions sont pourtant à portée de main : si tout se passe comme prévu, la situation devrait déjà s'améliorer avec la mise en place de la zone d'échange, puis tous les problèmes devraient se résoudre avec les quais et portiques supplémentaires. Il ne restera alors plus à régler que la question du coût de la manutention sur les terminaux maritimes, qui renchérit le report modal sur le fluvial.

Étienne Berrier ■

Sète : bientôt relié au Rhône par un canal à grand gabarit

Aux 4 Mt maritimes, le port de Sète ajoute 244 000 t de trafic fluvial. Et les perspectives sont plutôt positives, d'autant que des travaux vont augmenter le gabarit du canal du Rhône à Sète. Le port mise aussi sur le ferroviaire.

Le port de Sète a réalisé en 2018 un trafic fluvial de 244 283 t, dont les trois quarts sont à destination du Rhône, souvent en prolongement des importations maritimes du port. Le quart restant navigue en sens avalant, à destination de Sète. Première filière fluviale du port : la houille et le charbon, avec 105 000 t. Suivent les céréales (51 000 t), les tourteaux (47 500 t), les engrais (19 000 t), les produits métallurgiques (10 000 t) et la pierre ponce (7 000 t). Quatre colis exceptionnels ont aussi été transportés sur le canal du Rhône à Sète en 2018.

Cette voie d'eau va connaître un accroissement de son gabarit, puisque des bateaux de 2 500 t vont pouvoir y naviguer, alors que le canal est actuellement limité aux bateaux de 1 500 t. Les travaux de modernisation du canal ont été financés par la région et par VNF à hauteur de 50 M€ dans le CPIER 2007-2013, puis de 25 M€ pour la période 2015-2020. Au programme : élargissement du canal à Carnon, zones de croisement à Aresquiers et Lunel, rescindements de courbes, rehaussements de ponts, création ou rénovation de postes d'attente, etc. Les travaux devaient s'achever en 2019, mais risquent de durer au-delà, du retard ayant été pris dans les rehaussements de ponts et des renforcements de berges supplémentaires étant à prévoir. Des rallonges budgétaires vont peut-être devoir être trouvées.

Le passage au gabarit de 2 500 t du canal aura, pour Sète, un impact économique positif, selon le directeur commercial du port, Arnaud Rieutort, qui prévoit que cela permettra « d'abaisser le coût à la tonne au travers de la massification des péniches. Ainsi, on pourra effacer la différence de

1 €/t qui existe aujourd'hui entre Sète et Fos. Cette massification nous permettra de sécuriser, accompagner et développer nos trafics agro tels que les tourteaux et les céréales, et en favoriser de nouveaux : granulats, déchets, conteneurs. »

Les colis lourds et les marchandises dangereuses figurent aussi parmi les flux qui pourraient profiter de l'augmentation de gabarit du canal, qui apporterait ainsi de nouveaux débouchés commerciaux au port de Sète dans le cadre de la dynamique Medlink.

À la conquête de nouveaux clients

« Le corridor Méditerranée-Rhône-Saône est un enjeu majeur de croissance économique pour le port et son territoire afin de développer des trafics existants comme les vrac agricoles et industriels en lien avec une région dynamique comme celle de Rhône-Alpes, souligne Arnaud Rieutort. Ce corridor est une artère qui ne demande qu'à être réaménagée pour répondre aux besoins des clients et de la marchandise. L'essor du fluvial répond également à un enjeu environnemental de plus en plus prégnant dans notre stratégie portuaire.

L'élargissement du gabarit répond à un besoin de massification indispensable pour être compétitif ».

Le développement de Sète vers le Nord, via l'axe Rhône-Saône, permet aussi au port d'aller conquérir de nouveaux clients, qui passent jusqu'à présent par les ports du Nord de l'Europe. Cette stratégie commerciale passe aussi par le ferroviaire, déjà utilisé en continuité de l'autoroute de la mer Ekol qui relie Sète à la Turquie. « Grâce à ce maillage, on arrive aujourd'hui en 60 heures à relier Izmir à Paris, avec 48 heures de mer et 12 heures de train, détaille Arnaud Rieutort. Des connections sur Zeebrugge et Bettembourg existent et d'autres sont en discussion comme Calais et le Royaume-Uni. »

Pour ses trafics ferroviaires, le port de Sète dispose déjà d'une plate-forme ferroviaire pour préparer ses trains complets à destination de Noisy-le-Sec et Bettembourg. Cependant, la forte augmentation de ces flux nécessite de moderniser l'outil et de disposer d'espaces complémentaires, ce qui sera fait avec la création d'une nouvelle zone intermodale, au terme d'un investissement de 6 M€.

Étienne Berrier ■



Medlink Ports, l'axe logistique Nord Sud

PAGNY ●
CHALON-SUR-SAÔNE ●
MÂCON ●
VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE ●
LYON ●
VIENNE SUD ●
AVIGNON ●
ARLES ●
SÈTE ●
MARSEILLE
FOS ●
TOULON ●

www.medlinkports.fr

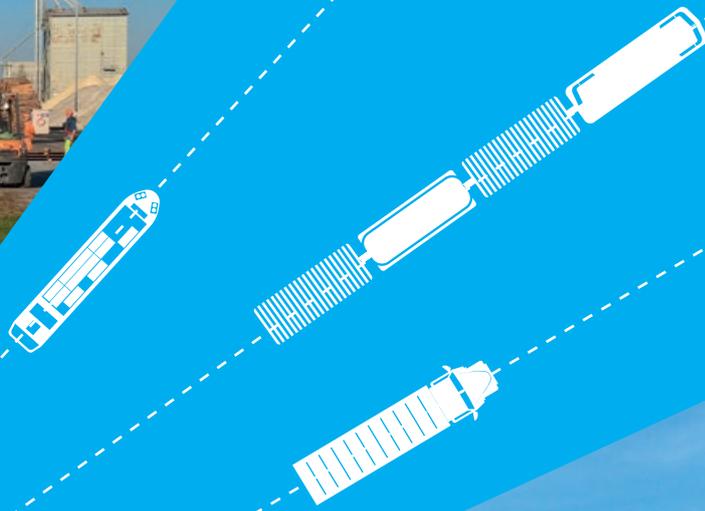
med
linkports
la solution logistique

Cofinancé par l'Union européenne



Plan
Rhône

-FLEUVE-



Port Villefranche Saône

Plateforme portuaire multimodale
Nord de Lyon

Port Fluvial de
Villefranche-sur-Saône

175, rue Denis Papin
69400 Villefranche s/S
Tél. 04 74 02 71 50
port@beaujolais.cci.fr

www.portvillefranchesursaone.fr

un équipement



membre de



-ROUTE-



-MER-



-FER-

- > Algérie
- > Espagne
- > Italie
- > Turquie

POUR SE CONNECTER
AUX PRINCIPAUX PORTS
DE LA MÉDITERRANÉE