

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT
ET DE LA MER**

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

**SOUS-DIRECTION DE LA STRATEGIE ET DES POLITIQUES
INTERMODALES**

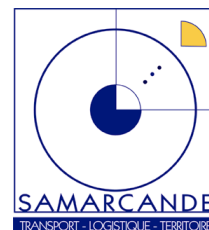
**PROSPECTIVE
SUR L'EVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME
SUR L'AXE RHÔNE-SAÔNE**

DIAGNOSTIC & PROPOSITIONS

RAPPORT DEFINITIF

AVERTISSEMENT IMPORTANT

Les termes et les conclusions de cette étude
prospective n'engagent en rien les services de l'État.



Décembre 2003

SOMMAIRE

LE CONTEXTE ET L'OBJECTIF DE LA POLITIQUE ET DES ACTIONS A METTRE EN PLACE	3
PREMIERE PARTIE : LE DIAGNOSTIC	5
A – LA PROBLEMATIQUE DE L'EVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME SUR L'AXE RHONE – SAONE	6
A - I – LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'AXE	6
A - II – LES TRAFICS ACTUELS DE L'AXE RHONE – SAONE	8
A - III – LA PROBLEMATIQUE GENERALE DE L'EVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL	20
A - III - 1 Les mutations en cours	20
A - III - 2 Les facteurs génériques de blocage	24
B – LA REALITE DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME SUR L'AXE RHONE – SAONE	26
B – I - LES CONTRAINTES FLUVIALES	26
B – I.1 - L'infrastructure	26
B – 1.2 – Les Ports Fluviaux	27
B – I.3 – La cale	29
B – 1.4 – Les Personnels	31
B – II -LES CONTRAINTES CONNEXES RELATIVES AU PORT DE MARSEILLE	31
B – III – LES MOTIVATIONS DES CLIENTS	35
B IV - LES POTENTIALITES FUTURES THEORIQUES	37
B.IV-1 La base mère	37
B.IV-2 Les réservoirs de trafics	38
B.IV-3 Les reports modaux	40
B – V – LES EVOLUTIONS EN COURS, A VENIR OU SOUHAITEES	43
B – 6 – LES POINTS CLES DE L'AXE	47
DEUXIEME PARTIE :FICHES-ACTIONS	53
A - LES FONDEMENTS DE LA POLITIQUE ET DES ACTIONS A METTRE EN PLACE	54
A I - POURQUOI UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE ?	54
A II - DEUX APPROCHES DE LA PROBLEMATIQUE	54
A III - SEPT THEMES STRUCTURANTS	56
B - LE PRINCIPE DE BASE DES ACTIONS A METTRE EN PLACE : FAIRE DE LA VOIE D'EAU L'OUTIL DE BASE DU TRANSPORT FLUVIAL	61
C – LES FICHES ACTION	63
C I LES ACTIONS COMMUNES	63
C II LES ACTIONS SPECIFIQUES	66
C III ACTION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	70
SYNTHESE DES FICHES ACTION	71
CONCLUSION - SYNTHESE	75

La question des reports modaux vers le mode fluvial, associé ou non à d'autres modes, n'est pas nouvelle. Née avec la prise de conscience des « externalités » du transport routier, elle prend aujourd'hui un tour plus impérieux eu égard aux situations de blocage qui se dessinent sur certains corridors, auxquelles le fer ne saurait apporter à lui seul de réponse suffisante, du moins dans un avenir proche. C'est notamment le cas sur l'axe Rhône-Saône, qui est l'un des principaux vecteurs des flux de transit Nord – Sud. Cet axe a d'ailleurs déjà fait l'objet, en 1996, d'un « Schéma Directeur des ports fluviaux du bassin Rhône-Saône ».

Mais là comme ailleurs, et malgré une relance sensible du trafic fluvial, les perspectives de croissance se sont toujours heurtées à la réalité du marché du transport, qu'elle soit liée à la modification des marchandises et de leur conditionnement, aux contraintes logistiques de la demande ou à la capacité du transport routier à y satisfaire. **A la fois porteur d'une économie propre et trait d'union entre des aires de marché complémentaires, l'axe Rhône-Saône offre pourtant une masse critique et une cohérence suffisantes pour être l'objet d'une réelle politique en la matière :**

- hors sables et graviers qui représentent au moins la moitié du trafic actuel de l'axe, **la part de l'international est de l'ordre de 60 %, au sein de laquelle le fluvio-maritime compte pour près de la moitié,**
- ainsi, **s'il convient de renforcer le rôle de la voie d'eau auprès des usagers régionaux, il convient également d'envisager la construction de chaînes route- fleuve – maritime ou route – fluvio-maritime,** avec des ports de transbordement à sélectionner et sous des formes variées (conteneurs, RO/RO, conventionnel),
- **les chargeurs confirment une tendance au retour des logistiques de massification avec entrepôts de ré-éclatement, pour certains produits.**

Cette réflexion s'inscrit dans un contexte où se superposent des plans et documents nationaux et régionaux (Schémas de Service, Schéma Régional de Transports, divers projets publics et privés), et où **Lyon comme Marseille s'imposent comme deux métropoles économiques et organisatrices de transport de première importance.** L'une et l'autre sont le siège de dynamiques fortes, de convergence de tous les modes de transport terrestres et maritimes (maritime pur à Marseille, fluvio-maritime à Lyon), de génération de trafics (intra et interrégionaux, nationaux et internationaux et de transit) et, en conséquence, de risques de saturation motivant d'ailleurs des programmes d'investissements importants (contournements ferroviaires et routiers de Lyon, programmes autoroutiers...).

C'est dans cette double perspective (mutations de fond et particularités de l'axe) qu'il doit être répondu aux questions :

- **que peut apporter la voie d'eau, avec ses avantages et ses contraintes ?**
- **que faut-il lui apporter pour concrétiser ce potentiel ?**

En la matière, l'objectif affiché, dans le cadre des schémas de service, est que, à l'horizon 2020, la voie d'eau transporte sur cet axe au moins 13 MT de tonnes de marchandises, en regard des 4 à 5 MT actuels. Reposant sur une modélisation des flux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que sur des hypothèses de captation, l'étude de référence, évaluée, pour sa part le potentiel 2020 à 17 MT. Enfin, selon VNF, une amélioration de l'offre (en partie engagée) et une remise à niveau des écluses permettrait de traiter un trafic de 20 MT ; ce chiffre pourrait atteindre 35 MT avec un doublement des écluses.

Potentiels 2020 issus des études de modélisation

Schémas de service	Etude CETE	VNF sans doublement des écluses	VNF avec doublement des écluses
13 MT	17 MT	20 MT	35 MT

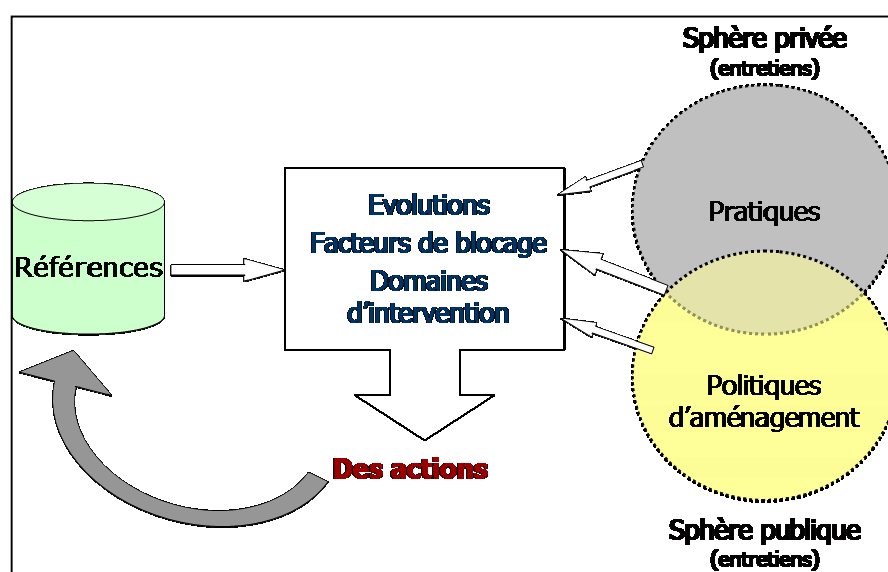
La présente étude se place alors sur trois plans :

- **Analyser les pratiques actuelles des opérateurs et des utilisateurs actuels ou potentiels**, les évolutions en cours, les facteurs de blocage, les attentes ;
- **Déterminer pour le court et le moyen terme des actions et/ou des catégories d'actions à mettre en œuvre afin non pas d'adapter la voie d'eau aux contraintes du marché, mais d'infléchir le comportement des acteurs**. Cet objectif ambitieux, dit « volontariste », suppose l'action coordonnée de plusieurs niveaux d'acteurs (publics et privés, offre et demande, locaux et nationaux ...) pouvant donner lieu à des partenariats..
- **Confronter ces scénarios d'actions avec les données de références relatives au potentiel**.

Si ces deux derniers points relèvent d'un travail en bureau, le premier a donné lieu à une méthodologie :

- d'analyse documentaire,
- d'entretiens face à face menés avec des opérateurs, clients et/ou prospects régionaux.

Le schéma qui suit reprend cette méthodologie.



PREMIERE PARTIE :

LE DIAGNOSTIC

A – LA PROBLEMATIQUE DE L'EVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME SUR L'AXE RHONE – SAONE

A - I – LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'AXE

La physionomie du réseau hydrographique

Le Rhône est navigable sur 310 km, de Port Saint-Louis (Fos-sur-Mer) à Lyon, jusqu'à 5 000 tonnes de gabarit. Il autorise la navigation fluviale et fluvio-maritime. Sur ce dernier segment, toutefois, les caractéristiques de l'infrastructure (tirant d'eau et/ou d'air) ne permettent pas d'utiliser totalement la capacité de chargement des bateaux en amont de Arles et les systèmes de ballastages qui existent sur les barges fluviales (même si la cale du bassin n'en recèle que deux de ce type) n'existe actuellement pas pour les fluvio-maritimes.

La Saône est, quant à elle, canalisée sur 220 km jusqu'à 4 000 tonnes de gabarit.

Présentant un gabarit plus faible qui limite la navigation aux bateaux Freycinet, les canaux adjacents peuvent également être porteurs d'opportunités de développement. Des trafics s'observent déjà (environ 300 000 tonnes sur les 5MT de l'axe).



Les caractéristiques des voies

SEGMENTS DU FLEUVE	CONTRAINTES MAXIMALES	TYPES DE BATEAUX UTILISABLES
Pagny / Chalon / Lyon - 145 Km	Ecluses : 185 x 12 Tirant d'air : 6 x 40 Enfoncement : 3 m	Automoteur : 1 350 TPL Barge : 2 x 2 200 TPL Fluvio-maritimes : 1 200 TPL
Lyon / Arles – 280 Km	Ecluses : 195 x 12 Tirant d'air : 7 x 40 Enfoncement : 3 m	Automoteur : 1 350 TPL Barge : 2 x 2 200 TPL Fluvio-maritimes : 1 500 TPL
Arles / Fos – 52 Km	Ecluses : 195 x 12 Tirant d'air : 7,5 Enfoncement : 4,24 m	Automoteur : 1 350 TPL Barge : 2 x 2 600 TPL Fluvio-maritimes : 3 000 TPL
Canal Rhône – Sète – 91 Km	Enfoncement : 2 m Traversée maritime à Sète, limitée au temps calme	Automoteur : 900 TPL Automoteur : 1 200 TPL (en sous charge)

Source : VNF

La flotte actuellement en exploitation

La flotte fluviale captive du bassin s'établit à 66 / 67 unités, dont :

Flotte captive du bassin Rhône-Saône (base année 2001)		
	Nombre	TPL
vracs secs dont :	52	122 500
Automoteurs	23	26 000
Barges	29	96 500
vracs liquides dont :	15	26 900
Automoteurs		19 900
Barges	4	7 000
Total	67	149 400

Source : VNF

Elle a peu évolué (en nombre) depuis 1995, ce qui contraste avec l'augmentation des trafics. Cette situation est significative de problèmes de capacité sur l'axe sans doute accentués par le faible nombre d'opérateurs notamment sur le segment du conteneur (CFT presque uniquement avant l'entrée d'Alcotrans). Par ailleurs si un renouvellement de la cale s'opère progressivement (arrivée, par exemple des deux barges avec système de ballastage), une partie de celle-ci demeure ancienne.

Les limites actuelles du couple cale – infrastructures empêchent en particulier d'exploiter des unités pouvant charger 4 caisses mobiles de front, ce qui est un handicap pour les transferts modaux.

Synthèse

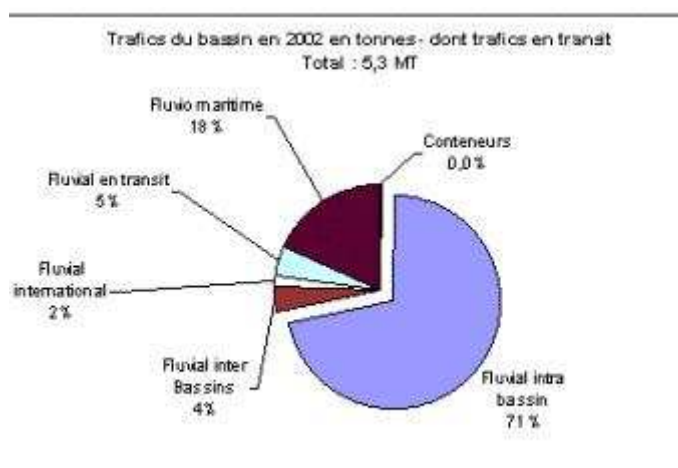
- ✓ Rhône Saône est un axe linéaire
- ✓ Où convergent des grands corridors nationaux et européens
- ✓ Jalonné de sous-ensembles économiques
- ✓ Avec une gare terminale du grand gabarit à Pagny
- ✓ Raccordé aux autres bassins par des voies Freycinet dont certaines porteuses de potentiels non négligeables
- ✓ Présentant une cale en renouvellement et l'entrée de nouveaux opérateurs.

A - II – LES TRAFICS ACTUELS DE L'AXE RHONE - SAONE

⇒ Les caractéristiques générales des trafics



Au total l'axe (dont canaux adjacents) enregistre un trafic de **5,3 millions de tonnes** (4,8 millions de tonnes si on exclut les trafics n'ayant pas leur origine ou leur destination sur le bassin) **très largement dominé par les trafics fluviaux** (80 % de l'ensemble) **et les trafics intra bassin**. Il convient toutefois de noter que les trafics ayant pour origine ou destination Marseille donc à vocation internationale sont inclus dans les trafics intra-bassin sans qu'il soit possible d'identifier leur destination finale (ou leur origine).



Dans le graphe ci-contre les **trafics internationaux** y compris si l'on prend en compte le fluvio-maritime (qui en constitue le principal vecteur) seraient donc largement sous estimés. **Leur part s'établirait, en effet, (à dire d'experts) à 60 % (et non à 20 % comme l'indique le graphe).**

Avec 300 000 tonnes, les trafics depuis le canal du centre et le canal Rhône - Sète montrent que ces voies adjacentes continuent d'apporter un trafic qui pourrait sans doute être développé.

Pour leur part, les trafics de conteneurs, qui recèlent, selon l'ensemble des acteurs, d'importantes opportunités de croissance, représentent encore une place marginale dans les trafics totaux.



⇒ **La longueur des transports.** Ces diverses fonctions fluviales sont encore plus manifestes, et se nuancent, si on prend en considération la longueur moyenne des transports. **La distance moyenne, pour les trafics intra-bassin (trafics largement majoritaires et parfois internes à une section) s'établit à 145 km. Plusieurs facteurs expliquent cette distance :**

- en premier lieu l'importance des trafics de **matériaux de construction qui sont, quel que soit le mode, des trafics courte distance,**
- en second lieu l'existence d'un **biais statistique** déjà relevé précédemment : existence de trafics internes à l'axe présentant, en fait, une vocation internationale maritime (via Marseille où ils sont embarqués sur des navires).

Au-delà des chaînes maritimes, le transport fluvial peut également s'inscrire dans des chaînes terrestres complexes. Dans ce cadre, le transport fluvial ne constitue donc qu'un maillon d'un acheminement plus long. A titre d'exemple on indiquera des trafics de bois reçus par fer au port de Valence (en provenance d'Europe de l'Est), séchés et étuvés à Valence puis acheminés par voie fluviale (notamment vers le PAM). Cet exemple remarquable montre d'ailleurs l'existence **d'opportunités de captation de trafics de transit** (Europe de l'Est – Overseas) **dès lors que le transport n'est pas offert seul mais s'inscrit dans une offre complète intégrant des opérations connexes de traitement de la marchandise.**

- en troisième lieu, la distance générale de l'axe à grand gabarit,
- enfin, l'existence de trafics particuliers sur lesquels le fluvial tire, pour partie, sa compétitivité de difficultés de circulation routière. Il en est ainsi pour des trafics vracs massifiés acheminés sur des distances très courtes (Nord de Lyon – Sud de Lyon).

	Transports intérieurs	Transports d'échanges		
		Avec pays étrangers	Avec bassins adjacents	Des bassins adjacents avec l'extérieur
T Fluvial	3 950 000	109 000	303 000	45 000
TK	572 113 782	96 777 285	132 334 812	30 493 358
D moyenne	145 KM	886 KM	436 KM	681 KM
T Fluvio-maritime	-	950 000	-	-
TK *		181 748 224		
D moyenne		191 KM		
TOTAL	3 950 000	1 059 000	303 000	45 000

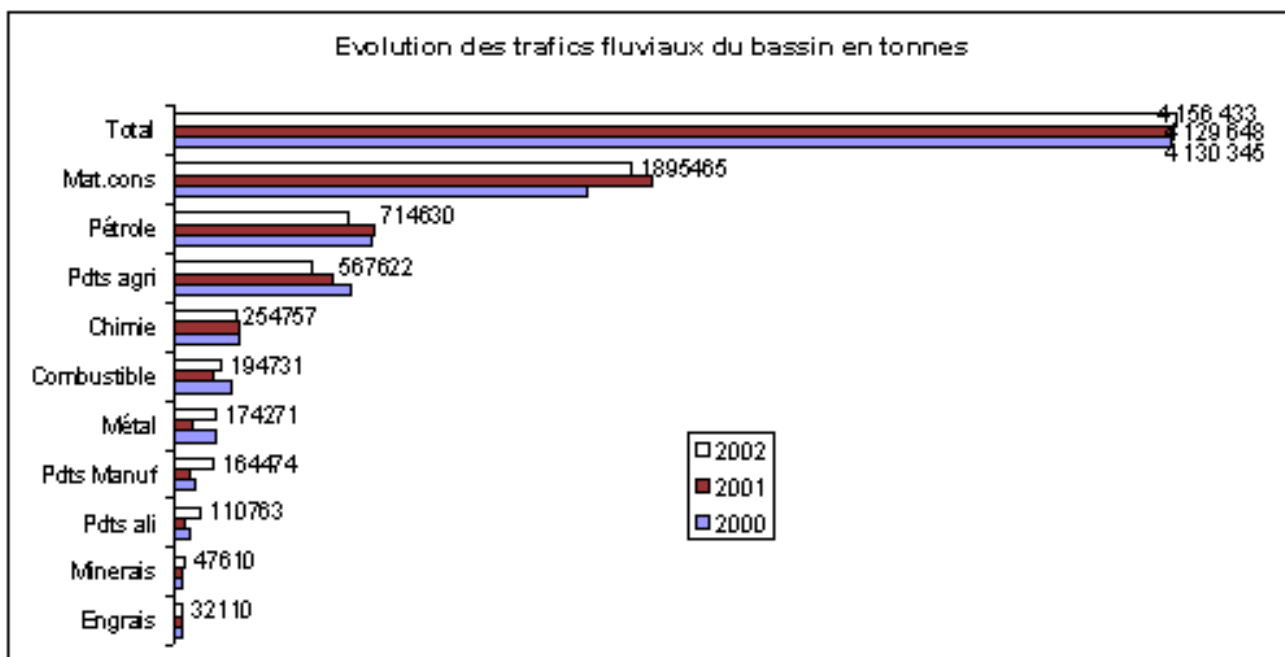
(*) sur la partie terrestre française - Source VNF, 2001

⇒ **Les trafics par types de marchandises**

Les trafics de matériaux de construction représentent à eux seuls 48 % de l'ensemble suivis par les trafics de produits agricoles et de produits pétroliers (dont 91% des flux ont leur origine ou destination à Feyzin ou Lavera, la relation Feyzin – Lavera, représentant, par ailleurs, à elle seule 10 % des trafics totaux). **89 % des échanges de matériaux de construction s'effectuent à l'intérieur d'une même section.** Deux sections sont concernées :

- la section 708 (**Chalon – nord de Lyon**) qui génère à elle seule (trafics intra-section) 85,5 % des flux de matériaux de l'ensemble du bassin Rhône Saône,
- la section centrale 703 (**Lyon – nord de Arles**).

La situation est très différente pour les produits agricoles pour lesquels 60 % des flux sont à destination des Tellines et de Port Saint Louis du Rhône et 84 % à destination ou origine de l'ensemble du PAM et correspondent, en ce sens, à des trafics d'import ou d'export maritime



Exemple de produits transportés : céréales, charbon, sels de déneigement, tôle d'acier, minerai de fer, bauxite

Source : VNF

On retrouve dans les trafics traités sur le bassin des frets traditionnels de la voie d'eau en relation directe avec les industries de l'axe :

- couloir de la chimie,
- salins du Midi,
- centrales électriques alimentées en charbon.



Source : VNF

Hors matériaux de construction :

- **71,5 % des trafics du bassin ont comme origine ou destination le PAM et sont donc des flux d'import ou export maritime** (le destination finale ou l'origine étrangère n'étant alors pas connue)¹,
- Ce taux est particulièrement élevé pour les produits « chimiques », « divers manufacturés » (non conteneurisés et hors fluvio-maritime), « produits métallurgiques » et « produits agricoles ».
- **Inversement, le transport fluvial a acheminé 1,8 % des vracs traités au port de Marseille. La part réelle est sans doute légèrement plus élevée** ; les 1,8% étant calculés sur la base de l'ensemble des trafics du port y compris pipeline et transbordements de navires à navires.

L'importance du port de Marseille dans les trafics de l'axe confère :

- au transport fluvial une fonction de desserte de l'hinterland du PAM : sa part modale demeurant toutefois faible à ce jour (de l'ordre de 2 %),
- aux équipements du port de Marseille un rôle majeur dans le développement du fluvial sur l'axe.

⇒ La massification

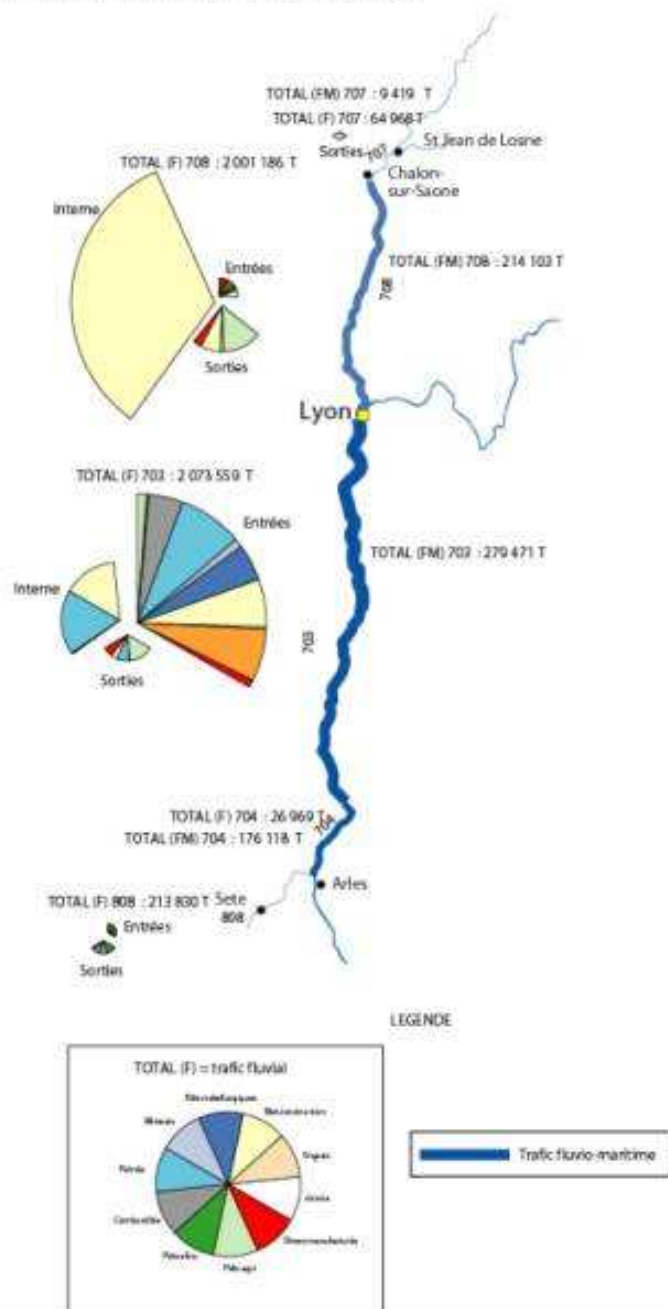
L'exploitation reposant majoritairement sur le principe 1 trafic – 1 bateau induit un effet de seuil. Les trafics présentés précédemment sont donc concentrés sur quelques clients (il en est de même pour chaque port).

¹ Le transport fluvial est alors un mode de pré ou post acheminement de trafics à vocation maritime (conteneurs ou vrac). Comme pour les autres modes de pré et post acheminement (route ou fer), la destination ou origine internationale n'est pas connue.

La répartition des trafics sur l'axe Rhône - Saône

TRAFICS 2002 en tonnes (source : VNF)
Hors PAM (sections 710, 712 et 714) pour le trafic fluvial
Hors Port Saint Louis pour le fluvio-maritime

et



⇒ **Selon les sections de voies navigables.**

Comme l'indique le schéma ci-dessous, les trafics fluviaux en tonnages 2002 révèlent l'importance des sections 708 et 703 ainsi qu'une disparité en termes de produits et d'équilibres des trafics :

- La section 708 Chalon – Nord de Lyon est ainsi marquée par l'importance des trafics internes de matériaux de construction, les entrées sorties représentant des tonnages notablement moins élevés et plus diversifiés avec néanmoins une prédominance des produits agricoles,
- La section centrale est, pour sa part, marquée par des trafics diversifiés en entrées les trafics de : « produits chimiques », « produits pétroliers », « matériaux de construction », « combustibles » et « produits métallurgiques » liés à la fois à l'économie de la région et aux implantations industrielles du PEH.

⇒ **Selon les ports.** Hors Sète, les principaux ports du bassin se situent donc sur les sections précitées. Tous présentent des **spécialisations produits fortes** (en trafics fluviaux) :

Principaux ports du bassin (hors PAM)

	Tonnages 2002	Principaux produits traités
Villefranche	746 822	Matériaux de construction
PEH	617 292	Pétrole
Chalon	441 095	Matériaux de construction
Mâcon	184 146	Produits agricoles
Vienne	145 254	Charbon
Sète	133 830	Combustible et produits alimentaires

Source : VNF

Part du port de Marseille dans les flux en tonnages 2002 (hors matériaux de construction) – Source : VNF

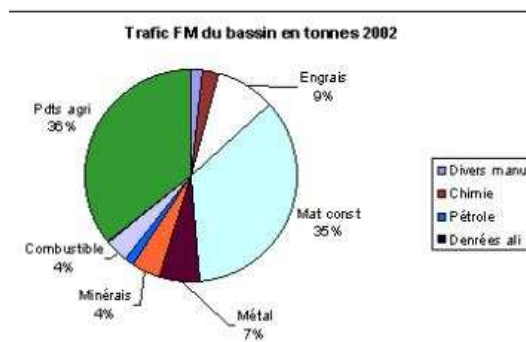
	Part du port de Marseille de (1)	Part de ces produits dans les trafics totaux du bassin
Produits agricoles	84 %	14 %
Denrées alimentaires	1 %	2,6 %
Combustibles	73 %	5 %
Pétrole	55 %	17 %
Minerais	26 %	1 %
Produits métallurgiques	99 %	4 %
Engrais	6 %	0,7 %
Chimie	96 %	6 %
Divers manufacturés	97 %	4 %

(1) pour ces trafics le mode fluvial est donc un mode de pré et post acheminement maritime

Les trafics spécifiques

⇒ **Les trafics fluvio-maritimes.** En 2002 ils étaient de 948 730 tonnes (contre 971 985 en 2001 et 726 108 en 2000). 98 % sont enregistrés sur le port de Port Saint Louis du Rhône. En l'absence de grand gabarit au dessus de Pagny), il n'existe aucun trafic inter-bassins ni trafic de transit.

- **Les trafics fluvio-maritimes sont dominés par les échanges de matériaux de construction et de produits agricoles et concernent, de manière générale, des trafics de vracs.**
- Ils sont, par ailleurs, fortement concentrés sur les ports situés au sud de Lyon.
- Port Saint Louis du Rhône occupe, au sein de ces trafics une position, spécifique. **L'absence de ponts en aval d'Arles permet, en effet, de compléter les chargements de navires** (chargés partiellement sur les ports amont du bassin, alors limité en termes de tirant d'air et d'eau).
- Avec une disparité selon les sites, **les trafics des ports sont marqués par des produits dominants.** Les spécialisations fluviales se retrouvent naturellement dans celles afférent au fluvio-maritime. Les ports ont, en effet, pour un même client, alternativement recours à ces deux offres selon les destinations finales ou origines des envois (pourtour Méditerranéen principalement pour le fluvio-maritime, grand export ou import pour le fluvial avec rupture de charge sur le PAM).
- De manière évidente, **les trafics fluvio-maritimes complètent les lignes maritimes sur la Méditerranée, avec des caractéristiques souvent différentes.**



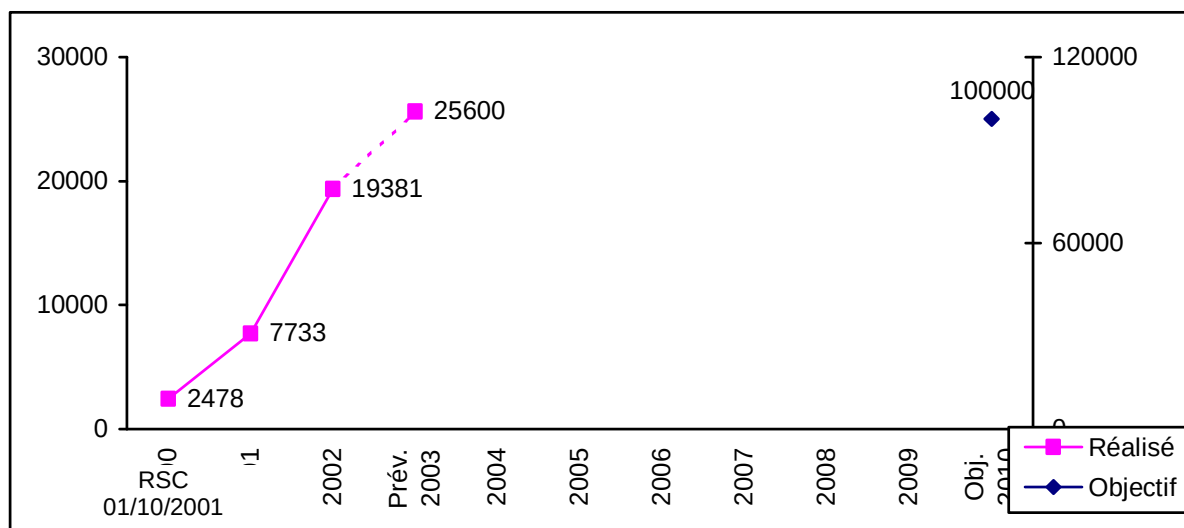
Principaux ports pour le fluvio-maritime

	Tonnages 2002	Principaux produits traités
L'Esqueneau	269 619	Matériaux de construction
Arles	176 118	Produits alimentaires, matériaux de construction, engrais, combustibles
PEH	127 159	Produits agricoles et métallurgie
Portes les Valence	57 778	Matériaux de construction
Macon	54 563	Produits agricole
Villefranche	51798	Produits agricole
Chalon	41 687	Produits agricole
Vienne	36 039	Engrais

⇒ **Les trafics de conteneurs.** En 2002, le Rhône a généré un trafic de **21 387 EVP** (en entrées et sorties du bassin) soit, si on estime le chargement à 12 tonnes par EVP, un trafic d'environ 256 644 tonnes (source VNF). **Ces trafics sont concentrés sur le port Edouard Herriot et en provenance ou à destination de Marseille.**

- ❑ La comparaison des statistiques conteneurs du PAM (19 381 EVP) et des statistiques VNF fait apparaître un différentiel de 2 006 EVP. En d'autres termes, près de 91 % (trafics comptabilisés par le PAM) des tonnages fluviaux seraient des pré ou post acheminements de conteneurs maritimes en correspondance (import ou export) avec des **navires de mer** sur Marseille.
- ❑ L'analyse des trafics depuis 2000 (source PAM) révèle **un fort effet d'offre**. En 2002 (offre Delta-Box avec des barges de 80 EVP et un service ponctuel) le trafic (appréhendé par le PAM) s'établissait ainsi à 2500 EVP (soit environ 30 000 tonnes) contre un trafic de 19 381 EVP en 2002 (après la phase de montée en puissance de la navette RSC) et **un trafic prévisionnel de 25 600 EVP pour 2003.**

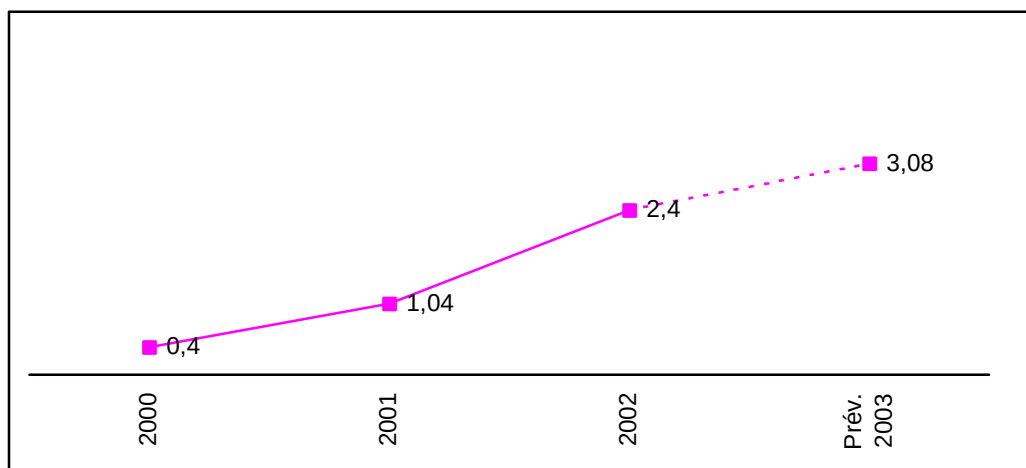
Evolution des trafics conteneurisés fluviaux du PAM (en nombre d'EVP)



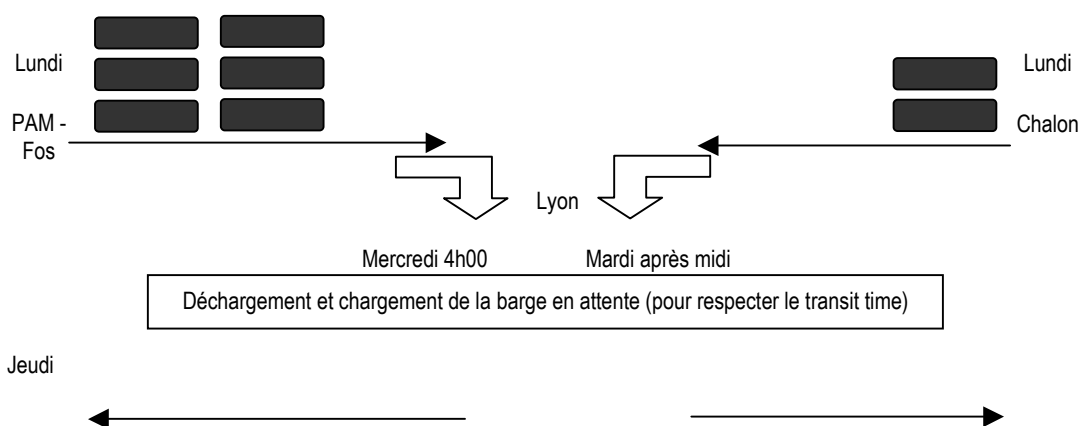
En deux ans, la part modale du fluvial sur les trafics de conteneurs du PAM est donc passée de 0,3 à 2,4 % et devrait atteindre 3 % en 2003.

Il convient par ailleurs d'indiquer que cette part est calculée sur l'ensemble des trafics du port dont les bassins Est non accessibles au fluvial.

Evolution de la part modale du fluvial sur les trafics conteneurisés fluviaux du PAM (en nombre d'EVP)

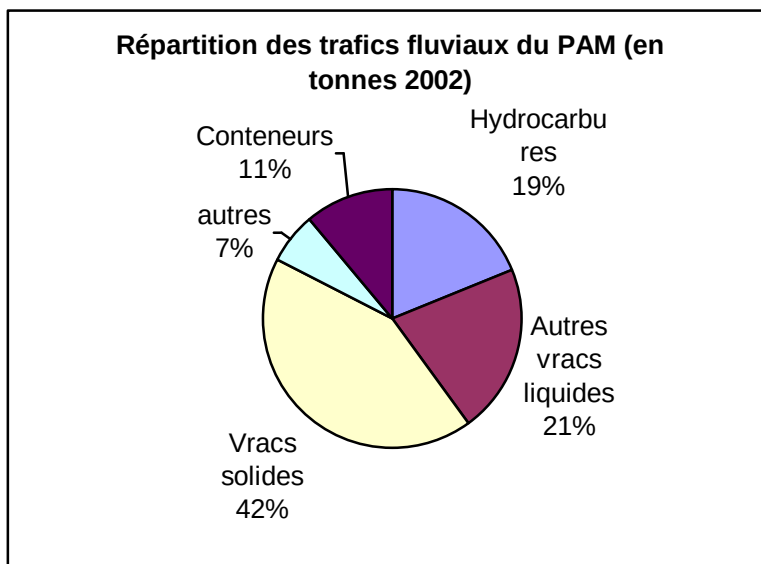


Fonctionnement de la navette RSC



⇒ **Les pré et post acheminements fluviaux de conteneurs du port de Marseille** (source : PAM)

Les analyses qui suivent concernent le port de Marseille et sont réalisées à partir des statistiques du port



En 2002, le port de Marseille a enregistré des trafics fluviaux de 1 757 000 tonnes. Les vracs solides (dont vracs alimentaires) concentrent à eux seuls 42 % des trafics.

Les trafics non conteneurisés représentent 89 % du total.

Les trafics fluviaux affichent une croissance globale (par rapport à 2001) de 13,6 %.

Cette donnée globale masque toutefois d'importantes disparités par produit.

Ne représentant que 11 % des tonnages globaux, **les conteneurs ont enregistré une croissance de 158 % tirés par l'ouverture de la navette Rhône Saône Conteneur**. La croissance devrait se confirmer en 2003 (avec un taux néanmoins plus faible de l'ordre de 80 %), les trafics en EVP atteignant fin juillet 2003 un trafic supérieur à celui de 2002.

Pour des rythmes plus faibles mais des valeurs absolues plus élevées, les « autres vracs liquides » et les « vracs solides » ont tiré la croissance globale.

En 2002, la part des trafics fluviaux sur l'ensemble des trafics du port s'est élevée à près de 2 %. Le mode de calcul induit toutefois une sous-évaluation de la part réelle. Le ratio trafics fluviaux / trafics totaux est, en effet, calculé sur la base de l'ensemble des trafics du PAM (dont les transbordements et pipeline) alors que les pré et post acheminements fluviaux ne sont possibles que dans les bassins ouest (Fos).

La part modale globale masque, par ailleurs, des disparités avec des parts notablement plus élevées pour les « autres vracs liquides » (près de 12 %) et les « vracs solides » (5,5 %).

Notons que la part modale est encore relativement faible pour les conteneurs (2,5 %) **confirmant l'existence d'opportunités de croissance** si on compare ces trafics aux potentiels (indiqués plus bas).

Activité fluviale et portuaire à fin décembre 2002

	Activité portuaire totale	Activité fluviale			
	Cumul à fin décembre 02 (milliers de tonnes) (A)	Cumul à fin décembre 02 (milliers de tonnes)	Part modale brute (B)	Evolution /fin décembre 2001	Décembre 2002 (milliers de tonnes)
Hydrocarbures (1)	61 166	330	0.54%	-10.23%	12
Autres Vrac Liquides (2)	3 158	374	11.85%	15.37%	34
Vracs solides (3)	13 553	744	5.49%	12.83%	40
Autres (4)	14 566	115	0.79%	- 2.79%	2
Conteneurs (5)	7 749	194	2.50%	152%	6
en EVP	812 713	13 381 (6)	2.38%	151%	620
TOTAL en 1 000 tonnes	92 443	1 757	1.90%	13.58%	94

Source : PAM

(A) Résultats provisoires

(B) S'entend par rapport au total des trafics maritimes enregistrés sur la période et sur l'ensemble des deux bassins portuaires, sans avoir retiré la part du pipeline et des transbordements.

(1) Butanes chimique et commercial, Fioul 2, fioul lourd, fioul domestique, gazole, avitaillement, distil, alkylat, essence sans plomb, jet, propane, super sans plomb, super, super FIO.

(2) benzène, CVM, ballast, Essence à Haute teneur en Benzène, méthanol, azote.

(3) Blé, orge, maïs, sel, charbon, avoine, sorgho, coke et coke de pétrole, ferro-alliages, ferro-chrome, chrome, laitier, zircon.

(4) Coils et colis –colis lourds

(5) Evaluation du tonnage du trafic conteneurisé obtenue en prenant comme base 10t/EVP.

Trafics de conteneurs émanant principalement d'un hinterland formé par le triangle Aquitaine – Bourgogne – Marseille, acheminés par route – fleuve – fer et comprenant également les transbordements de navire à navire.

(6) 19 381 EVP selon une autre source PAM

Commentaires : Globalement sur l'année, la croissance de 13.58% de l'activité fluviale en tonnage a été portée par les trafics conteneurs, qui arrivent en troisième position dans le palmarès des « produits » fluviaux traités au port de Marseille-Fos en 2002, mais aussi par la progression du trafic de maïs (+8% pour un total de 252 738 t en 2002), premier produit du palmarès, ainsi que celle du C.V.M. et du benzène, qui ont respectivement atteint un volume annuel de 209 250t et 83 550t.

	Activité portuaire Totale	Activité fluviale	
	Cumul à fin juillet 03 (milliers de tonnes)	Cumul à fin juillet 03 (milliers de tonnes)	Evolution / fin juillet 02
Hydrocarbures	36 748	187	-17,75%
Autres Vrac Liquides	1 735	352	62,30%
Vrac solides	8 876	545	26,93%
Autres	8 637	102	26,00%
Conteneurs (3)	4 690	145	16,00%
<i>en EVP</i>	480 647	14 542	16,25%
TOTAL	60 686	1 331	23,29%

En 2002, le trafic potentiel de conteneurs généré par les régions Bourgogne et Rhône Alpes (captées par le PAM et donc par les modes terrestres de pré et post acheminement) s'élèverait (données PAM) à 330 000 EVP.

La région Rhône Alpes concentrerait avec 300 000 EVP l'essentiel de ce potentiel. Pour le PAM, le projet de Pagny doit donc moins s'envisager comme la possibilité de capter un potentiel intrinsèque de 30 000 EVP que comme un projet de développement de la vocation logistique bourguignonne voire un projet de captation de flux nord – sud en transit.

Dans ses documents de prospective, le port de Marseille table sur une progression de 5 % par an de ces trafics. Sur ces trafics potentiels (éventuellement disputés entre plusieurs ports), l'objectif de captation du PAM s'établit à 57 % déclinée de la manière suivante :

- 60 % pour le potentiel Rhône alpin situé dans l'hinterland « naturel » du port de Marseille et bénéficiant, en cela d'équipements et d'une desserte de « port sec » (desserte fluviale et ferroviaire par navette)
- 22 % pour le potentiel bourguignon qui se situe (toujours selon le PAM) à l'intersection de l'hinterland de Marseille, du Havre et des ports de l'Europe du Nord.

La croissance prévisionnelle de ce taux serait différenciée :

- 1 point par an pour la région Rhône Alpes;
- 3 points par an pour la Bourgogne.

Sur ces potentiels PAM, l'objectif de captation des pré et post acheminements fluviaux s'établissait pour 2002 à 13 % soit un trafic fluvial conteneurisé espéré de 25 000 EVP (pour environ 20 000 EVP constatés effectivement en 2002).

Le tableau qui suit présente ces données (source : PAM)

En 2010, les pré et post acheminements fluviaux des régions Rhône Alpes et Bourgogne représenteraient, selon ces hypothèses, un trafic de 115 800 EVP. Le fluvial capterait alors 36 % des trafics conteneurisés issus de ces deux régions et à destination du PAM.

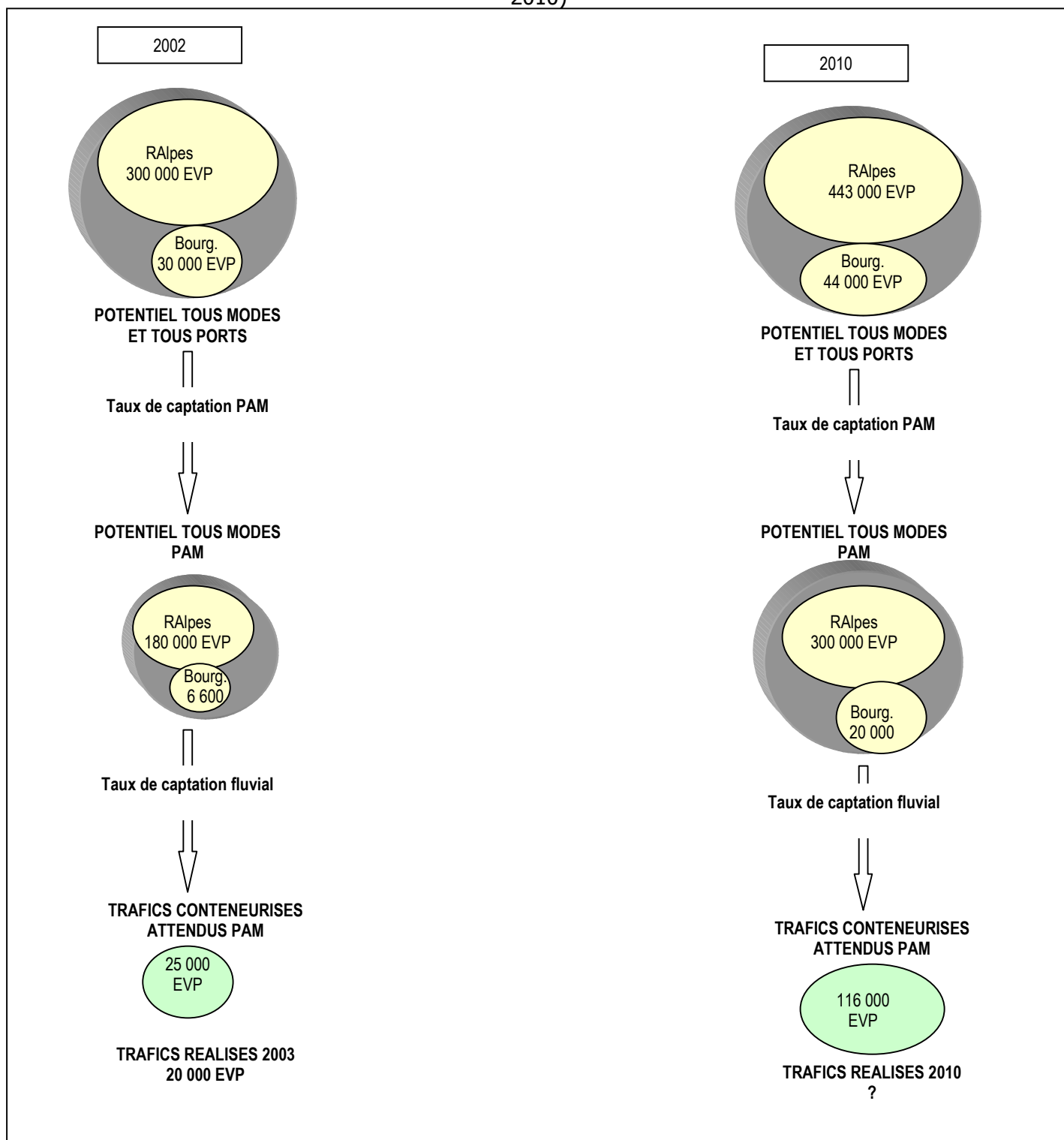
Trafics potentiels actuels et prospectifs

Potentiel conteneurs	Années	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
en 1 000 EVP	Bourgogne	30	31,5	33,075	34,729	36,465	38,288	40,203	42,213	44,32
tx Croissance +5%/an	Rhône-Alpes	300	315	330,75	347,29	364,65	382,88	402,03	422,13	443,2
	Total A	330	346,5	363,825	382,02	401,12	421,17	442,23	464,34	487,6
Evolution part de marché en pourcentage port de Marseille-Fos ² tous modes										
	Bourgogne	22%	25%	28%	31%	34%	37%	40%	43%	46%
	Rhône-Alpes	60%	61%	62%	63%	64%	65%	66%	67%	68%
	Total B	57%	58%	59%	60%	61%	62%	64%	65%	66%
Part de marché en volume port de Marseille-Fos tous modes en 1 000 d'EVP										
	Bourgogne	6,6	7,875	9,261	10,766	12,398	14,167	16,081	18,152	20,39
	Rhône-Alpes	180	192,15	205,065	218,79	233,38	248,87	265,34	282,83	301,4
	Total AxB	186,6	200,025	214,326	229,56	245,78	263,04	281,42	300,98	321,8
Part modale fluviale port de Marseille-Fos sur les 2 régions françaises en pourcentage										
	Total C	13%	15%	17%	22%	25%	28%	31%	34%	36%
Part modale fluviale en volume port de Marseille-Fos sur les 2 régions françaises en 1 000 d'EVP.										
	Total (AxB)xC	25	30	36,4354	50,503	61,444	73,652	87,24	102,33	115,8

Source : PAM

² Par rapport à ces concurrents portuaires

Prospectives conteneurs du PAM (pour 2002 et 2010)



Synthèse

- ✓ Le bassin présente un trafic d'environ 5MT,
- ✓ Dominé par les trafics de matériaux de construction, de céréales, d'hydrocarbures et de la chimie,
- ✓ Dominé par les trafics intra-bassin dont les trafics ayant comme origine ou destination Marseille,
- ✓ Les trafics fluviaux à vocation internationale seraient donc plus importants qu'il n'y paraît statistiquement. S'ajoutent en outre les trafics fluvio-maritimes intégralement tournés vers l'international.
- ✓ Avec une part dans les tonnages totaux encore faibles, les conteneurs présentent depuis l'ouverture de la navette RSC des taux de croissance à trois chiffres.

Les modélisations du PAM indiqueraient par ailleurs des plages encore importantes de progression avec un potentiel Rhône alpin s'établissant à 300 000 EVP et des objectifs de captation de 13 % de ce potentiel.

- ✓ Alors que des trafics existent sur Chalon-Macon et que des trafics fluviaux démarrent sur Pagny, la Bourgogne recèlerait un potentiel intrinsèque pour le conteneur de 30 000 EVP. Le développement de l'activité logistique sur le site de Pagny et la captation des flux de transit accroîtrait, en outre, donc ce potentiel

A III – LA PROBLEMATIQUE GENERALE DE L'EVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL

A - III - 1 Les mutations en cours

La présente étude ne s'inscrit pas dans une extrapolation des tendances actuelles mais, sur les bases qu'elles semblent dessiner, dans la recherche de comportements de rupture qui ne peuvent naître que de facteurs de mutation durables.

Un contexte politique favorable, au moins dans le discours

Marqué par une domination routière, le secteur du transport l'est également par une volonté politique affichée de favoriser les modes alternatifs à la route.

- Volonté des Etats et de la Commission Européenne d'assainir le secteur du transport routier de marchandises, d'améliorer les conditions de travail et de sécurité et d'établir les bases d'une concurrence plus équilibrée entre les modes mais dans un contexte de libéralisation accrue c'est à dire de non-intervention directe sur les relations chargeurs – transporteurs et d'ouverture des réseaux notamment ferroviaires à la concurrence.
- Perception de plus en plus négative des camions par la collectivité.
- Une forte évolutivité des architectures et pratiques logistiques mais parallèlement une certaine inertie des organisations transport élaborées en référence à la route. A titre d'exemple, si la route est réputée le mode le plus souple, les planning d'arrivée et de départ des camions sur les sites logistiques, usines... présentent quant à eux rapidement une certaine rigidité.

Une complexification de la gestion des conducteurs qui pourraient offrir des opportunités aux modes alternatifs

La route est marquée, depuis 10 ans, par un développement de textes visant à assainir les conditions d'exercice, les relations entre chargeurs et transporteurs, les conditions de travail.... Ces mesures conduisent à :

- un accroissement des coûts,
- une complexification de la gestion des temps de conduite et de repos,
- des politiques visant à réduire le nombre de nuits et de conducteurs découchés,
- un accroissement des temps de gestion et des besoins en personnel sédentaire,
- une plus grande responsabilisation des chargeurs (avec une tendance à un plus grand contrôle de la sous-traitance y compris en cascade³)

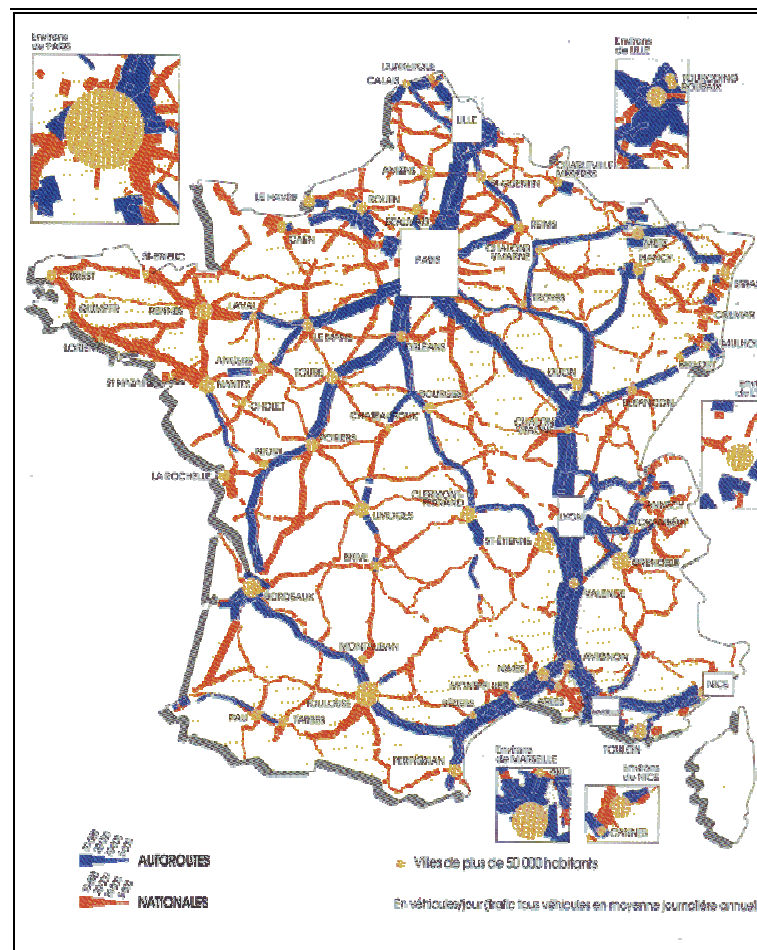
Ces évolutions sont a priori de nature à rééquilibrer les conditions de la concurrence intermodale et à accroître l'attractivité des modes alternatifs à la route (qui réduisent les parcours routiers à de la courte distance). Les impacts concrets sont toutefois difficilement quantifiables.

La congestion des infrastructures routières

Celle-ci est susceptible de fournir une opportunité au mode fluvial notamment si le recours à celui-ci permet d'éviter une traversée de ville ou un tronçon particulièrement encombré (en heure de pointe).

L'importance du trafic sur l'axe rhodanien et autour de ses grandes agglomérations est, en ce sens, de nature accroître l'attractivité des modes alternatifs pour la collectivité, l'Etat et les aménageurs mais aussi pour les prospects (entreprises industrielles et commerciales ou transporteurs et prestataires).

³ Certains chargeurs soucieux de la qualité ou craignant de devoir payer deux fois la prestation dans le cadre de « l'action directe » mise en place par la loi de février 1998 interdisent la sous-traitance en cascade ou exigent d'agréer les sous-traitants de leurs commissionnaires ou transporteurs de premier niveau

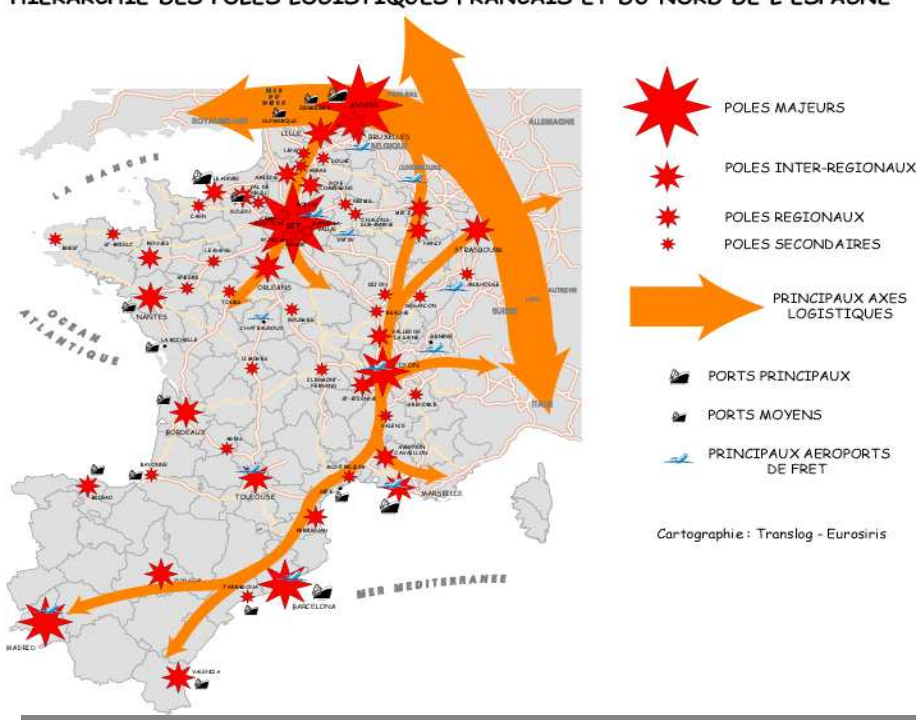


Une remise en cause partielle de l'extrême tension des flux

Les organisations transport et le recours aux différents modes sont sous-tendus par les pratiques et organisations logistiques.

Axe logistique majeur en France et en Europe, le territoire d'études et le partage modal qui s'y effectue sont donc particulièrement sensibles aux évolutions logistiques.

HIERARCHIE DES POLES LOGISTIQUES FRANCAIS ET DU NORD DE L'ESPAGNE



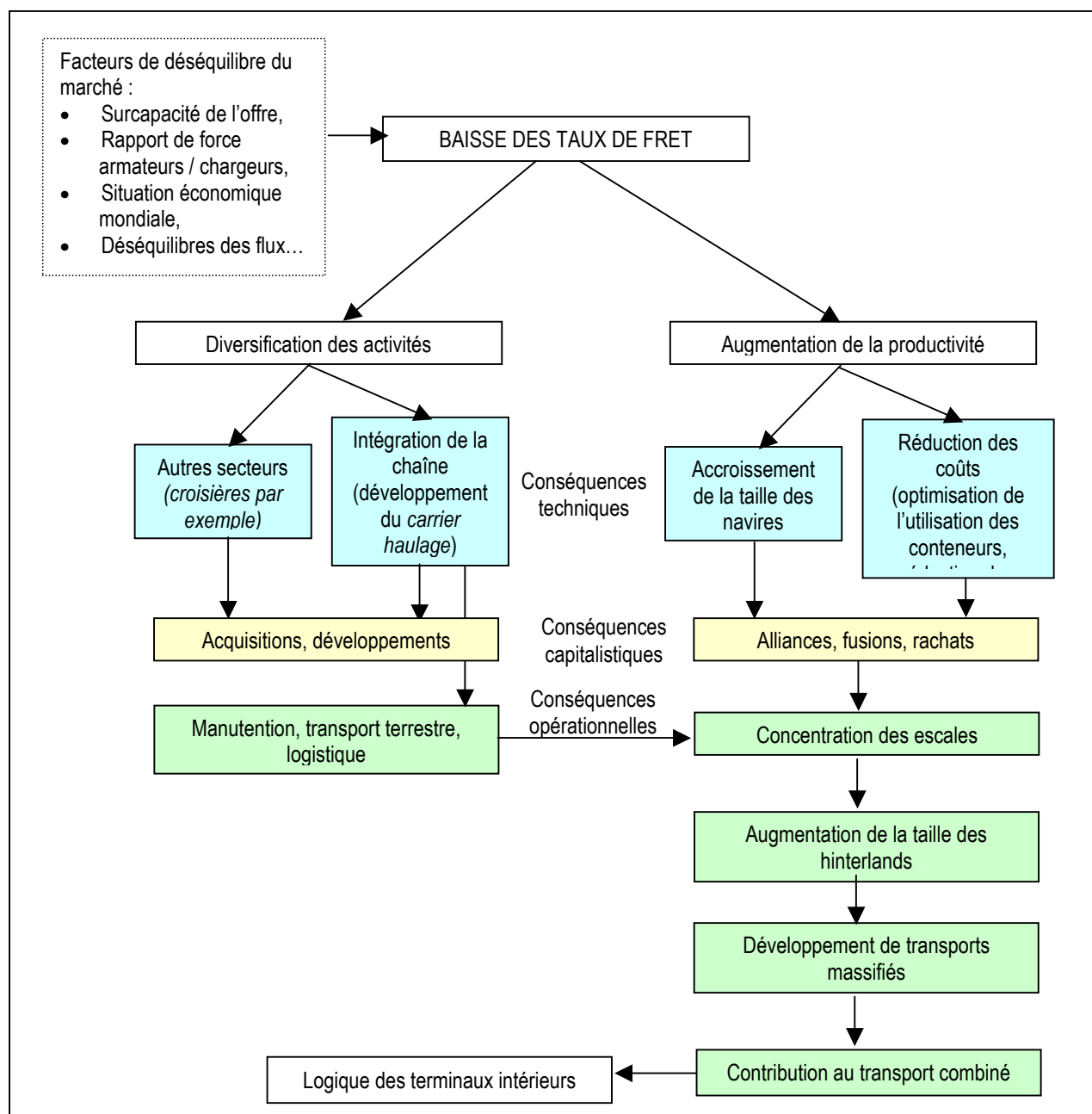
Dans ce cadre, la remise en cause, certes partielle, de l'extrême tension des flux est un élément favorable aux modes alternatifs à la route. L'importance des coûts liés au « zéro stocks » et aux inévitables circuits de dépannage pousse, en effet, certaines entreprises industrielles ou commerciales à réintroduire des stocks voire parfois à réintroduire de petites plates-formes (souvent de transit) plus proches du marché. Cette organisation peut favoriser la massification.

Le transport maritime : une bataille qui se gagne de plus en plus sur les maillons terrestres

Trois traits sont saillants :*

- l'accroissement des taux de conteneurisation qui atteignent, en 2000, 60 % et continue de s'accroître,
- l'accroissement de la taille des navires,
- le nécessaire élargissement, dans ce cadre, des hinterlands.

Dans ce contexte, la route, qui demeure, globalement, le mode dominant pour les pré et post acheminements (part de marché dépassant 70 %), n'est plus ou ne sera plus suffisant et le recours à des modes plus massifiés – fer, feeding, voie d'eau – s'avère nécessaire. En ce sens, la multi et/ou l'intermodalité constitue un enjeu pour le mode maritime et inversement. Elle peut être associée au développement des ports intérieurs qui sont également un outil de gestion des parcs de conteneurs et des flux de conteneurs vides.



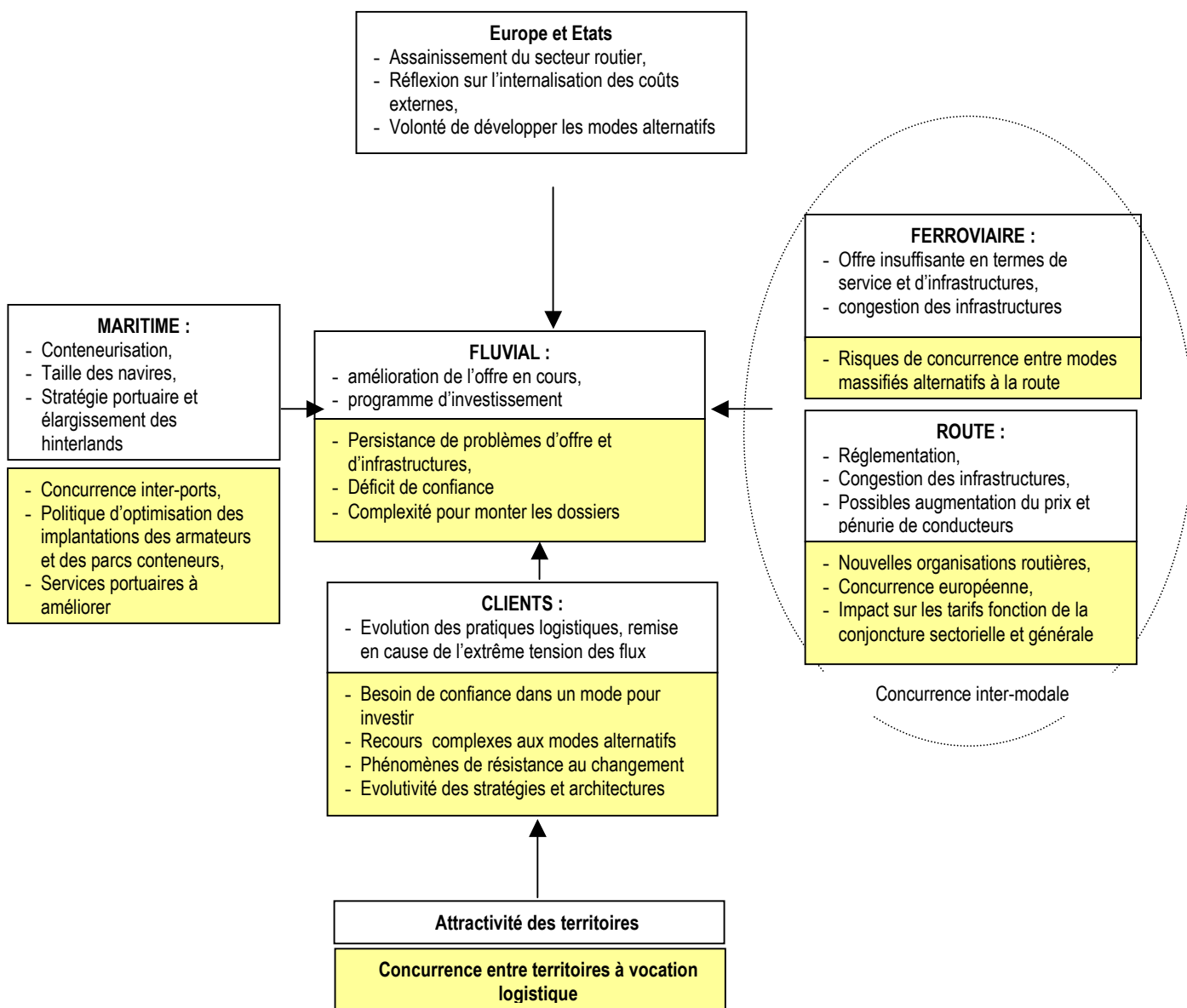
Source : JMJ Conseil – 2001, « Plates-formes intérieures – Ports de Lille » – février 2002

A - III - 2 Les facteurs génériques de blocage

Le tableau qui suit reprend les mutations à l'œuvre et les facteurs de blocage. Les paramètres inhérents au mode fluvial sont cités dans ce tableau et seront explicités dans la suite du rapport.

Champ	Mutations en cours	Facteurs de blocage pour un développement du fluvial
Contexte politique favorable	Volonté de favoriser le développement des modes alternatifs à la route	• l'utilisation de ce mode ne s'impose pas et demande, au contraire aux utilisateurs des efforts d'investissement et de révision des organisations
Complexification de la gestion des conducteurs	Accroissement du coût	• impact effectif sur les prix fonction du niveau de concurrence et de la conjoncture économique • mise en place d'organisations routières permettant de limiter les nuits et/ou conducteurs découchés (relais, double équipage, réseaux en étoile)
Congestion des infrastructures	Accroissement des délais et baisse de la fiabilité	• amélioration constante des infrastructures routières et absence de prise en compte des coûts externes
Remise en cause partielle du JAT	Réintroduction d'une certaine massification	• inertie des organisations, • modification du partage modal induisant une nécessaire révision des organisations et susceptibles d'induire des investissements (matériels notamment) donc une prise de risques qui suppose une confiance dans les modes alternatifs et une stabilité des architectures logistiques • déficit d'image des modes alternatifs • persistance de problèmes de qualité de service et de sous capacités
Transport maritime, l'importance du maillon terrestre	Nécessité d'accroître les hinterland grâce à des modes massification permettant notamment l'évacuation des conteneurs	• importance de la concurrence inter-ports, • stratégies de positionnement des armateurs et de leurs parc à conteneurs dans un nombre relativement restreints de ports • nécessité d'améliorer la fiabilité des services portuaires
Evolutions du secteur fluvial	Renouvellement de la flotte Actions d'amélioration de l'offre Investissements programmés	• Déficit d'image et de confiance peu favorable à la prise de risque par les chargeurs • Difficultés pour accéder à ce mode, monter les dossiers (par rapport à la route) • Persistance de problèmes de fiabilité de l'offre et de capacités • Persistance de risques de concurrence inter-ports peu favorable à l'optimisation globale

Les facteurs génériques de mutation



B – LA REALITE DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME SUR L'AXE RHONE – SAONE

Une série d'entretiens a été réalisée auprès d'un panel d'interlocuteurs publics et privés. Leurs propos viennent en vis à vis des projections statistiques qui peuvent être faites, et donnent un éclairage d'ordre plus pratique sur la situation actuelle, les contraintes et les attentes sur l'axe. Cette partie se fait l'écho de ces réactions sans les interpréter. Les comptes-rendus in extenso sont renvoyés en annexe.

B – 1 - LES CONTRAINTES FLUVIALES

B – 1.1 - L'INFRASTRUCTURE

Les principaux commentaires portent sur les points suivants.

Les attentes aux écluses

Elles sont, selon nos interlocuteurs :

- ⇒ **Non prévisibles** et induisent des retards importants qui conduisent parfois à faire partir un camion en doublon lorsqu'un bateau est bloqué. Hors périodes de chômage (qui sont prévues et donc planifiables) les écluses sont souvent arrêtées pour de petites réparations imprévues. La fermeture est alors seulement constatée lorsque le bateau se présente à l'écluse sans pouvoir le prévoir. Les transit times sont, en conséquence, ralentis par ces imprévus et la fiabilité du service dégradée ce qui engendrent des impacts organisationnels et commerciaux négatifs.

Selon certains répondants, sur 9 jours qui constituent un délai moyen pour un acheminement de céréales chargement et déchargement inclus :

<i>Navigation :</i>	<i>de 24h00 à 1,5 jours</i>
<i>+ Chargement :</i>	<i>0,5 jour</i>
<i>+ Déchargement :</i>	<i>0,5 jours</i>
<i>+ Marge prévue – souplesse :</i>	<i>1 à 1,5 jour</i>
<i>= Total prévu environ 4 jours</i>	
<i>+ Attentes</i>	<i>5 jours</i>
<i>Attentes au chargement et au déchargement, aux écluses (avec des temps souvent marginaux par rapport aux attentes aux chargements et déchargements, mais qui demeurent très pénalisants pour les trafics aux transit times courts.</i>	

- ⇒ **Liées à la régulation du trafic et aux règles de priorité.** Le principe de la hiérarchisation des trafics (dont le détail de fonctionnement est donné en annexe) est aujourd'hui le suivant :
- Quasi-équité de traitement entre les gros convois et les petits bateaux notamment de tourisme. Le principe est « premier arrivé – premier servi ».
 - un avantage est toutefois parfois donné à la marchandise dès lors que les bateaux de tourisme ne sont pas pénalisés de plus de 40 minutes. **De nombreux répondants souhaitent au moins une généralisation de ce principe voire des systèmes de réservation ou une priorité donnée au fret.**
- L'engouement pour le tourisme fluvial pourrait rendre de plus en plus aiguë la question de la coexistence fret – voyageurs d'autant que les petits yachts coexistent avec les grands bateaux hôtels.

Les périodes de chômage

Elles sont perçues comme :

- ⇒ **Trop fréquentes.** Les périodes de chômage seraient ainsi plus importantes qu'en Allemagne, par exemple, où elles ne s'accompagneraient, en outre, pas de petites anomalies obérant les délais et la fiabilité. La perception négative du fonctionnement des écluses est accrue par la situation de l'an dernier où chômage et crues se sont conjugués.
- ⇒ **Communiquées trop tardivement**, alors qu'il faudrait anticiper davantage pour fiabiliser la navigation.

Le manque de zones de stationnement

Les répondants souhaiteraient des zones de stationnement supplémentaires le long de l'axe. 2/3 des stationnements seraient, en effet, sauvages. Ce problème augmenterait avec l'accroissement du nombre de bateau de tourisme (surtout les bateaux hôtels), très négativement perçus par les opérateurs de fret.

La navigabilité

Les crues sont perçues comme un véritable facteur de blocage.

L'état et le gabarit

⇒ **Le vieillissement des canaux.** Les artisans (Freycinet) indiquent ne travailler qu'à 80 % de la capacité ; l'état des canaux ne permettant pas de charger au maximum (bateau chargé à 250 tonnes au lieu de 300 tonnes). En outre, de plus en plus de canaux sont abandonnés ou en mauvais état, limitant les trafics inter-bassins. En moyenne les acheminements se feraient en Freycinet à 10 km/h sur le bassin et à seulement 3.5 km/h sur les petits canaux. Cette vitesse tendrait, en outre, à baisser en raison de l'infrastructure.

⇒ **Sur le Rhône :**

- **La hauteur sous les ponts.** Ce problème se pose notamment, pour le fluvio-maritime.⁴⁾
- Par ailleurs, **l'enfoncement du Rhône** est de 3 mètres alors que celui de la Saône est de 3.5 mètres, ce qui ne favorise pas la continuité et limite la capacité de l'ensemble pour des parcours sur l'axe.

Tirant d'air et tirant d'eau pour le fluvio-maritime expliquent **les compléments de chargements effectués à Arles** (pas de pont en aval ni de problème d'enfoncement).

⇒ **Le grand gabarit.** Pour la Région Bourgogne et le Département de la Côte d'Or, la clé de voûte du développement du fluvial sur l'axe serait la liaison grand gabarit Rhin – Rhône, considérant que les voies Freycinet seront avant tout destinées au tourisme. En outre le « seuil de Bourgogne » se traduit par des échelles d'écluses très pénalisantes pour la navigation. De manière générale, les opérateurs attendaient beaucoup du Canal Rhin Rhône, un grand nombre d'entre eux liant infrastructure et développement du fluvial.

B – 1.2 – LES PORTS FLUVIAUX

Éléments clés de la prestation fluviale, les ports renvoient à deux facteurs essentiels :

- la confiance nécessaire pour attirer des investissements mouillés,
- le coût des manutentions, autre élément clé, qui semblerait pouvoir être diminué par une politique d'équipement plus adéquate.

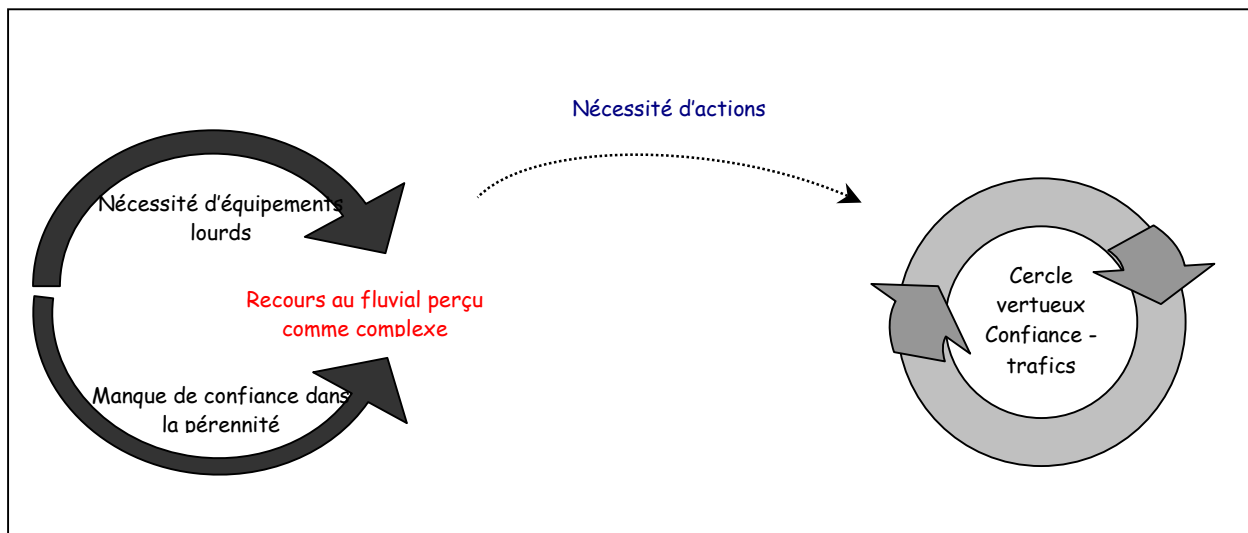
La précarité de l'occupation des terrains

La question de la précarité liée à l'occupation temporaire du Domaine public fluvial (amodiation) est mise en exergue de manière récurrente lors des entretiens et perçue comme une limite importante aux investissements d'autant que le recours au fluvial exige des installations lourdes. Plusieurs facteurs se conjuguent pour rendre l'accès à ce mode difficile ou perçu comme tel :

- les reports modaux demandent aux entreprises utilisatrices de mettre en place de nouvelles organisations,
- ils demandent des investissements relatifs aux matériels et, pour les opérateurs ou les entreprises désireuses de disposer d'un quai privé, des investissements « fonciers »,
- ils requièrent donc une confiance dans la pérennité de ces investissements, de l'offre et de la qualité de service,
- parallèlement, l'offre présente une fiabilité insuffisante ou perçue comme telle,
- la pérennité du foncier n'est pas garantie

Ceci conduit des entreprises à ne pas se développer sur le fluvial ou à développer des plates-formes ailleurs que sur le domaine.

⁴ Problème du passage de la Mulotière



Le coût des manutentions

⇒ **Leur niveau.** Il est considéré comme trop élevé par rapport aux prix mosellans notamment (or les prix doivent amortir des investissements qui devraient l'être également par une croissance des trafics mais ces derniers ne se développeront pas si les prix sont trop élevés).

La coordination interportuaire

Une préoccupation majeure est celle de la coordination entre les ports. Cette question est notamment, mais pas exclusivement, posée pour les ports bourguignons et le port Edouard Herriot :

- **Chalon et Mâcon** : Les ports bourguignons sont gérés pour le compte des CCI de Chalon et de Mâcon, par Aproport, l'action commerciale étant confiée à Port Inter. Ainsi sont résolus les problèmes de rivalité qui auraient pu opposer les ports bourguignons, qui font maintenant l'objet d'une politique coordonnée.
- **Pagny**, qui vient s'ajouter à cet ensemble, est en cours d'aménagement (notamment le raccordement ferroviaire).
- Pour un certain nombre de trafics, et particulièrement pour les conteneurs, la question de la complémentarité / concurrence avec le PEH à Lyon est posée.

Sur le Rhône, par ailleurs, les aires de marché semblent moins se dessiner en fonction de critères géographiques qu'en raison de choix de spécialisation de ports et de sous capacités de certains ports. **Les pré et post acheminements s'en trouvent allongés mais surtout les ports ne jouent que partiellement leur rôle de polarisation de fonctions logistiques « de proximité ».**

Les réserves foncières

Certains ports (comme Valence ou Mâcon) manquent de réserves foncières. Cette situation pourrait entraver leur développement alors qu'il devient parallèlement nécessaire d'offrir des prestations connexes au transport (stockage, opérations sur le produit...).

Les conflits d'escale

Renvoyant à la capacité des ports, les conflits d'escale s'accroissent avec les problèmes de manque de fiabilité des délais qui désorganisent le travail et l'occupation des quais

B – 1.3 – LA CALE

L'organisation commerciale du bassin Rhône-Saône - Le jeu des acteurs

L'offre commerciale actuelle est composée comme suit :

	TRANSPORTEURS
AUTOMOTEURS	Navisudest (grands automoteurs) Navisco 2000 (Freycinet) Artisans non regroupés
BARGES + POUSSEURS	CFT
FLUVIO-MARITIME	Maritramp...
CONTENEURS	RSC

Un manque de cale

La cale est insuffisante sur le bassin, ce déficit se doublant (comme indiqué précédemment) **d'un manque de concurrence.** Cette situation devrait toutefois évoluer avec l'arrivée :

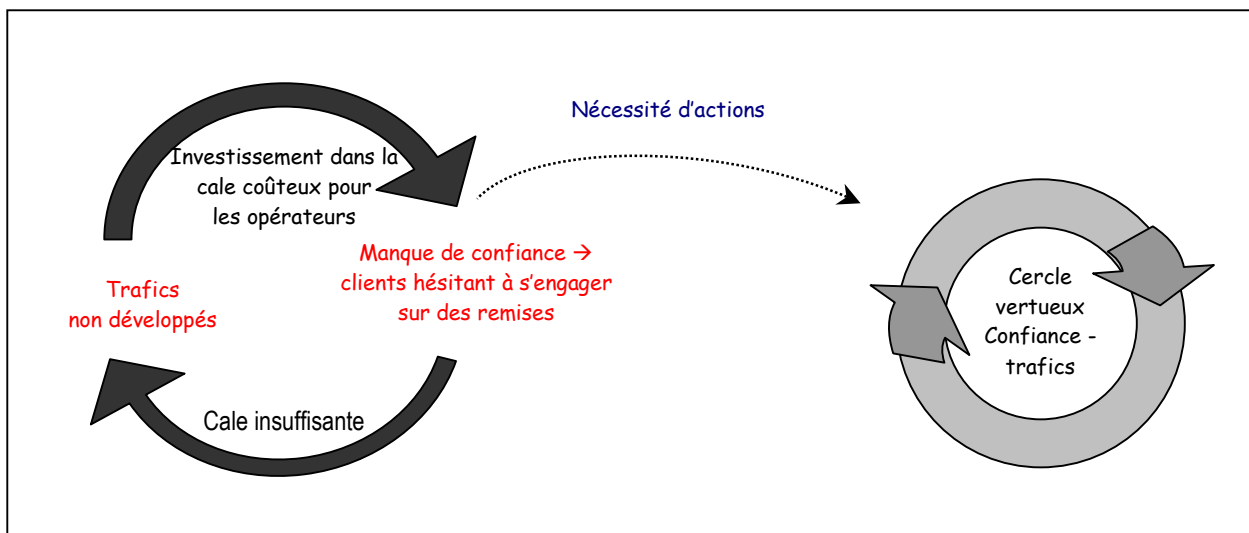
- de nouveaux acteurs : Alcotrans (transporteur qui amènera 4 grands automoteurs de 1 800 à 2 500 TPL et 110 m de long, dont 2 seraient dédiés aux conteneurs et 2 au vrac)
- Transest (commissionnaire de transport),
- d'automoteurs rhénans (jusqu'à 1 800 TPL) avec Navisco. Les grands automoteurs pourront embarquer 4 conteneurs de front, comme les barges, mais avec une meilleure marge économique.

Bien qu'elle se soit modernisée depuis quelques années (avec des barges et de nouveaux pousseurs), de manière générale (y compris en fluvio-maritime), l'essentiel de la cale est **vieillissant** et en mauvais état (ce qui entraîne des arrêts de bateaux pour réparation et réduit encore la cale disponible).

⇒ **La saisonnalité des flux** (sur les céréales par exemple) neutralise la cale. Le déficit n'est pas absorbé par les opérateurs étrangers, néerlandais notamment, qui ne descendent pas toute l'année sur Rhône Saône (pour les Freycinet) car travaillent également sur des trafics nationaux saisonniers. Pour les bateaux prisonniers de bassins, le problème est plus aigu, l'apport de cale d'autres bassins étant fortement limité par le coût quasi rédhibitoire des transferts par la mer.

⇒ **L'investissement dans la cale est lourd** et ne peut se faire qu'avec l'obtention d'un client et avec le client. Les opérateurs doivent être certains de la pérennité du trafic pour investir. Cette difficulté renvoie à l'absence d'effets volumes. Le fluvial concernant un nombre encore restreint de clients et de tonnes, le remplacement d'un client quittant le mode par un nouveau client est complexe (le fleuve gère donc une difficulté que ne rencontre pas ou beaucoup moins son concurrent routier pour lequel la demande est globalement plus forte).

Un des exemples de partenariat permettant une amélioration de la cale est celui traité entre CFT et RSC. A l'origine RSC aurait imaginé une capacité relativement réduite, mais parallèlement CFT disposait de 4 barges utilisables pour le conteneur. Ces barges ont été aménagées et CFT s'est engagé à amener des barges plus performantes, ce qui est le cas aujourd'hui puisque une grande partie du matériel est neuf.



⇒ **Le taux d'utilisation est insuffisant en raison :**

- **De la gestion des trafics.**

Le taux d'utilisation, insuffisant, renvoie à la qualité et à la fiabilité de l'infrastructure, aux saisonnalités et aux temps d'attente.

En moyenne pour CFT une barge est pleine 1/3 de son temps. Durant les deux autres tiers les barges sont en attente de chargement ou de déchargement et non en parcours. Le faible taux d'utilisation résulte également du déséquilibre des trafics lui-même sensible à la saison. Ainsi en hiver les sels de déneigement et le charbon sont remontés de Fos tandis qu'il n'y a pas de descente de céréales, lorsque la descente de céréales commence les flux de charbon et de sels sont, quant à eux, ralentis.

Pour CFT le problème est moins celui du nombre de matériels que celui de l'organisation portuaire et des délais de chargement – déchargement qui immobilise de la cale : par exemple le temps de traitement (voir notamment ce qui est dit pour la navette RSC), en relation avec les conflits d'escale sur les ports fluviaux et avec les blocages (mouvements sociaux notamment) récurrents sur Fos.

Même problème pour les céréales et les temps d'attente aux Tellines.

- **Des visites de révision et au fonctionnement du seul chantier naval du bassin situé à Arles.** En effet cette année les crues ont rendu le chantier inopérant pendant plusieurs mois et notamment janvier, février et mars réduisant, de ce fait, la cale avec dans les pires semaines 50 % de la cale en service. En outre, la période durant laquelle la cale a été immobilisée a correspondu à la période traditionnelle de « rattrapage » du chômage des écluses.

- **Les déséquilibres de trafics**

L'axe est marqué, produit par produit, par d'importants déséquilibres de trafics avec une prédominance des trafics en montée sur la majorité des frets hormis les céréales (qui compensent dans les données d'ensemble).

La gestion de la cale s'en trouve notablement complexifiée : limitant la montée des navires fluvio maritime au nord de Lyon et accroissant, parallèlement, pour certains ports les risques de mise en œuvre d'une liaison conteneur (certains acteurs considèrent d'ailleurs qu'il conviendrait de réfléchir à des convois mixtes conteneurs – céréales)

⇒ **Le cas particulier des pousseurs.**

Un déficit de pousseurs est constaté limitant la cale et complexifiant les manœuvres de chargement – déchargement et la gestion des quais (il est en effet souvent nécessaire de bouger la barge pendant le chargement). Ce déficit de pousseurs se doublerait d'un déficit d'équipages (en d'autres termes ni le pousseur ni l'équipage ne restent pendant le chargement).

⇒ **Le cas particulier des vracs.** Une carence de cale sur le Rhône dans le domaine du vrac existe également accentué par un faible niveau de concurrence.

Les frets « pauvres »

Les bateliers sont parfois réticents à prendre certains produits qui représentent des volumes notables mais « sales » (minerais, terres polluées...) donc pour lesquels les équilibres de trafics posent problèmes. Certains opérateurs feraient donc le choix d'un déséquilibre de lignes plutôt qu'une optimisation par des trafics « sales ».

Une culture insuffisamment industrielle

Le fluvial présente selon les interlocuteurs une culture insuffisamment industrielle. Les utilisateurs ou prospects ont ainsi le sentiment de ne pas être entendus et compris dans leurs demandes et contraintes logistiques.

B – 1.4 – LES PERSONNELS

Les personnels embarqués

- ⇒ **Un problème général de formation et de recrutement.** Il n'y a presque plus d'école de batellerie (hors Tremblay et Strasbourg) et de structures professionnelles. Le fluvial ne véhicule, par ailleurs, pas une bonne image auprès des jeunes. Aujourd'hui les 2/3 du personnel sont des enfants de marinières et 1/3 d'anciens marinières, d'anciens militaires ou d'anciens pêcheurs ou carrossiers (métiers techniques). Les difficultés de recrutement se conjuguent avec un turn over notable avec des « fuites » notamment vers le tourisme fluvial, le dragage...
- ⇒ **La gestion du personnel.** Dans les entreprises, la baisse du temps embarqué suit celle du temps de travail (les amplitudes importantes d'embarquement étant compensées par des jours de repos au sol). La situation peut être différente pour les marinières artisans qui vivent à bord.

B – 2 -LES CONTRAINTES CONNEXES RELATIVES AU PORT DE MARSEILLE

- ⇒ Trois difficultés sont exprimées de manière générale lors des entretiens de:
 - **Les problèmes sociaux et liés aux acconiers.** Il n'est, par exemple, pas toujours possible de disposer des shifts quand ils sont nécessaires. Il est d'ailleurs attendu par les acteurs que le PAM mette à disposition une équipe dédiée aux céréales.
 - **Les conflits d'escale.** Alors que la productivité de la manutention fluviale est supérieure du fer et de la route (²) (il est possible de faire 30 mouvements par heure en fluvial soit environ 60 conteneurs si on travaille en twin, alors que les mouvements sont limités à 22 avec le fer et à 10 avec la route). Pourtant les manutentionnaires facturent la voie d'eau plus cher.

De même lorsque le quai risque d'être utilisé sur toute sa longueur, priorité est donnée aux navires de mer par rapport aux bateaux fluviaux. Il est attendu que les règles de priorités soient respectées. Plus généralement le brouettage interne, indispensable dans certains cas, est facturé très cher et exige des négociations tarifaires avec les manutentionnaires et les dockers.

Ces difficultés induisent des délais et coûts supplémentaires et réduisent la fiabilité. Dans ce cadre, les frets fluviaux (conteneurisés) semblent plus impactés que les frets routiers et ferroviaires (différence dans le calcul des coûts de manutention). Outre que cela pose des problèmes commerciaux, les attentes ont également un impact négatif sur la disponibilité et l'utilisation de la cale.

Pour les conteneurs par exemple, les déchargements – chargements s'effectuent à l'endroit où arrivent les navires de mer. Si un navire a du retard, des retards en chaîne sont enregistrés et il arrive que RSC perde son slot. Le service pourrait donc être notablement amélioré si RSC (et d'autres opérateurs de navettes) disposait sur Fos d'un **terminal dédié à la barge** (ce qui est en projet). Les problèmes de coordination entre compagnies qui traitent les conteneurs (filiale CMA et compagnies non partenaires) semblent, en outre, induire des temps de transfert supplémentaires.

Pour les céréales, les difficultés sur le site des Tellines (concerné par un projet d'accroissement de la capacité) sont citées de manière récurrente.

(²) ce qui confirme les propos de UCOSEL, bien qu'avec des bases de calcul différentes, mais vient en contradiction avec certaines autres affirmations

Un problème de tirant d'eau limite, en effet, l'accès du quai des Tellines à des navires de moins de 6 000 tonnes. Pour de plus grands bateaux il faudrait pouvoir accéder, depuis le silo, au quai Gloria à l'aide d'une bande transporteuse. En outre, par grand vent, il n'est pas possible de décharger les barges.

⇒ **Spécifiquement sur la navette conteneurs** : des difficultés accrues par une gestion complexe des conteneurs vides en repositionnement

Là également la principale difficulté réside dans les délais de traitement et les aléas récurrents sur Fos. Cette situation impacte négativement les délais donc le respect des engagements commerciaux et l'optimisation de l'utilisation de la cale.

Cette complexité retentit également sur les délais et sur la durée d'immobilisation du conteneur facturée au client par l'armateur.

Les impacts sont accrus sur les ports (ports de Bourgogne notamment, mais à terme port de Valence qui souhaiterait être intégré à un service conteneurs) qui ne disposent pas de parc de conteneurs vides et pour lesquels la restitution du conteneur s'effectue ailleurs (Lyon par exemple).

Cette difficulté :

- limite le développement du trafic conteneurisé
- ne permet pas aux ports sans parc de conteneur de polariser des fonctions logistiques locales (le coût du repositionnement rend plus simple le chargement à Lyon de conteneurs générés par des clients bourguignons),
- accroît, dans ce cadre, les pré et post acheminements routiers limitant d'autant l'intérêt des solutions intermodales pour la collectivité.

Le synopsis qui suit en atteste, il est réalisé pour le port de Mâcon :

- lundi 1 : le navire est à Fos et la barge se présente pour être chargée,
- lundi 2 : la barge est déchargée à Mâcon (Fos – Mâcon = 36 h, avec escale à Lyon et arrêt pendant le week end),
- mardi 2 : le conteneur est livré au client
- vendredi 2 : le conteneur est ré embarqué à Mâcon,
- lundi 3 : le conteneur est restitué à Lyon

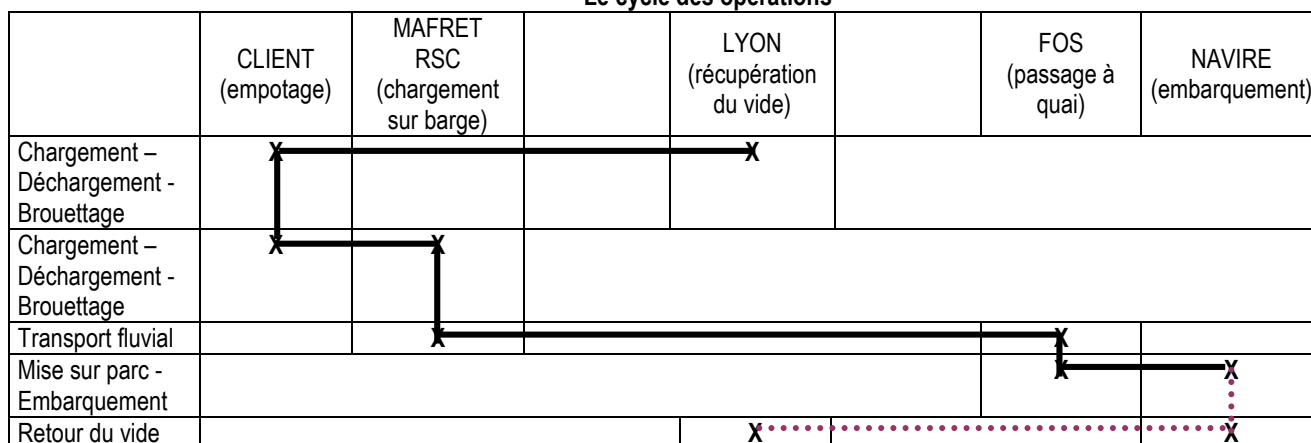
Le cycle dure donc 15 jours et se traduit par la facturation de 11 jours de détention du conteneur (15 – 4 jours de franchise) en plus des autres coûts.

Le résultat est qu'un nombre important de conteneurs à l'importation passe par la route, ce qui déséquilibre les flux de conteneurs fluviaux et est un frein à leur développement.

Le schéma qui suit, reprend le synopsis et son impact en termes de coût du conteneur (en € par tonne à l'exportation, pour un 40', avec empotage directement chez MAFRET) :

- par site,
- par type d'opération.

Le cycle des opérations



Les coûts								
	TOTAL	CLIENT	MAFRET RSC		LYON		FOS	NAVIRE
MOUVEMENTS								
Déchargement	80		20		20		20	20
Chargement	60		20		20		20	
Brouettage	200			200				
Transport	460					260 + 200 (retour)		
TOTAL	800		40	200	40	460	60	

Par comparaison, une exportation par route se fait en « one way » (sans retour de vide) au prix 435€.

Qu'il faille de toute façon remonter les vides à Lyon fait que le potentiel chalonnais est le plus souvent chargé à Lyon. Ainsi le principe d'exploitation a des répercussions sur la complexité et le coût des opérations, et donc sur le volume et l'équilibre des trafics, selon le port fluvial considéré :

- à Chalon les barges remontent les conteneurs d'importation,
- Mâcon est un cas particulier car MAFRET intègre toutes les opérations logistiques sur sa zone portuaire, c'est pourquoi il y a beaucoup d'export depuis Mâcon,
- sur Lyon l'import est supérieur à l'export car les conteneurs sont stockés (service au client), alors qu'à l'export il faut partir de suite : l'augmentation des fréquences à l'export implique mécaniquement l'augmentation des fréquences à l'import, ce qui pose des problèmes d'équilibre des trafics et du remplissage.

Ceci répond aux interrogations du Conseil Général de Côte d'Or et du Conseil régional de Bourgogne (voir fiche correspondante) quant aux relations concurrentielles entre Lyon et les ports bourguignons : Lyon est mécaniquement favorisé tant qu'il n'y a pas de parc de vides à Pagny.

Plus globalement, les problèmes de délais et les surcoûts par rapport à la route (facturation des manutentions à Fos ; voir fiche PAM) font qu'il est impossible d'atteindre le point mort sans subvention à la manutention (15 € donnés par le ministère des transports).

Malgré cela le service n'est pas compétitif au Sud de Lyon, sauf à escaler à Valence mais où, en l'absence de parc à conteneurs, le repositionnement des vides absorbe la marge (avec un parc à vides à Valence, Grenoble pourrait embarquer à Valence).

Il convient également de rappeler (confer problème de cale) que la navette semble aujourd'hui victime de sont succès et souffre d'un manque de capacité (qui devrait être résorbé avec l'arrivée de nouvelles barges et opérateurs).

Synthèse

Dans l'état actuel, l'utilisation du transport fluvial n'est pas un acte banalisé. Il requiert à la fois :

- des points d'entrée sur le réseau
- une organisation
- des moyens spécifiques tant de la part du chargeur que de celle de l'opérateur.

On pourrait dire que si, aujourd'hui, le transport routier va au client, c'est encore le client qui doit aller au transport fluvial.

Or le mode fluvial :

- présente peu d'offres standards (hors navette conteneurs),
- repose (hors navette conteneurs) sur le principe « un trafic – un bateau » ce qui suppose une massification (donc un effet de seuil) générée par un seul client et induit souvent la nécessité d'un stockage temporaire (le destinataire souhaitant, pour sa part être livré en petites quantités)

En conséquence les temps d'élaboration des offres sont longs (entre la première prise de contact avec le client et le premier acheminement fluvial il peut se passer 2 à 3 ans) et n'aboutissent pas toujours sur l'axe en raison :

- d'une insuffisance de la cale,
- d'un manque de fiabilité lié à l'infrastructure (écluses) et/ou au temps d'attente sur les ports maritimes notamment.

Enfin, l'effet de seuil et les temps d'élaboration d'offre « sur mesure » accroissent la sensibilité des opérateurs à une perte de trafics. En conséquence les acteurs fluviaux n'investissent qu'en fonction des engagements des clients et ne créent pas d'offres de manière proactive.

Dans ce contexte des évolutions sont d'ores et déjà visibles sur l'axe :

- entrée d'un nouvel opérateur conteneur (Alcotrans),
- accroissement de la cale dont barges avec système de ballastage,
- mise en place d'une formation Bac+2 (le niveau ayant également pour objet de revaloriser la fonction fluviale),
- investissements dans les ports (grue à Valence, ...)
- élaboration (en concertation avec les acteurs du fluvial) de contrats de service par le PAM,
 - Aux Tellines : une bande transporteuse est prévue au 2^{ème} silo, et dissocié du système de la tourbe (voir entretien avec Dijon Céréales)
 - Réorganisation d'un pôle fluvial autour de la darse 3 : agroalimentaire aux Tellines, conteneur fluvial au « Brûle Tabac », trafic de voitures au quai Gloria
- expérimentation (sur la Seine) de suivi des bateaux.
- Conventions au cas par cas sur les canaux adjacents.

B – 3 – LES MOTIVATIONS DES CLIENTS

Plusieurs facteurs se conjuguent sur l'axe pour offrir des opportunités au mode fluvial : sur ces marchés traditionnels, sur le fluviomaritime et sur le conteneur. Les flux captables concernent prioritairement ceux émis par l'hinterland (qui ne se définit pas uniquement en fonction des km). L'adjonction de fonctions de valorisation de la marchandise (certains ports se sont dotés d'unités de triage, étuvage...) et de stockage, offre également des opportunités de captation de flux de transit (notamment pour des trafics empruntant à Marseille la voie maritime). Enfin, des projets spécifiques concernant certains ports (confer point ultérieur relatif aux points clé de l'axe) ont pour objectif cette captation de flux de transit.

Facteurs généraux : la pertinence de la voie d'eau évoluée

⇒ La stratégie du port de Fos.

Le transport fluvial est, pour une part importante de ces trafics sur l'axe, un mode de pré et post acheminement d'envois à vocation maritime. En ce sens, le dynamisme du port de Fos et son intérêt pour les modes d'approche massifiés constituent des éléments favorables à ceux-ci. C'est ce qui est observé aujourd'hui et depuis quelques années. En atteste l'élaboration des contrats de service par le Port dans un but de fiabilisation de son offre, les programmes d'investissements dédiés au fluvial, la coordination avec le PEH dans sa dimension « port sec de Marseille », ... La stratégie affichée est d'accroître l'hinterland et de se positionner comme port recevant de gros porte-conteneurs et disposant, en conséquence, de modes massifiés d'évacuation des conteneurs vers l'arrière pays. Dans la concurrence que se mènent les ports, la qualité des dessertes terrestres en général, et massifiées, en particulier, est, en effet, un facteur de compétitivité.

Les avantages intrinsèques de la voie d'eau se couplent actuellement avec les difficultés de la route et les blocages quasi récurrents de camions sur le port. Si l'ajustement aux difficultés d'un autre mode ne peut constituer un vecteur de compétitivité pérenne, force est néanmoins de constater qu'il impulse au sein des entreprises utilisatrices des réflexions sur une plus grande répartition modale et peut former, si l'offre alternative existe et est de bonne qualité, un des facteurs déclenchant

⇒ La prise en compte de l'environnement et de la sécurité

Les gros chargeurs sont de plus en plus soucieux des questions relatives à l'environnement, à la sécurité du transport, à la sûreté des marchandises et à la fiabilité. Atochem intègre ainsi le fluvial dans sa logistique pour contrebalancer l'image de la chimie. Ce qui est visible dans des secteurs spécifiques (matières dangereuses) l'est également dans des secteurs tels que les produits de grande consommation non alimentaire avec But ou Ikea (conteneurs). Leur intérêt pour le fluvial va de pair avec l'évolution de l'offre et son adaptation aux pratiques logistiques. Leur intérêt peut également être directement corrélé à l'attractivité du port de Marseille (par rapport aux ports de l'Europe du Nord ou du Havre).

Cette évolution est remarquable pour les conteneurs où l'effet d'offre est particulièrement visible avec la mise en œuvre de la navette RSC. Elle l'est également pour des trafics vracs grâce à une triple offre : d'acheminement, de stockage, de livraisons (à partir du stock) cadencées du destinataires selon les planning qu'il remet. Via le stock massification et fractionnement sont ainsi conjugués. Hors conteneurs, ces solutions impliquent néanmoins un effet de seuil en termes de volumes remis ou reçus par le client.

⇒ La prise en compte de l'environnement et de la sécurité

Le renouveau des logistiques intégrant des stocks « tampon », voire des stockages flottants, et une volonté de rapprocher le stock et les transports massifs de leurs destinations finales participent du même principe.

⇒ Les nouvelles configurations géo-fonctionnelles des firmes

La consolidation des groupes au niveau européen se traduira soit par une restructuration de l'outil, soit par une restructuration des sources d'approvisionnement, l'une et l'autre entraînant une restructuration des flux. Le Rhône, comme toutes les pénétrantes fluviales, pourrait être l'instrument d'une évolution tendancielle lourde de ce type. Ces configurations (qui peuvent par ailleurs poser la question de la pérennité d'implantations industrielles en France) pourraient être favorables au développement de flux d'importation maritime accompagnées de dessertes terrestres massifiées et/ou de flux d'importation d'Europe de l'Est empruntant l'axe rhodanien et, pour partie, captables (selon les équipements et offres qui seront mises en œuvre) par la voie d'eau.

La facilité de gestion des flux massifs.

Le fleuve permet :

- l'optimisation de la charge utile des conteneurs,

- la massification et l'optimisation des grands flux programmés, impossibles à traiter en noria de camions,
- une meilleure traçabilité des lots qui correspondent environ à la taille des bateaux (comparativement à une noria de camions),
- pour les grandes masses les solutions fluvio-maritime peuvent être plus rapides que la route.
Il est par exemple possible d'envoyer 1 500 tonnes en 72 H en Sicile.

Facteurs et trafics spécifiques

⇒ L'intérêt du coût : l'exemple des céréales

Sur ce secteur, les coopératives vendent « option acheteur », ce qui signifie que celui-ci décide du mode de transport. Il profite alors d'un meilleur prix en fluvial car la voie d'eau est moins chère, et ce en raison :

- De la tarification du transport proprement dite.
- Des manutentions

Pour les grandes masses, le bateau demande en effet moins de main -d'œuvre que ces concurrents.

Par exemple pour 2 000 tonnes :

- En route ce volume demande 80 camions soit 1,4 personne pour 23 H de chargement. Au final le déchargement requiert donc 32 H de main d'œuvre ;
- En train ➔ 5 H par train complet (2 trains nécessaires) et 2 personnes ~ 20 H de MO + la traction dans le port et la location des wagons.
- Par la voie d'eau ¼ de personne (le marinier s'en occupe) est nécessaire pour 9 H de chargement soit 3 H de main d'œuvre.

Parallèlement un transport Pagny – Fos est coté 12,5 € la tonne dont :

- 8,30 € de transport fluvial
- 3,5 à 4,5 € de manutention (selon qu'il s'agit de transbordement direct ou d'un passage par le silo)

Soit 1/3 de manutention. Il est attendu par les chargeurs un gain de 1€ par tonne sur les manutentions, afin d'optimiser le coût total de la chaîne fluviale (pré acheminements + transport + manutentions en sites fluvial et maritime).

Sur ce secteur, la part de la voie d'eau y s'est considérablement accrue depuis 10 ans.

Cette croissance serait la suivante, pour les exportateurs de la vallée du Rhône

	<u>Il y a 10 ans</u>	<u>actuellement</u>
FER	50%	2%
ROUTE	40%	23%
EAU	10%	75%

Cette évolution favorable au transport fluvial tient à plusieurs facteurs :

- beaucoup de relations avec l'est de la France,
- 50 000 tonnes en bordure du Doubs canalisé,
- avec le recul de l'artisanat, l'apparition de plus grands bateaux,
- le silo des Tellines, qui a favorisé le transbordement maritime vers le marché italien, en lieu et place du train.

Elle pourrait encore s'accroître sur diverses destinations

- le Maghreb : blés de qualités, identifiés, par lots d'environ 20 000 tonnes embarquées sur navires depuis le silo des Tellines,
- l'Italie, alimentée par fer, mais qui devient trop cher et qui n'est remplacé par rien,
- la Sardaigne, la Sicile, la Grèce : par lots de l'ordre de 3 000 tonnes depuis Fos ou par fluvio-maritime.

Ainsi le silo des Tellines qui a aujourd'hui un trafic de 500 000 tonnes par an pourrait, après son extension, passer à 750 000 puis 1 million de tonnes.

⇒ **Des marchés à conquérir sur le Maghreb pour le fluvio maritime.** Des trafics de remonte pourraient être trouvés dans les secteurs suivants :

PRODUITS	FONCTIONS VOIE D'EAU AUTRES QUE LE TRANSPORT	ORIGINES
engrais	mélange et ensachage	Maghreb
tourteaux	stockage, expédition	Sète
céréales	stockage, expédition	

B 4 - Les potentialités futures théoriques

B.4-1 La base mère

L'évaluation des trafics potentiels a été réalisée par les CETE de Lyon, de Midi-Pyrénées et par le SETRA dans une étude intitulée : « Transport de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'Arc méditerranéen ; étude intermodale ». Pour cela ont été identifiés :

- d'une part, les trafics fluviaux actuels et leur croissance intrinsèque attendue (c'est-à-dire sans modification substantielle du taux de captation du transport fluvial)
- d'autre part, les grands courants de trafics routiers selon leur type (trafics intérieurs à l'axe géographique, trafics d'échanges et trafics de transit affectés à l'axe rhodanien⁵), qui fournissent une base à des reports modaux. Sur ces trafics, ont été appliqués des objectifs de taux de captation du transport fluvial (il a d'ailleurs été fait de même pour le transport ferroviaire).

L'étude de référence repose donc sur l'élaboration d'un modèle. Son intérêt est de fournir des données chiffrées essentielles, obtenues dans un cadre scientifique et ayant comme base des statistiques (notamment routières) acceptées par tous (données SES, données résultant de l'enquête transit...). Sa principale limite, partagée avec toutes les études de modélisation, réside dans l'effet réducteur de ce type d'exercice en regard des comportements des acteurs (opérateurs fluviaux et plus encore utilisateurs actuels et potentiels du mode) nécessairement plus complexes et fonction d'une conjonction de facteurs (et notamment du couple trafics remis / tarification obtenue, qualité de l'offre, investissements antérieurs / investissements à consentir pour accéder à un autre mode, obstacles psychologiques ou culturels, promotion / image / confiance des les modes alternatifs...).

Cette limite s'exprime sans doute avec une acuité particulière pour le transport fluvial dont force est de constater qu'il concerne à ce jour des volumes encore faibles. En ce sens, chaque trafic, chaque pratique voire chaque offre (hors offre « de type navette conteneurisée ») apparaissent comme des cas particuliers. Ceci constitue d'ailleurs, à notre sens, un des handicaps du transport fluvial dont l'offre est insuffisamment banalisée et industrialisée. La loi des « grands nombres » et l'application de ratios y sont donc particulièrement difficiles.

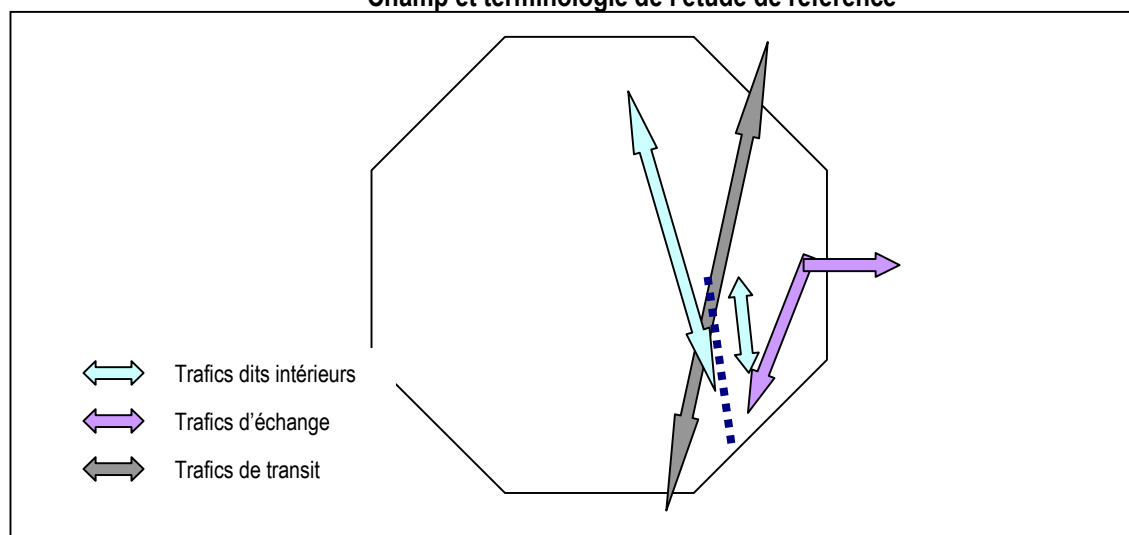
La demande tous modes actuelle

La base « mère » utilisée par l'étude de référence est constituée par l'ensemble des trafics :

- échangés entre deux points situés sur l'axe géographique étudié (par exemple trafics Rhône Alpes – PACA). Ces trafics sont exprimés de région à région, les données Sitram étant considérées comme peu fiables pour le niveau communal et l'étude transit ne descendant pas en dessous de la région,
- échangés entre un point situé sur l'axe géographique et une autre région française (avec une sélection de relations susceptibles d'emprunter l'axe pour au moins une partie du parcours)
- échangés entre un point situé sur l'axe géographique et un autre pays (avec une sélection de relations susceptibles d'emprunter l'axe pour au moins une partie du parcours)
- échanges entre deux points situés en dehors de l'axe (avec une sélection de relations susceptibles d'emprunter l'axe pour au moins une partie du parcours)

⁵ la notion d'axe est ici à appréhender comme axe géographique et non comme axe fluvial. Seules les hypothèses de taux de captation permettent ensuite d'affecter des trafics à la voie d'eau.

Champ et terminologie de l'étude de référence



Régions et points de passages pris en compte dans l'étude de référence

Rhône-Alpes	Massif Central	Luxembourg	Montgenèvre
PACA	Aquitaine	Manche	Fréjus
Midi Pyrénées	Est	Allemagne	Vintimille
Languedoc Roussillon	Nord	Belgique	Bariatou
	Ouest	Suisse	Perthus
			Mont Blanc

Trafics actuels intéressant la zone d'étude

	Transports intérieurs	Transports d'échanges			Transports en transit	TOTAL
		Avec pays étrangers	Avec bassins adjacents	Des bassins adjacents avec l'extérieur		
Route	54	16	-	-	23	93
Fer	15	3	-	-	2	20
Voie d'eau *	4	1,1	0,3	0,05	-	5,45
TOTAL	73	20,1	0,3	0,05	25	118,45

(*) y compris le trafic fluvio-maritime

Les trafics ainsi définis représentent un tonnage total de 118,45 millions de tonnes dont les caractéristiques géographiques peuvent être favorables à captation partielle par le fluvial.

B.4-2 Les réservoirs de trafics

Les combinaisons d'itinéraires qui relient ces origines / destinations supportent un trafic de l'ordre de 93 MT. Parmi ceux-ci il est raisonnable de penser (selon le bureau d'études) que près de 38 MT sont susceptibles d'un report modal vers la voie d'eau. Ils se répartissent ainsi :

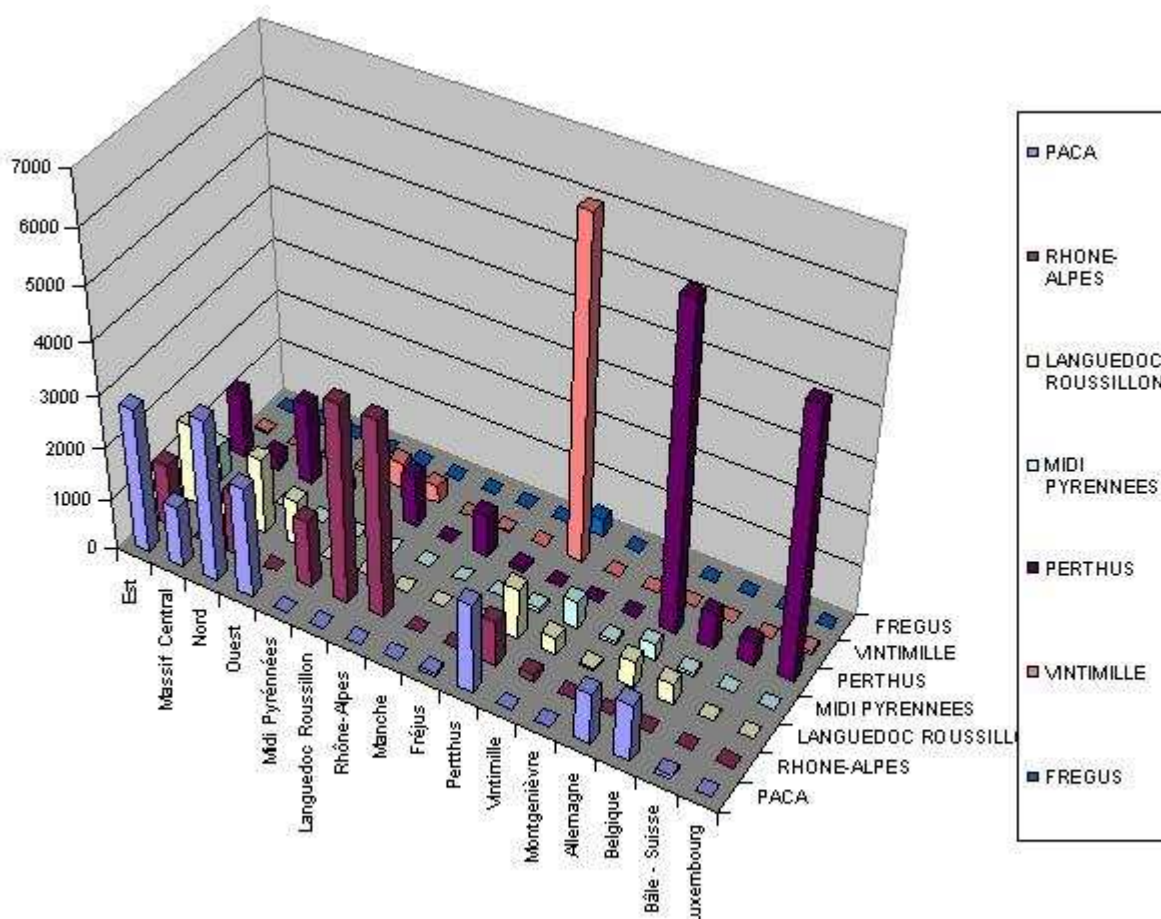
TYPES DE TRANSPORTS		
	* 1 000 T	%
Intérieur	16 554	44
Echanges	7 623	20
Transit	13 517	36
TOTAL	37 694	100

⇒ **Les origines et points de passage principaux de ces flux.**

Les flux routiers qui servent de base à ces projections empruntent de points de passage spécifiques :

- Rhône Alpes, qui est à la fois un pourvoyeur de flux et un carrefour de transport,
- PACA, qui est surtout un pourvoyeur de flux et un lieu de rupture de charge avec le maritime,
- Les tunnels de Frégus, Vintimille, Perthus,
- Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon, marginalement associés à PACA.

Le graphe ci-dessous montre les relations qui existent entre ces points de passage caractéristiques et les origines / destinations des flux.



Il en ressort :

- **Des flux transversaux susceptibles de reports modaux** (entre le Perthus et Vintimille)
- **Des origines / destinations dominantes et une hiérarchie des enjeux :**
 - Si PACA est le principal pourvoyeur de fret fluvial actuel (cf « A III Les potentialités actuelles de l'axe Rhône Saône), c'est la région Rhône Alpes qui semble la plus fortement porteuse de reports modaux futurs (à la fois comme pourvoyeur de fret et comme point de passage impliquant une rupture de charge).
 - Vient ensuite le Perthus où passent de nombreux flux, soit entre l'Est et l'Ouest de l'arc méditerranéen (flux transversaux entre tunnels, notamment), soit entre les pays du Sud et ceux du Nord de l'Europe, et susceptibles d'une rupture de charge en PACA (FOS ou Arles).
 - PACA est le 3^{ème} enjeu, dans sa fonction traditionnelle de rupture de charge entre le maritime et le terrestre, et comme porteuse d'un potentiel propre
- **Une relative spécialisation fonctionnelle des points de passage, c'est à dire des motifs qui pourraient justifier ou non un report vers la voie d'eau**, comme le montre le tableau ci-dessous :

FONCTIONS DES ZONES DE FRETS / TYPES DE TRANSPORTS

	TOTAL	Intérieur	Echange	Transit
PACA	6773	5079	1694	0
RHONE-ALPES	13600	13096	504	0
LANGUEDOC ROUSSILLON	3558	2131	1427	0
MIDI PYRENEES	801	300	501	0
PERTHUS	9212	0	2100	7112
VINTIMILLE	3600	0	360	3240
MONTGENIEVRE	ε	ε	ε	ε
FREGUS	150	0	0	150
BIRIATOU		ε	ε	ε
MONT BLANC	ε	ε	ε	ε
TOTAL GENERAL	37694	20606	6586	10502

⇒ **Les moyens de transport vers lesquels ces reports pourraient s'opérer.** A ces caractéristiques géographiques correspondent des probabilités plus ou moins fortes que les reports se fassent vers le fluvial pur ou vers le fluvio-maritime. Le fluvio-maritime est envisageable chaque fois que les origines – destinations se trouvent sur le pourtour de la Méditerranée, ce qui désigne une partie des flux d'échanges et des flux de transit, ainsi que la plupart des flux « transversaux » : ces échanges entre les rives Est et Ouest de la Méditerranée peuvent être transférés en PACA sur des cargo-liners fluvio-maritimes au lieu de transiter par route sur la totalité de leur parcours.

B.4-3 Les reports modaux

La demande tous modes future avant les transferts modaux

Selon un jeu d'hypothèses de croissance relatives à chaque mode (impact différencié par mode de l'évolution du PIB), la demande, en 2020, est évaluée, dans l'étude de référence comme suit (hypothèse basse) :

route	: 137 MT
fer	: 22 MT
voie d'eau	: 6 MT
TOTAL	: 165 MT

Dans ce cadre (part modale inchangées), la voie d'eau demeurerait un mode « d'ajustement » et atteindrait un trafic de 6 millions de tonnes (pour 5 actuellement réalisés). **Depuis la réalisation de l'étude de référence, la montée en puissance de la navette conteneur, l'arrivée de nouvelles barges ou l'obtention de nouveaux trafics vracs (à Pagny par exemple) tendrait à ajuster le trafic potentiel à 2020 à un niveau supérieur aux 6 MT prévus.**

Les transferts modaux

A cette croissance « intrinsèque » s'ajouteraient des reports modaux (supposant des adaptations de l'offre, de l'infrastructure ou du comportement des prospects – adaptations sujet de notre présente étude).

L'étude de référence prend pour hypothèse que (si certaines conditions sont remplies : niveaux de service des modes de transport ...), les flux futurs (pour lesquels plusieurs modes sont accessibles, c'est-à-dire plusieurs infrastructures modales existent)⁶ se répartiront à parts égales entre :

- la route, d'une part,
- le fer et l'eau, d'autre part.

⁶ Les relations ne comportant pas de section accessibles à la voie d'eau ont été exclues dès la constitution de la base mère, mais toutes les sections ne sont pas accessibles à tous les modes

Ce principe, aménagé par certains correctifs, aboutit à une répartition globale estimée à :

- 40% pour la route,
 - 30% pour le fer,
 - 30% pour la voie d'eau et maritime,
- lorsqu'il y a concurrence entre les modes.

Ces pourcentages ont donc été appliqués par les auteurs de l'étude de référence, au potentiel 2020.

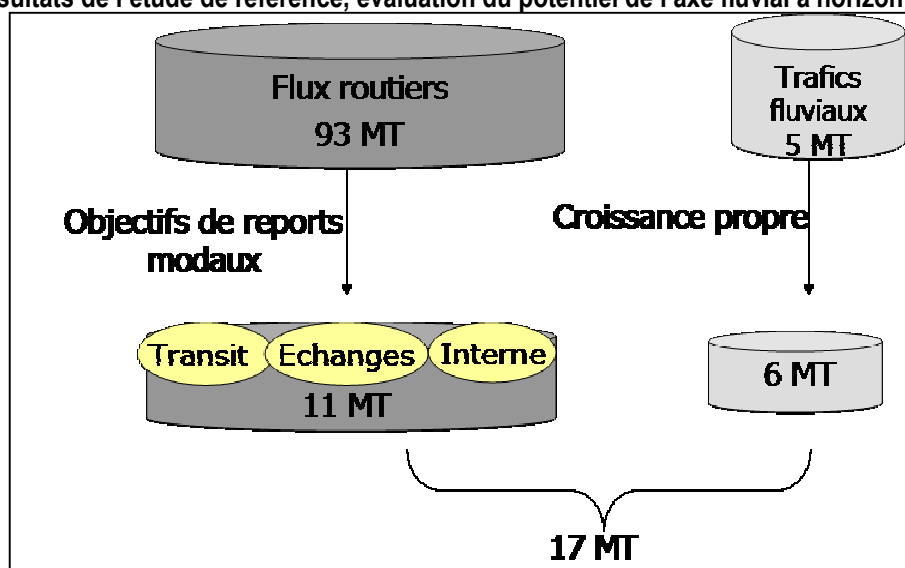
Ainsi, si « A = demande route actuelle + croissance », chaque mode de transport est crédité, aux horizons 2010 et 2020, des potentiels suivants :

Route	:	$0,4 \cdot A$ sur les axes en concurrence + A ailleurs
Fer	:	$(\text{demande fer actuel} + \text{croissance fer}) + 0,3 \cdot A$ sur les axes en concurrence
Voie d'eau	:	$(\text{demande voie d'eau actuelle} + \text{croissance eau}) + 0,3 \cdot A$ sur les axes en concurrence

Les chiffres clés ainsi obtenus sont les suivants :

	Rappel de la demande actuelle	Demande intrinsèque en 2020	Reports en + ou en -	TOTAL
Route	93	137	- 34	103
Fer	20	22	+ 23	45
Voie d'eau	5,4	6	+ 11	17
TOTAL	118,4	165	-	165

Résultats de l'étude de référence, évaluation du potentiel de l'axe fluvial à horizon 2020



D'une façon générale ces reports sont appréciés selon des règles et des filtres à minima. Plus particulièrement en ce qui concerne la voie d'eau :

- la demande intrinsèque résulte de l'application de coefficients macro-économiques nationaux,
- les reports depuis la route ne s'appliquent que sur certains axes, supposés être le siège d'une concurrence avec la route, mais globalement, tous types de trafics confondus.

Ces hypothèses basses induisent un trafic, pour la voie d'eau et après reports, de 17 millions de tonnes, supérieur aux objectifs affichés à 13 millions de tonnes dans les Schémas de Service mais inférieur à la capacité (sans doublement des écluses) appréciée par VNF à 20 millions de tonnes mais dans la fourchette des 38 Mt estimées par le bureau d'études.

Les actions auxquels doit conduire la présente étude doivent s'appuyer non seulement sur les transports fluviaux tels qu'ils existent aujourd'hui, mais également sur ce qu'ils pourraient être si la voie d'eau jouait pleinement son rôle. C'est la dimension prospective de la présente étude que de se projeter vers un futur vraisemblable afin de déterminer :

- les bases à partir desquelles il convient de raisonner (le volume et la structure du potentiel qui peut raisonnablement être pris en compte),
- la stratégie qui semble la mieux adaptée et qui fonde les actions à préconiser et, à travers elles, la politique qui fera débat.

B – 5 – LES EVOLUTIONS EN COURS, A VENIR OU SOUHAITEES

Les points précédents ont présenté :

- ⇒ *les difficultés rencontrées sur l'axe qui sont autant de facteurs de blocage,*
- ⇒ *les opportunités telles qu'elles apparaissent au travers des entretiens,*
- ⇒ *les potentiels tels qu'ils ont été évalués dans le cadre de l'étude de référence (modélisation).*

Plusieurs évolutions de l'offre devront se produire pour que ces différents éléments se rejoignent. Ces évolutions sont l'objet de ce point.

Elles se produiront sur des espaces spécifiques et ciblés (objet du point suivant relatif aux sites clés de l'axe).

Les évolutions technologiques des bateaux

La voie d'eau doit développer des adaptations techniques pour répondre aux impératifs dominants de l'économie et de la pratique des transports. Quelques exemples sont particulièrement importants à souligner.

- ⇒ **Le fluvio-maritime**, L'offre est insuffisante et encore trop chère (+ 40% par rapport au fret maritime, + 10% par rapport au prix de bout en bout). Actuellement le fluvio-maritime représente 25% des trafics. Des prix plus bas augmenteraient encore cette performance (et sans doute les risques de concurrencer le fluvial+maritime ou le fer + maritime). Parallèlement :
 - La navigation sur le fleuve est très différente et souvent plus complexe que la navigation en mer.
 - Les ponts de Lyon pourraient constituer un facteur de blocage**La solution réside davantage dans l'adaptation du navire (systèmes de ballastage) que dans celle de l'infrastructure : dans ce cas particulier le navire pourrait devenir un sujet d'intervention des pouvoirs publics (conformément aux préconisations du Rapport de Richemond).**
- ⇒ **Le RO/RO**, des évolutions sont visibles sur la Seine avec des bateaux construits ou en cours d'élaboration.

Industrialiser le transport fluvial

Les expériences comparées de Delta Box et de RSC montrent qu'un service massifié dès l'origine induit une demande. Cet impératif constitue l'un des enjeux de fond de l'axe.

Cela passe notamment par :

- ⇒ **Une chaîne logistique efficace et lisible**, c'est à dire une chaîne d'acteurs bien coordonnée.
- ⇒ **Une fiabilisation la prestation fluviale**, en faisant notamment appel aux techniques modernes de suivi des chargements (tracing, tracking...).
- ⇒ **Le développement d'offres complètes** (acheminement et prestations connexes).

Adapter la fonction portuaire

- ⇒ **Inciter les industriels à s'installer en bord d'eau** Le problème dans ce cadre est celui du statut des terrains (amodiation jusqu'en 2023). VNF souhaiterait demander à sa tutelle que CNR dépasse le termes de la Convention. Les terrains mouillés sont attractifs. L'exemple est le PEH où de nombreux acteurs souhaiteraient s'installer car la zone portuaire est bien placée à l'échelle économique et urbanistique et propose toutes les solutions modales (route, fer, fluvial, fluvio-maritime). Le problème réside dans l'absence de surfaces encore disponibles. Certaines entreprises sont historiquement sur le port mais ne font, par ailleurs, pas ou plus de fluvial. Seulement 15 % des flux du PEH iraient sur la voie d'eau. La difficulté à faire utiliser la voie d'eau sur les zones mouillées se pose partout et pas seulement au PEH.
- ⇒ **Rechercher des effets d'échelle** mieux coordonner les positionnement et stratégies des ports par une spécialisation maîtrisée
- ⇒ **Favoriser, au cas par cas et selon les projets** (sur Pagny notamment) l'implantation de parcs conteneurs (voire point ultérieur)

Infrastructure et fonction d'axe

Pour créer les conditions nécessaires à ce qui précède, sur les 26 plates-formes que la CNR avait développé au Sud de Lyon, auxquelles s'ajoutent les ports bourguignons, seules certaines sont vraiment efficaces. Une vision stratégique s'impose quant à la politique d'aménagement et de financement. Il est attendu qu'il ne soit pas conduit une politique de sites, mais une politique d'axe, selon 2 logiques désignant des ports clés :

- le Nord de Lyon,
- le Sud de Lyon,

Parmi les outils qui peuvent alimenter cette logique figure l'effet de réseau et les relations inter-bassins depuis Pagny ou Chalon. S'il n'est pas envisageable d'investir sur l'ensemble du réseau Freycinet pour la navigation au commerce, des fonctions capillaires pourraient être améliorées sur quelques biefs desservant de gros chargeurs (silos, industries...). Une sélection pourrait s'opérer en fonction :

- des contraintes de l'infrastructure,
- des usagers potentiels,
- des regroupements d'opérateurs qui pourraient se faire.

A l'appui de cette thèse vient une « approche systémique ». Par exemple une liaison Compiègne –Reims favorise localement le transport des céréales, mais comporte aussi un impact sur la port de Rouen (en particulier, Pagny et Fos entrent dans ce type de raisonnement).

A noter qu'à la fonction HUB de Pagny, en limitant les temps de conduite des chauffeurs routiers, correspond celle de centre routier en zone fluviale.

Le rôle des pouvoirs publics

1) Dans les reports modaux. D'une manière générale la question est encore mal appréhendée, si ce n'est d'observer que les ports fluviaux pourraient s'insérer dans un dispositif de gestion des chauffeurs dans les cas limites de temps de conduite : un report sur la voie d'eau permettrait au chauffeur de revenir chez lui en fin de journée. Mais cela reste assez flou.

Sur les bases d'un « outil fluvial de base » adapté, il pourrait être édicté :

- ⇒ **Des règles de cohérence**, notamment assises sur la notion de développement durable. Par exemple que les bateaux s'arrêtent là où c'est le plus approprié, c'est à dire au plus près de la destination finale.
- ⇒ **Une articulation des rôles de VNF (aménagement) et de la DTT (réglementation)**. Par exemple dans le domaine des matières dangereuses et des convois exceptionnels (voir plus loin). Deux créneaux précis pourraient s'y prêter :
 - **les convois exceptionnels** : exiger une étude systématique du recours à la voie d'eau annexée au dossier de chaque demande d'autorisation
 - **les matières dangereuses** : exiger que la voie d'eau figure dans les Plans de Transport des entreprises

Ces deux créneaux sont particulièrement importants dans la région, où se trouvent de nombreuses industries à dominante chimique ou fabricant de grosses pièces de chaudronnerie.

2) Les attentes du PAM. La CMA et Eurofos ont des intérêts croisés, et pourraient faire évoluer les choses dans un cadre privatif. En outre des évolutions sont en cours :

- **quant aux priorités bateau – navires** : un règlement d'accostage est en cours de rédaction pour traiter à égalité le maritime et le fluvial,
- **quant aux conditions de travail** (les équipes) : elles sont en cours de refonte avec un personnel (et un esprit) renouvelés ; des équipes complètes commencent à se mettre en place dès juillet 2003

Mais, malgré ces efforts, le PAM se sent un peu seul dans les négociations. Il souhaite un soutien plus important de la DTMVN et de la DTT. Il faudrait des textes plus clairs régissant les rapports entre les opérateurs fluviaux, les manutentionnaires et les Ports Autonomes. Par exemple, le fer et la route ne paient pas le traitement sur le terminal (c'est inclus dans les THC de chargement – déchargement), alors que le fluvial est, comme vu plus haut, lourdement taxé (ce qui est à comparer avec Rotterdam, où il y a péréquation entre les trois modes terrestres !).

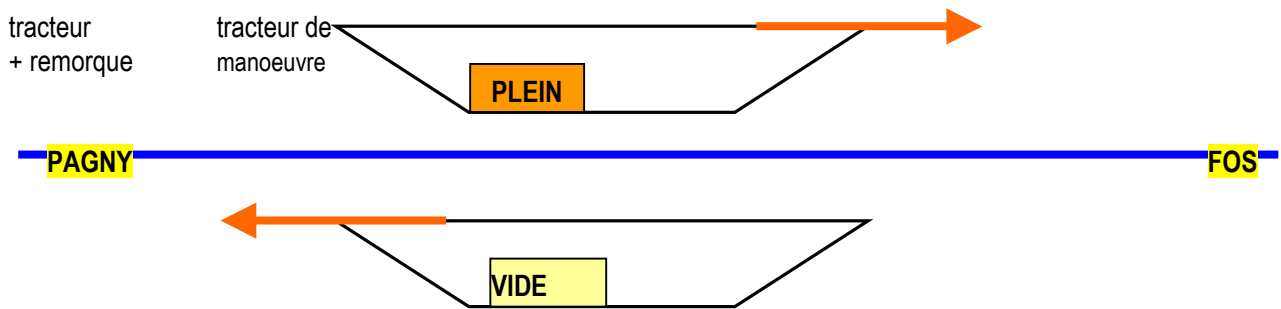
Le contrat de progrès avec VNF et la CNR sur le Développement Durable du transport fluvial sur l'axe pourrait en être l'un des instruments.

Un autre exemple concerne le problème de la navette interne de Lafarge Ciments (voir la fiche correspondante). Il semblerait que ce soit aux Affaires Maritimes qu'il y ait un blocage quant au fait que les barges ne soient pas « inscrites maritimes ».

Faire évoluer l'exploitation

A partir de quelques points clés (massification du service...), il est possible de mettre en œuvre une vision stratégique de l'axe Rhône-Saône (vocation de ses grands espaces structurants, sites portuaires qui alimentent ces logiques...), servant de socle à l'élaboration d'outils eux-mêmes structurants (installations logistiques, moyens de transbordement, bateaux optimisés, sélection d'antennes à petit gabarit, intégration des prestations de services..).

- ⇒ **Des trafics mixtes remorques - conteneurs.** Les remorques souffrent beaucoup lors des manutentions. Il faudrait étudier un trafic mixte conteneurs / roulier qui permettrait de limiter les manutentions des remorques de la façon suivante :



Embarquées à Pagny après avoir été dételées, une partie des remorques descendent l'axe avec un conteneur plein, et reviennent avec un conteneur vide (ou plein) sans avoir été débarquées ; elles font la navette avec la barge, puis repartent de Pagny.

Ce principe (réversible) mériterait d'être étudié plus en détail (au plan technique et à celui de la structure des coûts), mais il pourrait également limiter le coût de repositionnement des vides, ou bien faciliter la mise en service d'un parc à vides à Pagny.

- ⇒ **L'intégration des sites dans la logique de gestion des conteneurs fluviaux.** On a vu sa complexité, avec les impacts sur les coûts et délais.

Mesures et / ou de sites pouvant améliorer la chaîne des opérations

- **Parc à vides chez le client :** ce qui évite les repositionnements,
 - Parc à vides à Mâcon ou à Pagny :
 - on stocke du vide au service des chargeurs,
 - **on économise le repositionnement, ou bien il est moins cher car plus proche**
- Pour que Pagny il est nécessaire que s'installe un gestionnaire, donc un armateur (puisque les gestionnaires sont souvent des filiales d'armateurs.). Mais les armateurs veulent limiter le nombre de parcs à vide pour s'éviter une gestion trop complexe. Si les armateurs ne suivent pas, le projet n'a plus d'intérêt. Aujourd'hui les armateurs n'ont pas pris position et les décisions sont longues car dépendent des sièges généralement situés à l'étranger. Les armateurs installeront des parcs si il y a du potentiel c'est à dire si des gros utilisateurs s'installent. Tout repose donc sur les clients que Gazelay va attirer.
- **Situer le port d'empotage où le mouvement des vides sont le mieux optimisés** (on économise du brouettage)
 - **Les bateaux mixtes (vides + pleins) ou « double mixtes » (conteneurs + remorques)** pour faciliter ces choix.
 - **Fréquence et délais :** massifier les flux sur un site, mais avec des unités fluviales plus petites pour augmenter la fréquence (meilleur service, gestion des rendez-vous avec les navires à Fos plus facile) : équilibre à tr

Les conséquences possibles

- ⇒ **Une nouvelle segmentation tarifaire de l'offre des opérateurs multimodaux.** Les vracs, les citernes et les conteneurs pas pressés pourraient faire l'objet d'un réexamen dans la mesure où une augmentation du délai serait compensée par une baisse des coûts : un service fluvial, ou fluvio-maritime, performant inciterait les opérateurs à chercher d'autres types de trafics :
- Car cela changerait la donne du marché du transport, en permettant de faire avec le transport combiné par eau ce qu'on ne peut faire en rail – route.
 - Ce serait une manière d'opérer une différence plus nette (en exploitation mais aussi tarifaire) entre les trafics pressés et peu pressés.
- ⇒ **Une diversification des trafics.** Par exemple la structure actuelle des flux traités par TEA (qui transporte tous les véhicules FIAT vendus en France) est telle que les solutions fluviales n'incorporent que des remontées de véhicules neufs, avec re-descente à vide des moyens de transport. De nombreuses variantes sont possibles, notamment :
- combiner véhicules neufs et véhicules d'occasion,

- ouvrir TEA à d'autres clients (VW, Renault...) pour descendre leurs voitures vers le Sud.

A ces montages commerciaux correspondent des options de techniques diverses, qui équilibrent les flux, font intervenir différentes plates-formes possibles avec une gamme de solutions logistiques, dont Pagny, qui pourrait être un point de concentration des véhicules descendants, tandis que Lyon, Fos... serait des points de distribution des véhicules entrants. Ce cas est illustratif de la diversification de la voie d'eau et de la nécessité d'aller chercher à l'extérieur les alliances grâce auxquelles l'équilibre des flux ouvre la voie à des évolutions techniques.

Des opportunités de développement :

- Le conteneur est un marché qui se développe mais qui doit être, ramené à ses justes proportions et ne doit pas masquer les opportunités sur les trafics traditionnels
- Sur les autres marchés il existe des incertitudes. C'est notamment le cas sur le marché des céréales qui va dépendre de la nouvelle PAC. Il y a dix ans il n'y avait pas de céréales sur le bassin, désormais ce trafic représente 500 à 1 million de tonnes, mais il est sensible aux négociations politiques : douanes, PAC, accords avec les pays de l'Est et, en dernier lieu sensibilité à la météo.
- La chimie : sur cette filière le fluvial est très compétitif par rapport à la route avec des barges techniques et des produits à valeur ajoutée
- Charbon : c'est un produit plutôt en baisse avec la baisse des centrales à charbon.

Des idées reçues à revoir ?

⇒ **Sur les hinterlands fluviaux.** Par exemple l'insuffisance de cale et d'offres de stockage font que les ports sont aujourd'hui dans une situation où ils refusent des trafics. Une des conséquences est qu'une définition des hinterlands qui n'est pas géographique mais fonction de l'offre, selon les paramètres suivants :

- La distance au port. Cette distance joue pleinement pour les zones situées à proximité quasi immédiate du port.
- La qualité de la relation routière entre le point de chargement et le point de déchargement (souvent entre le PAM en origine ou destination). En d'autres termes, il est plus aisé de capté un point éloigné du port de Vienne mais mal relié à Marseille (pas d'autoroute) qu'un point plus proche mais situé sur l'axe autoroutier rhodanien.
- L'offre en termes fluvial et/ou ferroviaire mais également l'offre de stockage,
- Pour les ports de vrac, l'offre de service annexes (concassage - Pour le charbon).

Pour se développer les ports ont donc besoins d'investissements notamment en surfaces de stockage. En particulier pour rendre compatible des niveaux de massification importants avec les politiques de réduction des stocks et de réduction des surfaces de stockage chez les industriels. (permettant de livrer ensuite le destinataire selon le rythme qu'il souhaite) : c'est une condition au développement des trafics fluviaux.

Enfin, le fluvial peut être grevé par le coût des pré et post acheminements qui semblent parfois sous-optimisés. Ainsi chaque client négocie son transport routier et paie parfois plus cher car le transporteur ne trouve pas de fret retour. La fonction de commissionnaire de transport est essentielle pour optimiser les approches routières.

Mais des nécessités s'imposent

⇒ **Equilibrer les trafics.** Par exemple pour les céréales, il faudrait remonter des flux complémentaires, afin de tirer le meilleur parti de l'agrandissement du silo des Tellinnes. Mais il n'y a pas de commerciaux sur place.

Le fluvio-maritime voit son développement contrarié parce qu'il n'y a pas assez de trafics réguliers en aller-retour, d'où un manque de cale (il est très pénalisant de remonter à vide sur 500 Km pour chercher des céréales). Des trafics complémentaires pourraient être trouvés parmi les minerais, les tourteaux, les engrais. Il pourrait s'y ajouter une complémentarité **dans le temps** entre le blé de Bourgogne et le maïs de Rhône-Alpes.

⇒ **Mettre en place des actions à mettre en œuvre filière par filière.**

⇒ **Communiquer davantage :**

- vers les professionnels sur les conditions d'exploitation, pour faciliter leur travail
- vers les clients, dont un trop grand nombre méconnaissent totalement la voie d'eau (délais, conditions d'utilisation, avantages...)

B – 6 – LES POINTS CLES DE L'AXE

Les évolutions devront se faire de manière ciblée. En d'autres termes, les évolutions (objets du précédent paragraphe) doivent être organisées selon une logique d'axe.

Le port de Pagny sur Saône

⇒ **Définition** Il comprend 110 hectares, acquis par Gazelay, qui a pour mission de les aménager. Le Port Autonome de Marseille (PAM) y a également des participations.
Un programme de 700 000 m² d'entrepôts est prévu. Le projet est de faire de Pagny un HUB ferroviaire et routier. La desserte ferroviaire pourrait remplacer le projet abandonné de Rhin – Rhône.

⇒ **Vocation possible.** Pagny n'est, à l'inverse de Lyon, ni un grand centre de consommation ni un grand centre industriel ; pour se développer :

En logistique, il doit jouer sur sa position de carrefour pour les flux nord – sud et vers l'Est, sur la qualité de la zone développée par Gazelay et sur le dynamisme commercial de cet opérateur,

Pour le transport fluvial, il doit jouer sur le développement de la zone logistique et sur son **rôle de porte d'entrée terrestre nord sur le PAM** :

- **L'offre fluvio-maritime** serait possible mais pose des problèmes d'emport. Tout est à faire, la phase actuelle est celle de la conceptualisation. Pagny est d'autant plus un pari que le tissu économique local est relativement faible et que les trafics sont surtout attendus de la fonction HUB et du développement logistique de la zone (sauf pour les céréales se ne sont pas, en effet, les trafics actuels de la Bourgogne qui feront la réussite du projet).

La récente décision de « BUT » d'y ouvrir un hangar logistique lui servant de base continentale semble aller dans ce sens. Dans cette optique, la fonction de Pagny se démarquerait assez sensiblement de celles de Chalon et Mâcon, à vocation d'avantage industrialo-portuaire.

- **Capter des flux de transit**, par exemple en provenance de l'Allemagne, rechargés en fluvio-maritime si la destination est le Sud de Lyon.
- **Accueillir des matières dangereuses** car il est loin des zones denses.
- **Accueillir des implantations de céréaliers** clients du PAM (Tellines),
- **Consolider des trafics de Freycinet mis en convoi à Pagny**

⇒ **Intégration à la stratégie de Marseille – Fos.** Pagny s'inscrit dans la politique du port d'étendre son hinterland. Cette stratégie est d'autant plus importante que le PAM est, contrairement au Havre ou à Rotterdam, un port d'hinterland et non un port de transbordement de navires à navires, et un port relativement enclavé avec :

- à l'Ouest un hinterland qui s'étend géographiquement jusqu'à l'Aquitaine mais contraint par la concurrence du port de Bordeaux mais surtout par celle du Havre,
- vers l'Espagne un hinterland très, voire trop, disputé par le port de Barcelone, avec en outre une faible qualité des dessertes ferroviaires Espagne – Marseille (écartement des voies),
- vers l'Italie un hinterland très disputé par les ports italiens et notamment Gênes et qui pose le problème du franchissement alpin ou de la qualité de la desserte routière par la côte.,
- vers le nord un hinterland polarisé sur Lyon et le sud de Lyon.

Le PAM est donc contraint d'accroître son hinterland vers le nord et notamment vers la Bourgogne, qui comporte des atouts mais aussi des limites :

- Elle se situe à l'intersection des hinterlands de Marseille, du Havre et des ports du Nord et est un, carrefour autoroutier et ferroviaire. Elle dispose d'une desserte fluviale ce qui est essentiel pour le mode maritime (aujourd'hui Marseille accueille des navires de 3 500 EVP, demain des navires de 6 700 EVP et après demain de 8 000 EVP).
- Parallèlement, le potentiel bourguignon est faible. Il s'établirait à 30 000 EVP soit environ 360 000 tonnes à comparer avec le potentiel lyonnais qui s'établirait à 300 000 EVP ou même au potentiel toulousain de 40 000 EVP. La Bourgogne est d'autant moins intéressante intrinsèquement que le PAM capte déjà 8 000 de ces 30 000 EVP soit environ 27 %. Ces potentiels et trafics sont insuffisants pour générer la création d'une structure de port avancé et amortir les dépenses qui lui sont afférentes.

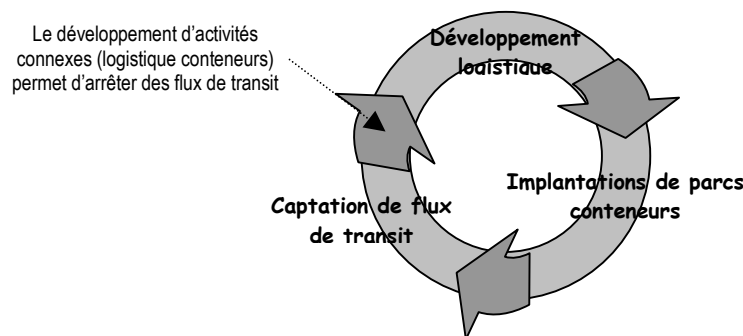
Le projet Gazelay d'attirer des grands comptes aux activités tournées vers l'international (grand import et grand export) constitue donc une des clés de voûte de Pagny et de son développement fluvial, éventuellement en synergie avec la plate-forme de Distriport, en arrière des terminaux conteneurs.

- ⇒ **Phénomène de concurrence Pagny – Lyon.** Sur le projet « logistique », il n'y a pas de concurrence, ou à la marge. Lyon a sa propre attractivité. Pagny pourrait développer la sienne pour des entreprises qui ont des flux en provenance ou à destination plutôt du nord de l'Europe en trafics continentaux ou des trafics est – ouest. Pagny bénéficie, en outre, de la présence des grands opérateurs céréaliers.

En revanche sur le hub « transport », les plages de concurrence sont plus floues. Lyon a déjà comme vocation d'être un hub notamment ferroviaire.

- ⇒ **La gestion des conteneurs vides.** Le développement de Pagny comme porte d'entrée nord du PAM ne peut être envisagé que si les armateurs y implantent un ou des parcs de conteneurs mais les armateurs limitent le nombre de parcs (sauf s'il y a une grosse zone à desservir, avec des flux équilibrés). Le développement logistique de Pagny conditionne donc également la pertinence de sa fonction de hub et les opportunités de captation de flux de transit.

Le cercle vertueux à mettre en oeuvre



On voit se dégager des orientations spécifiques :

	IMPORT	EXPORT
LYON	X	X
MACON		X (car MAFRET)
CHALON	X (en dépit des trafics constatés, le potentiel est là)	
PAGNY	X (exemple BUT)	?

Chalon

La région occupe une situation stratégique en Europe, avec un nœud autoroutier qui distribue sur toutes les grandes destinations. Une zone logistique importante va se créer à Chalon Sud. Distance seulement de 5 Km du port, elle s'appuyera sur lui pour massifier les flux. On assiste donc à une dynamique forte, avec un changement d'envergure du transport fluvial et à un élargissement des hinterlands, qui va attirer des logisticiens.

Le fret général	Les conteneurs
Les principaux clients et trafics d'Aproport sont : Mafret, qui agit comme un apporteur d'affaire, l'agriculture, en importation et en exportation : céréales, aliments pour le bétail, le bois (en provenance du Morvan et des Vosges), des entreprises implantées sur les ports, des entreprises locales, dans un rayon d'environ 50 Km (Michelin à Blanzay, Kodak..., et la grande distribution (conteneurs, des vrac : sel de déneigement, charbon, sables, graviers... Dans les conditions actuelles de nouveaux clients sont possibles : La centrale de Montceau les Mines (importation de charbon à raison de 250 à 300 000 tonnes par an). Solvay (à Taveaux). Saint Gobain (n'utilise pas la voie d'eau car est embranché fer en usine). Transports exceptionnels et de masses indivisibles, car il y a un portique de 1 000 tonnes à Chalon : Ugines, filiales de Creusot Loire, Framatome à Chalon, Tréfil Europe à Bourg en Bresse	Aujourd'hui MAFRET traite 8 280 TEU en 2002, dont 80% empotés chez MAFRET et 40% expédiés par voie d'eau (par RSC). La clientèle se compose de grands groupes et de PME, de Arcelor et de SCA (packaging) et se segmente en deux zones de chalandise : le régional et le grand régional, sur un rayon inférieur ou égal à 200 Km, le trafic communautaire, pour lequel sont réalisées des prestations de relais douane, manutention, stockage, empotage. Ce qui est vrai pour MAFRET pourrait l'être pour d'autres opérateurs, comme ZIEGLER à Longvic, qui aujourd'hui ne fait que du conteneur régional et uniquement avec du fret pressé à forte valeur ajoutée : <u>la voie d'eau serait le moyen de segmenter la clientèle en segmentant les trafics selon leurs degrés d'urgence</u>. A noter ici en particulier le cas de ATOFINA dont les conteneurs de matières dangereuses acheminés par voie d'eau sur Fos, pourraient passer d'un centaine par an à un millier.

Le port de Lyon Edouard Herriot

Lyon bénéficie du dynamisme et de l'économie Rhône Alpine (diversité des industries, industries présentant des flux traditionnellement fluvialisable, territoire à vocation logistique). Contrairement, à la Bourgogne, Lyon bénéficie donc d'un potentiel intrinsèque important.

Sa position de carrefour infrastructurel et de porte d'entrée vers l'Italie est, par ailleurs, attesté par les projets qui le concernent (ferroviaires et routiers).

Lyon joue donc un rôle majeur d'articulation de l'axe.

Des reconfigurations de trafics pourraient néanmoins se faire jour avec :

- un développement du potentiel intrinsèque par une amélioration de l'offre et de la capacité du PEH,
- des redistributions de trafics sur des ports du sud de Lyon permettant de valoriser leur fonction de proximité (pour des raisons de spécialisation et de capacité des trafics émis ou reçu de points situés à proximité quasi immédiate de Valence ou de Vienne sont en effet captés par Lyon sans véritable logique géographique).

Les ports de Vienne et de Valence

Ces ports ont à jouer un rôle de desserte de leurs hinterlands naturels. Cela suppose :

- une poursuite du développement d'offres complètes intégrant un traitement de la marchandises (étuvage du bois à Valence, tri de charbon à Vienne par exemple). En synergie avec les besoins locaux, ces opérations permettent d'ores et déjà à ces ports de capter, au cas par cas, des trafics de transit.
- l'extension, amélioration de leur structures de stockage qui permettent aux clients de proximité d'utiliser un mode massifié et d'être néanmoins livrés de manière cadencée en petites quantités (à partir de stocks tampons localisés sur le port).

Leur spécialisation doit donc être maîtrisée afin de leur permettre de ce jouer ce rôle (la spécialisation ne doit pas conduire à « refuser des trafics, ni à développer partout de grandes installations conteneurs par exemple).

Trafics actuels de ces deux ports	
Fluvial	Fluvio-maritime
VALENCE	
Au total en 2002, le port a traité 140 péniches Produits traités : - Minéraux, Coke, Sels de déneigement, Argile, bentonite, Agrégats, Terreau, Tourbe - Bobine de papier, Big bag, palanquée, produits métallurgiques, Grumes, Fardeaux de bois, Lots unitaires - Orge, Tournesol, Maïs, Pois, Sorgho, tourteaux de soja, tourteaux de tournesol Les trafics de Bois représentent 47 % des tonnages 2002. Ces trafics sont équilibrés. Le second trafic est celui de bentonite qui représente 30,5 % des tonnages totaux avec un déséquilibre à l'avantage des entrées.	Au total le port a traité en 2002, 52 navires fluvio-maritimes : environ 1 bateau par semaine. Les principales destinations sont le bassin méditerranéen Les origines de ces flux sont régionales mais existe des exceptions remarquables (trafics en provenance de l'Europe de l'Est pour le bois ou d'Italie pour des isolateurs à destination du Maghreb) L'élargissement de l'hinterland pour le fluvio-maritime passe par une offre de services connexes supplémentaires (stockage ou séchage – étuvage pour le bois). Le fluvio-maritime est un axe de développement majeur pour le port. Sa position géographique constitue une des explications : vers le nord, le bassin est en effet en cul de sac (sauf pour des petits navires mais ne correspondant pas aux trafics et pour lequel des problèmes d'insuffisance de cale se pose) et vers le sud Valence n'est pas en fluvial le dernier port mais on se rapproche du PAM.
VIENNE	
Le port n'a pas aujourd'hui de trafic de conteneurs, le potentiel ne semble pas suffisant pour rentabiliser une ligne et si la navette effectuait un arrêt à Vienne cet arrêt se ferait de nuit ce qui pose des problèmes. La solution serait de développer des navettes PAM - Vienne – Valence. Il n'y a pas de projet aujourd'hui. Il est possible que l'arrivée d'Alcotrans et donc d'une concurrence sur la navette fasse évoluer les choses. Pour Vienne le traitement du conteneur supposerait également des investissements en termes de manutention.	Le fluvio maritime est un segment privilégié malgré des limites d'infrastructures (tirant d'eau et d'air qui ne permettent pas de charger les navires au maximum de leur capacité). Malgré cela la capacité des navires a été fortement accrue avec à l'origine des bateaux de 950 tonnes et aujourd'hui des bateaux de 2 000 tonnes. Le cœur du problème selon le port est moins l'infrastructure que les déséquilibres de trafics avec (sauf pour les céréales) une prédominance de l'import. Ce déséquilibre pourrait d'ailleurs s'accroître cet hiver avec des trafics plus faibles de céréales (en raison de la sécheresse). Par ailleurs le fluvio- maritime n'intéresse pas toutes les relations donc tous les prospects. Un des intérêts du fluvio- maritime par rapport à un acheminement fluvial et un transbordement à Marseille réside dans une cale avec des box (plus facile à nettoyer et engendrant moins de perte). Enfin les délais sont plus fiables en fluvio-maritime puisqu'on évite le PAM et les délais de planche (il y a toujours un problème au PAM soit les docks, soit les sociétés de manutention, soit les équipements du PAM...)

Le port de Fos

Le Fos doit être plus encore la porte d'entrée (ou de sortie) de l'axe vers l'overseas.

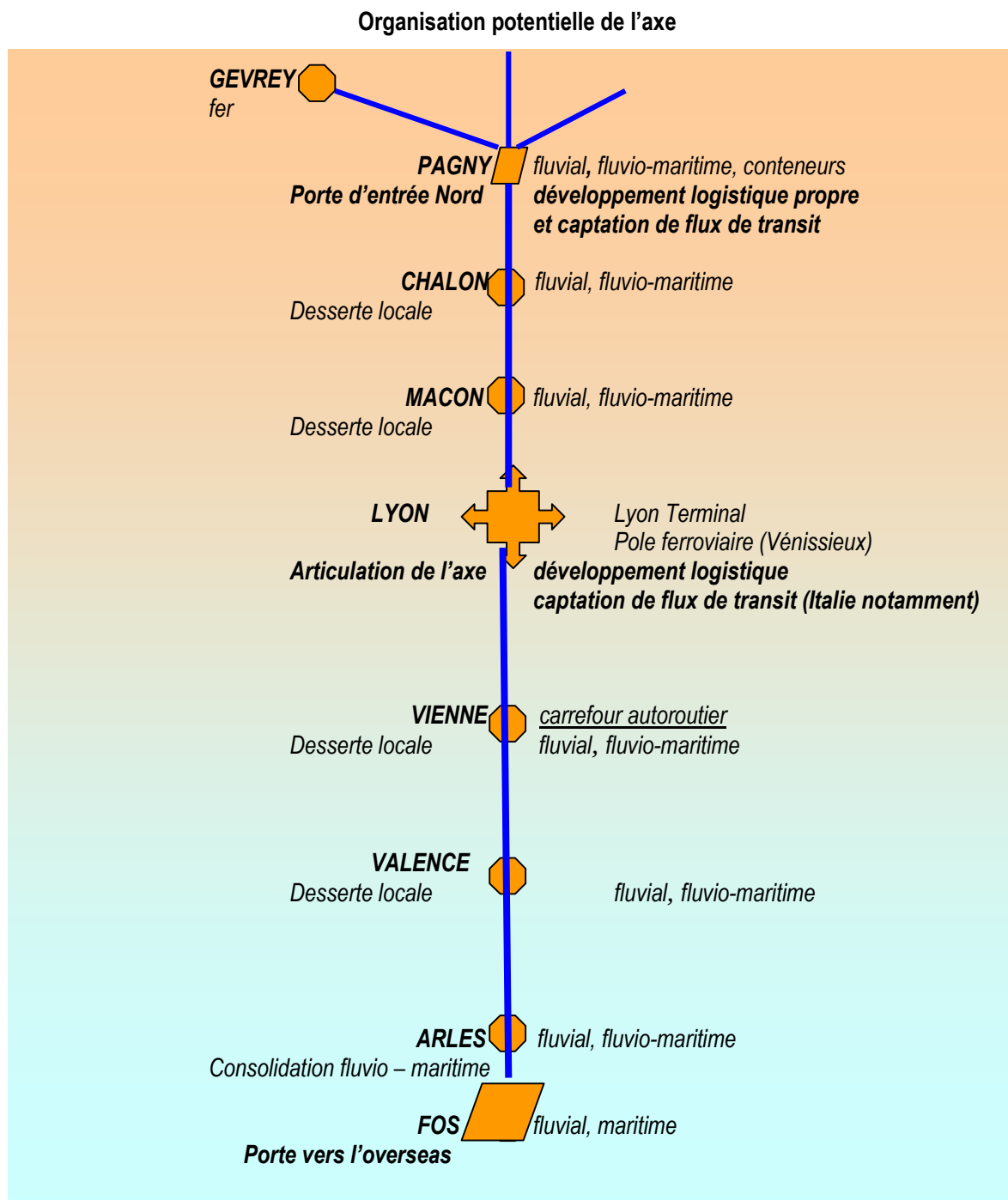
Le PAM est aujourd'hui le 1^{er} port français pour le transport combiné : en parts de marché (15,5 % de ses trafics) et en volume pour ce qui est du conteneur ferroviaire. Ce dernier a connu une croissance de 25 % en 5 ans, en relation avec le HUB de Metz et vers la Suisse. Sur ces trafics, et d'une façon générale, le PAM veut accroître ses pré et post acheminements par fer et par eau.

Pour la voie d'eau, qui a connu une croissance de 16 % de 2001 à 2002 (et de 23 % actuellement en 2003), ce choix détermine des axes prioritaires concernant notamment les conteneurs, l'accessibilité des bassins et les conditions de travail.

L'organisation physique du bassin Rhône – Saône, les zones clés

Sur l'ensemble des ports qui jalonnent l'axe Rhône – Saône, seuls quelques-uns présentent un intérêt majeur, comme le figure le schéma ci-dessous.

A noter que ces plates-formes traitent des volumes différents. Ceci devrait orienter vers un mix de grands et petits bateaux, afin d'adapter des dessertes quotidiennes (dans le cas des conteneurs), mais en évitant d'intercaler des escales dans de plus petits sites.



Il convient d'indiquer que les hinterlands des ports notamment pour les trafics vers Fos, s'appréhendent certes par les kilomètres entre le point de chargement ou de déchargement et le port fluvial concerné mais plus encore par :

- le délai d'acheminement de ce point vers le port fluvial,
- l'accessibilité par route (fonction principalement de l'existence d'une autoroute) du port fluvial ou maritime de destination.

En d'autres termes pour un trafic Rhône Alpes Fos par exemple, il peut être plus aisé de capter les trafics issus d'un point relativement éloigné d'un port fluvial qu'un trafic généré par un point plus proche mais immédiatement connecté à l'autoroute et donc pour lequel le parcours routier Rhône Alpes – Marseille est court. Ceci peut expliquer la clientèle des ports du sud de Lyon.

Synthèse

Les limites ou points de blocage	Les évolutions cours	A engager ou poursuivre
Infrastructures	Au cas par cas sur les canaux adjacents Fiabilisation prévue des écluses	Fiches action
Cale et niveau de concurrence	Entrée de nouveaux acteurs Nouvelles barges	
Personnel et culture industrielle	Nouvelle formation Bac+2	
Réduction des attentes portuaires, conflit d'escale...	Engagée par le PAM par des accords avec la manutention portuaire, la création de contrat de service, des programmes de travaux (terminal dédié au fluvial, extension des Tellines...)	
Gestion des conteneurs vides	Fonction de la stratégie des armateurs donc des potentiels	
Stratégies des clients	Pas de levier d'action autres que l'amélioration de l'offre Evolutions favorables en cours : - remise en cause partielle du JAT, - prise en compte de l'environnement et de la sécurité - prise en compte de la voie d'eau dans les calculs économiques de choix modaux particulièrement sur des frets massifiés, des secteurs particuliers (céréales), des conteneurs	



PLUS GÉNÉRALEMENT LES PROBLÉMATIQUES À RESOUDRE DANS UNE LOGIQUE D'AXE

Evolutions technologiques des bateaux	En cours pour les barges (ballastage) Expérimentation (Seine) sur le Ro-Ro	Fiches action
Industrialiser le transport fluvial	A généraliser, en cours sur le conteneur	
Adapter la fonction portuaire	A généraliser	
Le rôle de pouvoir public	A généraliser	
Faire évoluer l'exploitation	Réflexion	

DEUXIEME PARTIE :

FICHES-ACTIONS

A 1 - POURQUOI UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE ?

Comme la route, la voie d'eau et sa fonction transport sont aujourd'hui le champ d'initiatives de rangs et de natures très diversifiées : l'Etat pour les infrastructures d'intérêt national, les collectivités territoriales pour les infrastructures secondaires, les CCI pour les ports concédés, les entreprises privées dans l'enceinte des ports ou sur leurs sites propres... Mais à la différence de la route, le transport fluvial ainsi généré n'est pas encore banalisé. Il reste soumis à des investissements ou à des organisations lourdes qui, en dehors de son fonds de trafic traditionnel (les vracs, les pondéreux et les flux très massifiés) se prêtent mal à son inclusion pleine et entière au marché du transport.

Or la question des reports modaux, et plus généralement celle du développement du transport fluvial comme élément structurant de la lutte contre la saturation routière, posent cette question de l'élargissement de son champ de pertinence. C'est à ce titre que la juxtaposition d'initiatives d'horizons divers rejoint trop la juxtaposition de stratégies catégorielles. Pour servir une ambition nouvelle il faut des méthodes et des moyens renouvelés, encadrés par une politique partagée et coordonnée.

Dans le bassin Rhône – Saône cette problématique s'entend sur un axe :

- linéaire,
- jalonné de sous-ensembles économiques et/ou transport-logistique, caractéristiques (Marseille-Fos, la vallée du Rhône, Lyon, les ports bourguignons de Macon et Chalon),
- avec une « gare terminale » du grand gabarit à Pagny sur Saône, siège d'un important projet logistico-portuaire,
- de là, raccordé aux autres bassins (Centre, Est, et Ile de France) par des voies dites « Freycinet » dont certaines sont porteuses de potentiels non négligeables,
- où convergent d'importants corridors nationaux et européens (routiers et ferroviaires) en voie de saturation et pour la plupart connectés aux traversés alpines et pyrénéennes.

Ces caractéristiques accusent la problématique générale de la voie d'eau comme instrument d'une politique globale dans un environnement particulièrement soumis aux contraintes futures supposées. De ce fait la politique et les actions à mettre en place sont soumises à deux grandes catégories de déterminants :

- l'appréhension macro-économique de l'amplification des échanges, des besoins et des opportunités qu'ils font naître,
- la prise en compte de la réalité du transport fluvial sur l'axe, dans ses composantes et sa pratique comme élément déterminant des comportements de rupture vers lesquels il faut tendre.

A 2 - DEUX APPROCHES DE LA PROBLEMATIQUE

1) **La dimension macro-économique** a fait l'objet de diverses approches, l'une d'entre elles a été prise comme référence « Transport de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'axe méditerranéen » ¹.

D'après cette étude de référence, l'essentiel de la croissance (horizon 2020) proviendrait d'un accroissement des reports modaux (11 MT), la croissance naturelle (au fil de l'eau) du fleuve n'apportant qu'1 MT supplémentaire (à horizon 2020). A cette date, le transport fluvial enregistrerait donc un trafic total de 17 MT (pour 5 Mt à ce jour). L'évaluation du potentiel est supérieur à l'objectif pris en compte dans les schéma de service (13 Mt) mais inférieur aux capacités de la voie d'eau (20 Mt selon VNF) avec une fiabilisation des écluses.

Quelle que soit l'hypothèse (13, 17 ou 20 Mt) la prestation fluviale passerait donc d'une navigation aujourd'hui essentiellement « intra bassin » (y compris en relation avec le port de Fos) et articulée autour de la fonction portuaire classique, à des chaînes multimodales route - eau, assises sur la gestion des flux et des conducteurs, et appelant, à notre sens, trois évolutions :

- la notion de Hub, sans doute avec centre routier, sans laquelle il n'est pas possible de capter des flux d'échanges et surtout des flux de transit,

¹ CETE Sud Ouest, CETE Lyon et SETRA

- la mutation technologique des bateaux et des points de rupture de charge (conteneurs, caisses mobiles, RO/RO, fluvio-maritime, fluidité des manutentions...)
- la coopération interprofessionnelle accrue entre routiers et marins.

Les perspectives (issues des modèles d'évaluation de potentiel) supposent donc une quadruple rupture par rapport à la situation actuelle :

- la captation de l'international et du transit, donc de nouveaux comportements des entreprises routières par rapport à des facteurs de mutation tels que les réglementations, les problèmes de circulation...et/ou des coopérations fleuve - rail
- de nouveaux comportements de la part des chargeurs, par rapport à aux facteurs de mutation précédents, par rapport aux pratiques logistiques (réintroduction de stocks...)
- une amélioration de l'offre en termes d'acheminements fluviaux, de prestations connexes et de services portuaires (ports fluviaux et maritime)
- un développement du fluvio-maritime sur une part importante du potentiel.

Quatre questions ou remarques de fond s'imposent alors :

1. Les particularités de la voie d'eau s'accommodent mal d'une modélisation globale, mais réclament une segmentation tenant mieux compte des réalités pratiques. En particulier on peut penser que si des mutations significatives apparaissent sur les reports modaux, il n'y a pas de raison pour qu'une évolution du même ordre n'affecte pas le potentiel propre de la voie d'eau. **Les évolutions déjà en cours en matière d'évolutions de l'offre et des infrastructures pourraient donc conduire à surévaluer la croissance propre de la voie d'eau (au-delà des 6 MT prévus dans l'étude de référence).**
2. **Où y a-t-il intérêt à se reporter de la route sur la voie d'eau ?** Autrement dit, où porter les efforts « volontaristes » ? Si le futur repose en effet essentiellement sur les reports modaux, **cela désigne des points de rupture de charge et des points de passage particuliers**, qui correspondent à l'usage que feront les opérateurs routiers du maillon fluvial ou fluvio-maritime. Si au contraire le fluvial traditionnel a été sous-estimé, cela désigne d'autres localisations de potentiels et de points d'entrées sur le réseau.
3. **Quelle stratégie pour quelles actions ?** Relevant de domaines différents, les actions doivent néanmoins être interconnectées et s'organiser selon une logique unique. L'objectif est d'engager un cercle vertueux, chaque action doit alors avoir un impact positif sur les autres et chaque action « en appelle une autre.

2) La prise en compte de la réalité du transport fluvial sur l'axe Rhône Saône. L'objet de la présente étude est d'identifier ces actions et leur impact sur les objectifs de trafics à 2020. Dans ce cadre, le diagnostic de l'offre actuelle et des attentes constitue un outil de prospective plus qualitatif.

Ce diagnostic montre que, contrairement à ce qu'on pourrait penser :

- nombre de ports sont aujourd'hui en situation de refuser du trafic, pour des raisons certes différentes (Macon manque d'espace, Valence a besoin d'investir, Lyon est en voie de saturation, Chalon s'étend...),
- les limites imposées à la croissance générale de l'activité fluviale sont autant organisationnelles que physiques. En ce sens, l'infrastructure si elle est importante ne peut être le seul champ d'intervention des actions.

Corollairement on observe qu'aujourd'hui l'évolution du fret génère ses propres contraintes, qui ne sont pas liées aux réserves de capacité intrinsèques de l'axe mais à des goulets d'étranglement ponctuels. **De ce fait on sera amené à isoler des facteurs communs à tous les trafics et des facteurs spécifiques qui renvoient à la problématique « fluvial traditionnel ou reports » et à ses implications stratégiques.**

A 3 - SEPT THEMES STRUCTURANTS

le diagnostic global s'appuie sur 7 thèmes structurants :

1. **L'infrastructure** : en l'absence de Rhin – Rhône à grand gabarit, presque unanimement déplorée, les principaux problèmes concernent la fluidité et la fiabilité de la navigation, au travers :

- **des écluses (régulation, ancienneté et chômage)** :
 - anciennes donc trop souvent en réparations avec des réparations prévues (chômage) ou imprévisibles et non annoncées
 - induisant trop d'attentes, notamment en raison de l'accroissement de la navigation de plaisance
- **l'état des canaux** : avec des trop nombreux et trop souvent imprévus
- **l'effet de réseau** : insuffisamment utilisé sur les antennes à petit gabarit de la Saône, porteuses de potentiels importants sont mal entretenues
- **le tirant d'air et de tirant d'eau sur le Rhône** qui limitent l'utilisation de la capacité des navires (notamment en fluvio maritime en amont d'Arles)

Les conséquences s'étendent bien sûr à la rentabilité de la navigation (bateaux ne pouvant être totalement chargés, ralentissement de la vitesse de navigation, neutralisation de la cale...) mais aussi à la gestion du transport qui souffre d'un manque de prévisibilité et de retards récurrents.

2. **Les ports** : dont il apparaît que l'aire de captation est souvent moins due à leur situation géographique qu'à leur niveau d'équipement et à la qualité de leur desserte routière. Les principaux écueils à une meilleure adéquation entre les ports et leurs marchés sont :

- **un manque de confiance des investisseurs quant à la pérennité de l'occupation du Domaine Public Fluvial** (thème récurrent), eu égard au montant des investissements en cause et à leurs implications organisationnelles
- **un manque d'équipements et la polyvalence des ports, occasionnent des conflits d'escales**
- **un manque de réserves foncières** sur certains sites (Valence par exemple)

Le coût des manutentions et la gamme des services valorisant la rupture de charge (entreposage, opérations logistiques, traitement des marchandises...) sont pour une bonne part la conséquence directe de cette situation. Celle-ci bloque autant les usagers (chargeurs ou transporteurs) que les ports eux-mêmes, qui ont parfois de mal à se projeter sur des situations pérennes.

Plus localement, mais de manière symptomatique, se pose la question de la coordination entre ports et notamment entre Lyon et les ports bourguignons (Macon et Chalon), qui renvoie à celle des options d'équipements.

3. **La cale** : insuffisante, ainsi que le niveau de concurrence, mais pour des raisons autant fonctionnelles que de capacité physique :

- **la saisonnalité des flux** mobilise plus ou moins la cale sur certains trafics et crée des déséquilibres,
- **les périodes d'indisponibilité** sont trop importantes, et réduisent les taux d'utilisation (en raison de la gestion des trafics, des conflits d'escales, des attentes des réparations par manque de chantiers de réparation, des durées de manutention parfois importantes...)
- **des bateliers refusent certaines catégories de frets** jugés peu rémunérateurs ou trop contraignants (terres polluées...)

Ces difficultés accentuent le manque de cale physique, qui se ressent dans presque tous les secteurs d'activité (et notamment les vracs secs et les conteneurs) et se combinent à son ancienneté. Mais le coût élevé de l'investissement réclame des conditions de fiabilité du trafic ou des montages entre transporteurs et chargeurs.

4. **Les transporteurs** : le niveau de concurrence insuffisant rencontre le thème de motivation des marinières, qui par plusieurs problèmes :

- **de recrutement**
- **de formation**
- **d'image de la profession**
- **de comportements** peu commerciaux ou peu organisés (cf ci-dessus sur les trafics refusés)

Ces comportements pourraient évoluer avec l'arrivée sur le bassin de nouveaux opérateurs (transporteurs et organisateurs de transport) mais posent toutefois une question cruciale : il serait opportun de modifier la structure des coûts de transport fluvial, en abaissant le niveau de certains postes techniques (comme celui des manutentions) afin de dégager une meilleure rémunération pour les transporteurs.

5. **Les particularités des trafics** : bien que fortement dominés par les vracs et les pondéreux, les trafics sont extrêmement divers. A chaque catégorie de fret ou de client correspondent des aspects spécifiques, mais tous ont en commun que la prestation fluviale souffre de n'être pas suffisamment banalisée ; elle a besoin d'avoir les moyens de mieux s'organiser et d'être d'un usage simplifié :

- **le recours au fluvial** est une opération trop lourde, complexe, parfois longue à mettre en place, réclamant des flux massifiés pour être compétitive,
- **la navette** implique parallèlement de nombreuses manutentions et repositionnements pour lesquels Lyon est le pivot central, ce qui :
 - accroît les coûts
 - augmente les délais
 - désavantage certains points de chargement (Macon et Chalon)
 - rend la navette peu compétitive au Sud de Lyon et à moins de 80 boîtes par bateau
 - tend à privilégier les opérations d'import, ce qui déséquilibre les flux

On note, en outre, l'importance massive du port de Fos dans la génération des flux au départ ou à destination de l'axe Rhône Saône et de ses régions environnantes, Fos qui, par ailleurs, souffre de nombreuses critiques (cf ci-dessous).

En résumé ces déterminants physiques et économiques amènent des rigidités fonctionnelles et commerciales qui entravent la diversification et la banalisation du mode.

6. **Les points clés de l'axe** sont Marseille, Lyon et Pagny (gare terminale du grand gabarit). Cela n'enlève rien à l'importance des autres ports, mais ces 3 points d'entrées jouent un rôle particulier :

- Marseille** génère la plupart des importations et exportations. Il constitue donc la **porte d'entrée** vers l'arrière pays ou de sorte vers l'intercontinental.

Les services sont perçus comme :

 - peu fiables (problèmes sociaux avec les dockers et les manutentionnaires, qui, par ailleurs, tendent à ne pas favoriser les bateaux fluviaux par rapport aux navires de mer),
 - trop chers,
 - présentant parfois des difficultés techniques : accès difficile à certains quais (par exemple depuis le silo des Tellines pour les céréales), navettes fluviales internes « inscrites maritime », ce qui cause de nombreuses contraintes...

Pourtant des améliorations ou des projets existent (investissements, chartes avec les manutentionnaires...), mais le Port ne se sent pas assez épaulé par les pouvoirs publics dans ses négociations.
 - Lyon** est un port très actif au cœur d'une zone industrielle et de consommation importante, ainsi qu'un nœud transport et logistique majeur. C'est aussi, comme vu précédemment, le **pivot central** de fonctionnement de la navette conteneurs, grâce à son parc à conteneurs vides.
 - Pagny** est en devenir et tire son intérêt du fait :

 - qu'il pourrait devenir une pièce maîtresse de la stratégie de Fos : pour étendre et étoffer son hinterland, attirer des grands comptes utilisateurs de conteneurs, dans ses liens avec Distriport,
 - de sa situation de gare terminale du grand gabarit, qui pourrait lui conférer une vocation de Hub pour consolider et organiser des trafics d'échanges et de transit (afin de les équilibrer), sur fluvial classique et sur fluvio-maritime
 - des surfaces disponibles pour des implantations et équipements logistiques
 - qu'il pourrait accueillir des matières dangereuses

Il convient, par ailleurs de noter, que de nombreux chargeurs, dont beaucoup sont à environ 50 KM des ports bourguignons et/ou sur les « antennes Freycinet » qui partent de Pagny, n'ont pas été encore captés.

Alors que Fos est porte d'entrée maritime, Pagny pourrait donc être une porte d'entrée terrestre (vers Fos au Sud, vers l'est et le Nord de l'Europe en amont)
 - Valence, Vienne, Chalon et Macon** ont , parallèlement, un rôle à jouer en matière de logistique de proximité et de réponse à des besoins locaux :

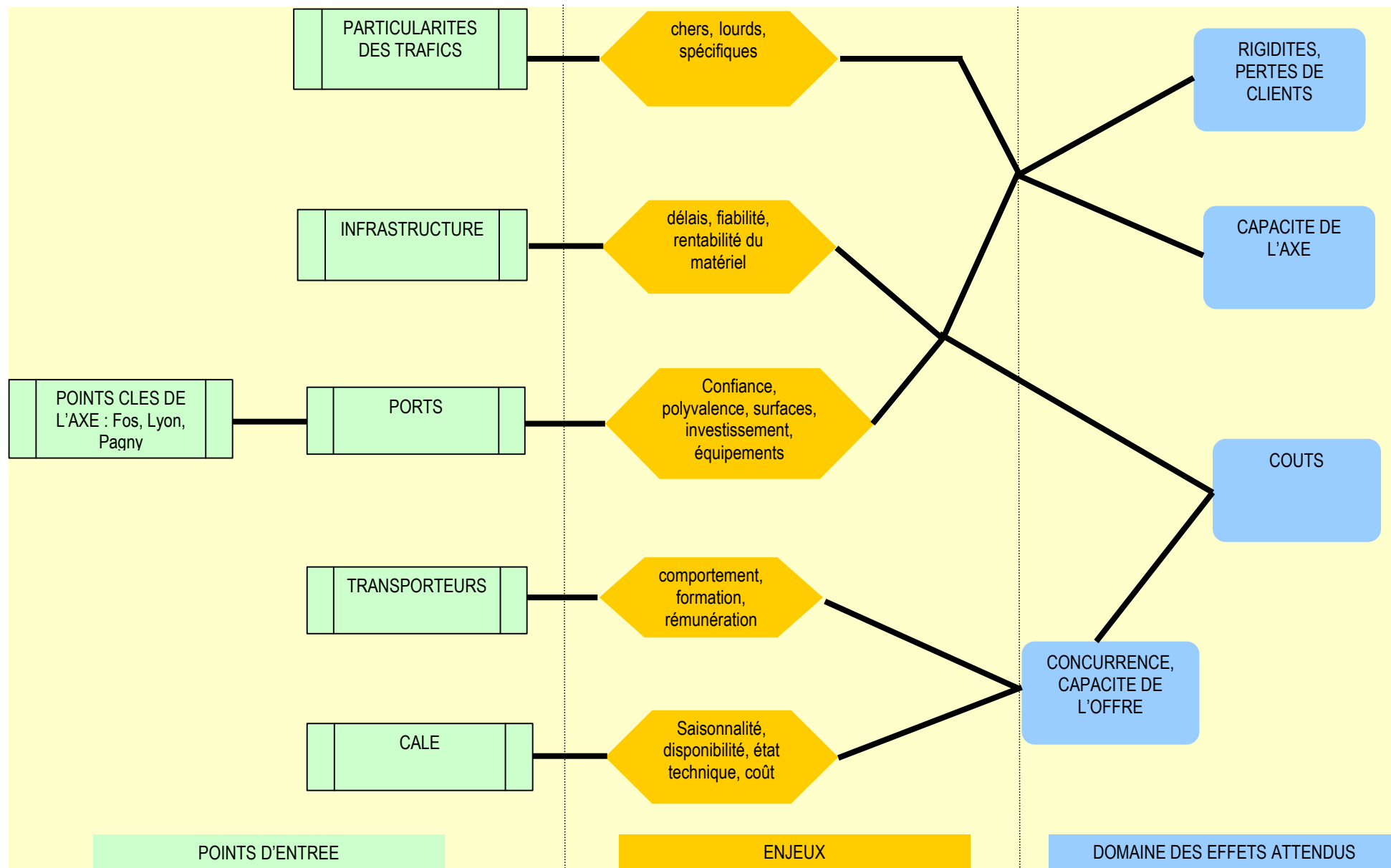
On notera, dans ce cadre, la création d'un nœud logistique à Chalon qui pourra travailler avec le port. On assiste à une dynamique forte, avec un changement d'envergure du transport fluvial et un élargissement des hinterlands, qui va attirer des logisticiens ; ce pourrait être une façon d'arrêter le transit.
- Ces points clés s'insèrent dans une relative indétermination quant aux stratégies d'ensemble :
- Faut-il une organisation portuaire en réseau** entre Lyon, Macon, Chalon et Pagny ?
 - Le PAM est-il contraint entre deux concurrences ?**

 - 1) Lyon (Hub fer mais non mouillé sur la zone des 4 Chênes) et Pagny
 - 2) entre la notion de fer-fleuve-route à Pagny (« Rhin Rhône » par fer) et fer-fer de Lyon à Marseille ?

Si le PAM arbitre en faveur de Lyon pour éviter que le fluvio-maritime ne shunte une partie de son potentiel, il a aussi intérêt à renforcer et étendre son hinterland avec Pagny. Pour cela la Bourgogne n'a qu'un faible potentiel (30 000 conteneurs seulement). Il lui faut donc de gros acteurs partenaires et des potentiels suscitant suffisamment d'intérêt pour que les armateurs installe des parcs à vides.
 - Le rôle effectif de la voie d'eau dans la venue des grands porte-conteneurs à Marseille** et les projets de types Fos II pour CMA - CGM

7. **La pertinence de la voie d'eau évoluée.** Des opportunités de développement existent avec le conteneur. Mais ce segment n'est pas le seul vecteur d'avenir, avec des incertitudes sur certains marchés (comme les céréales, liées à la PAC) mais également des opportunités sur d'autres : la chimie, le charbon, les déchets, les matières dangereuses, les masses indivisibles...

Plus généralement la pertinence de la voie d'eau évoluée, avec une tendance au retour des logistiques intégrant des stocks tampons proches des destinations finales, la prise en compte de l'environnement et des problèmes routiers, et du fait que la consolidation des groupes au niveau européen se traduira soit par une restructuration des outils de production, soit par une restructuration des sources d'approvisionnement, l'une et l'autre entraînant une restructuration des flux. Le Rhône, comme toutes les pénétrantes fluviales, pourrait être l'instrument d'une évolution tendancielle lourde de ce type.



B - LE PRINCIPE DE BASE DES ACTIONS A METTRE EN PLACE :

FAIRE DE LA VOIE D'EAU L'OUTIL DE BASE DU TRANSPORT FLUVIAL

L'affirmation peut surprendre, mais elle fait écho au constat initial selon lequel « la juxtaposition d'initiatives d'horizons divers rejoint trop la juxtaposition de stratégies catégorielles ». L'idée centrale est d'aboutir à une **banalisation maximum possible du transport fluvial, sachant que celle-ci ne pourra résulter de grandes réformes ambitieuses, mais d'une série d'adaptations pragmatiques se coordonnant dans un schéma stratégique.**

Bien que nombre de particularités demeureront irréductibles, les enquêtes de terrain montrent que la diversité des potentiels et opportunités justifie la recherche d'un « plus commun dénominateur » qui doit consolider la pertinence de la voie d'eau en permettant :

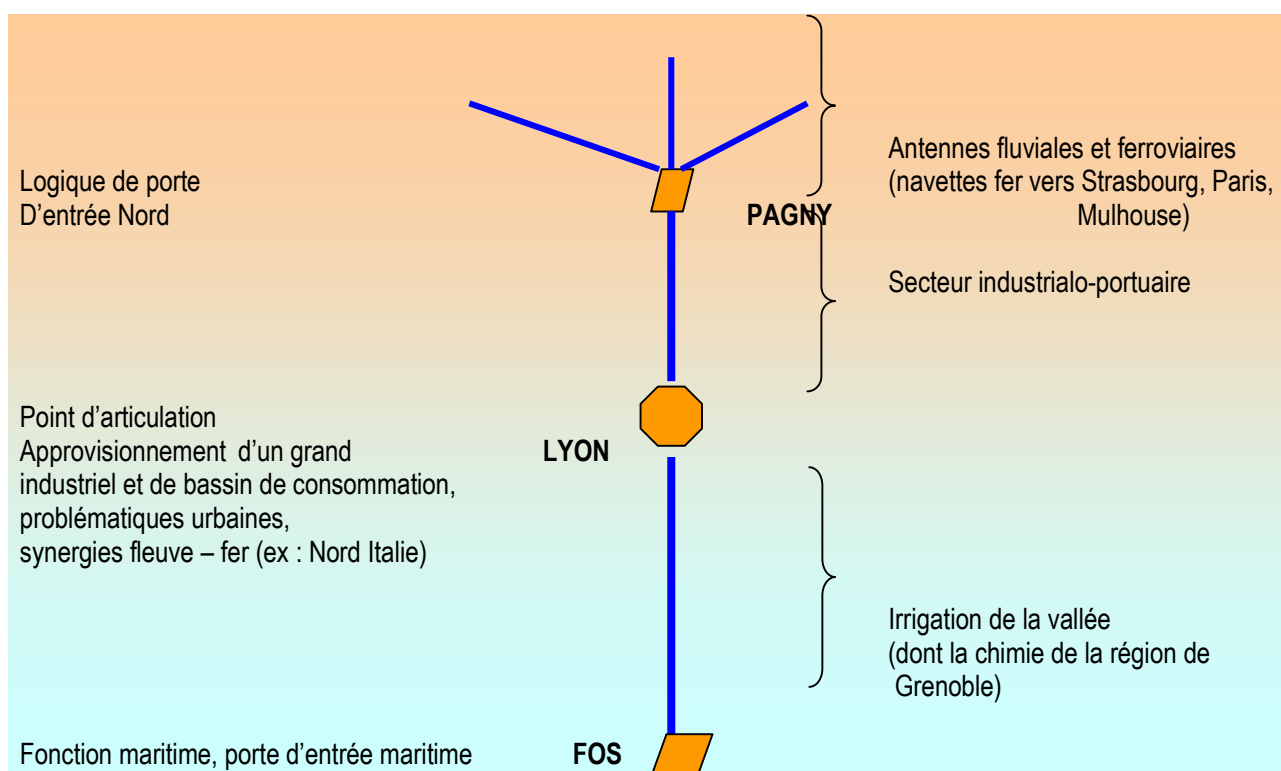
- de découpler la hausse du trafic de sa fluidité,
- de simplifier l'accès au transport fluvial,
- d'abaisser structurellement (et pas simplement commercialement) les coûts, les délais et l'impact des ruptures de charge,
- de faire que la voie d'eau amène au plus près des chargeurs, le plus en amont possible, les services d'un transport massifié et, à travers eux, la prestation maritime du PAM...

Pour cela l'Etat et les collectivités territoriales appliquent une politique d'infrastructure, développent quelques équipements portuaires de base, mais pas les conditions pour que les « initiatives d'horizons divers », dans un cadre libéral, soient d'une mise en œuvre plus aisée et constituent un ensemble cohérent.

C'est ainsi qu'il faut interpréter les préconisations qui suivent, et c'est le champ de la volonté politique sans laquelle les transits et les reports modaux, notamment, ne se développeront que de manière trop sporadique pour générer un véritable marché. Ainsi faut-il :

⇒ **Une politique d'axe et pas une politique de sites** (« sites » étant entendu au sens large : lieux, ports, ouvrages d'art...), non seulement dans un souci de cohérence, mais surtout pour faire que la notion « d'outil de base » corresponde à une vision du rôle de l'axe Rhône – Saône sur le marché tel qu'il se structure et tel que son évolution est perçue.

C'est ce qui est schématisé ci-après :



- ⇒ **Industrialiser le transport fluvial et le massifier raisonnablement :**
 - **L'industrialiser**, c'est à dire faire que la part des montages spécifiques de clients soit la plus réduite possible
 - **A cette fin le massifier raisonnablement :**
 - massifier pour rentabiliser des investissements qui sont lourds, et éventuellement spécialisés,
 - massifier les flux embarqués ne doit pas signifier qu'on se limite aux clients qui ont de gros envois. Des procédures de groupages doivent donc être trouvées,
 - ne pas concentrer les équipements importants sur un nombre trop restreint de ports, afin de ne pas allonger les pré et post acheminements à l'excès.

- ⇒ **Investir, développer des outils qui :**
 - répondent à l'évolution technologique du transport,
 - découpler la massification des flux fluviaux et les pratiques logistiques (par exemple : entreposage et livraisons à discrétion).

- ⇒ **Une chaîne logistique efficace et lisible**, c'est à dire faire que les acteurs puissent se coordonner de telle sorte que le recours à la voie d'eau pour les trafics d'échanges et intra-bassin, comme les reports modaux pour le transit, ne perturbent pas la gestion du transport (technique et commerciale) par rapport à ce qu'elle serait en « tout route ».

- ⇒ **Des mesures d'accompagnement** avec un rôle affirmé des pouvoirs publics.

Ces principes de base et les leviers d'action possibles, précédemment présentés, donnent lieu à une sélection de 7 fiches d'actions stratégiques : « communes » et « spécifiques » (donc reproductibles au sens où cela a été défini au paragraphe A 3 2), auxquelles s'ajoute le rôle des pouvoirs publics :

- ⇒ **Actions communes**
 1. Organiser l'axe Rhône - Saône
 2. Améliorer l'infrastructure
 3. Revaloriser la profession du transport fluvial

- ⇒ **Actions spécifiques**
 4. Adapter les ports à leur marché
 5. Faire évoluer la technologie du transport fluvial
 6. Standardiser l'exploitation

- ⇒ **Action politique et administrative**
 7. Le rôle des pouvoirs publics

C 1 LES ACTIONS COMMUNES

FICHE 1 : ORGANISER L'AXE RHÔNE - SAÔNE
--

OBJECTIF

La massification raisonnable du transport fluvial.

CONTENU

1) L'organisation physique globale du bassin

Sur 26 plates-formes au Sud de Lyon, plus celles qui sont au Nord de Lyon, seules quelques unes sont vraiment efficaces et sont des passages clés pour l'entrée dans le réseau ; elles peuvent être l'objet d'une « massification raisonnable ».

2) Le triptyque Fos – Lyon - Pagny

- **Fos – Lyon** : organisent le trafic actuel et notamment de conteneurs
- **Fos – Pagny** : facteurs de trafics futurs, positionnement transport et logistique de la Bourgogne, « développement durable » pour le transit,
- **Fos – Lyon – Pagny** : structurer l'hinterland de Marseille avec la voie d'eau, notamment en raison du en offrant une bonne capacité d'évacuation aux grands porte-conteneurs qui y accosteront
- **Lyon – Pagny** : passer du stade d'une éventuelle concurrence à celui d'une complémentarité pour améliorer le fonctionnement de la gestion des trafics de conteneurs

EFFETS ATTENDUS

- Favoriser une meilleure souplesse de l'offre, notamment un mix entre grands et petits bateaux pour accroître les fréquences de dessertes sans pénaliser la rentabilité
- Concentrer des moyens et justifier l'amélioration des dessertes routières des ports
- Affirmer la voie d'eau comme présentant des capacités de service rendu autres que celles du fer (par exemple transport combiné sur courte et moyennes distances)
- Asseoir un pôle fluvial dédié et multifonction au port de Marseille

OBJECTIFS

- Fluidifier le trafic
- Réduire les goulets d'étranglement
- Accroître la vitesse de navigation, le remplissage et la rentabilité des bateaux

CONTENU

Améliorations ponctuelles.

1) Sur le Rhône

⇒ Les écluses :

- programme de restauration systématique
- étude d'opportunité de doublement des écluses

⇒ La régulation du trafic en permanence avec des procédures à étudier (système de réservation ?)

⇒ Tirant d'eau : 3 m 50 garantis (travaux et dragage)

⇒ Tirant d'air : approfondir les chenaux sous les ponts les plus bas pour favoriser la mise en service de bateaux ballastables

2) Sur la Saône

⇒ Tirant d'eau : 3 m 50 garantis (travaux et dragage)

⇒ Tirant d'air : approfondir les chenaux sous les ponts les plus bas pour favoriser la mise en service de bateaux ballastables

⇒ La régulation du trafic : comme sur le Rhône

3) Sur les canaux adjacents

Un programme de remise en état systématique (dragage...) + une étude de mise à l'enfoncement de 2 m pour les canaux :

- du Centre de Saint Vallier à Chalon
- de Bourgogne de Dijon à Saint Jean de Lône
- du Rhône au Rhin et la Saône de Pontailier et Dôle jusqu'à Saint Jean de Lône

4) Dans Lyon

Des liaisons par satellite car le réseau hertzien classique ne passe pas

5) Des zones de stationnement pour les bateaux (à étudier)

EFFETS ATTENDUS

⇒ Capturer de gros chargeurs identifiés dans les domaines :

- des céréales
- de l'industrie (dont des colis lourds et des masses encombrantes)
- des conteneurs

⇒ Assurer la permanence et la fiabilité de la navigation (dont la nuit)

⇒ Eviter le stationnement sauvage des bateaux

⇒ Accroître la capacité pratique de l'axe

⇒ Développer les liaisons inter-bassins et l'effet de réseau

FICHE 3 : REVALORISER LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR FLUVIAL

OBJECTIF

- Aller vers un comportement d'entreprise de la part de tous les transporteurs et renforcer l'image de transporteur fluvial.
- Assurer le renouvellement des personnels et des artisans.

CONTENU

⇒ Formation – Recrutement :

- **Etude** pour qualifier et quantifier les besoins en la matière
- **Passer des accords** avec des centres de formation locaux pour :
 - la 1^{ère} formation des jeunes
 - la formation continue des professionnels en exercice

⇒ Rémunération :

- **Les salariés** : à voir avec la réduction structurelle des autres coûts (faire une étude)
- **Les artisans** : pour les frets pauvres ou salissants : étudier la création d'une caisse professionnelle qui améliore le revenu par un système de prime sans interférer dans la libre négociation du prix du transport avec le client.

⇒ Notoriété et image de la profession

Une campagne d'information auprès :

- des jeunes et des demandeurs d'emploi
- des chargeurs (sur les bases du transport fluvial, de sa pratique et de ses avantages)
- des transporteurs routiers et organisateurs de transport (comment intégrer un maillon fluvial et les avantages procurés)

EFFETS ATTENDUS

Une meilleure :

- répartition spatiale et chronologique de la cale
- gestion des trafics et des entreprises
- agressivité commerciale
- collaboration interprofessionnelle (et notamment entre transporteurs fluviaux et routiers)

C 2 LES ACTIONS SPECIFIQUES

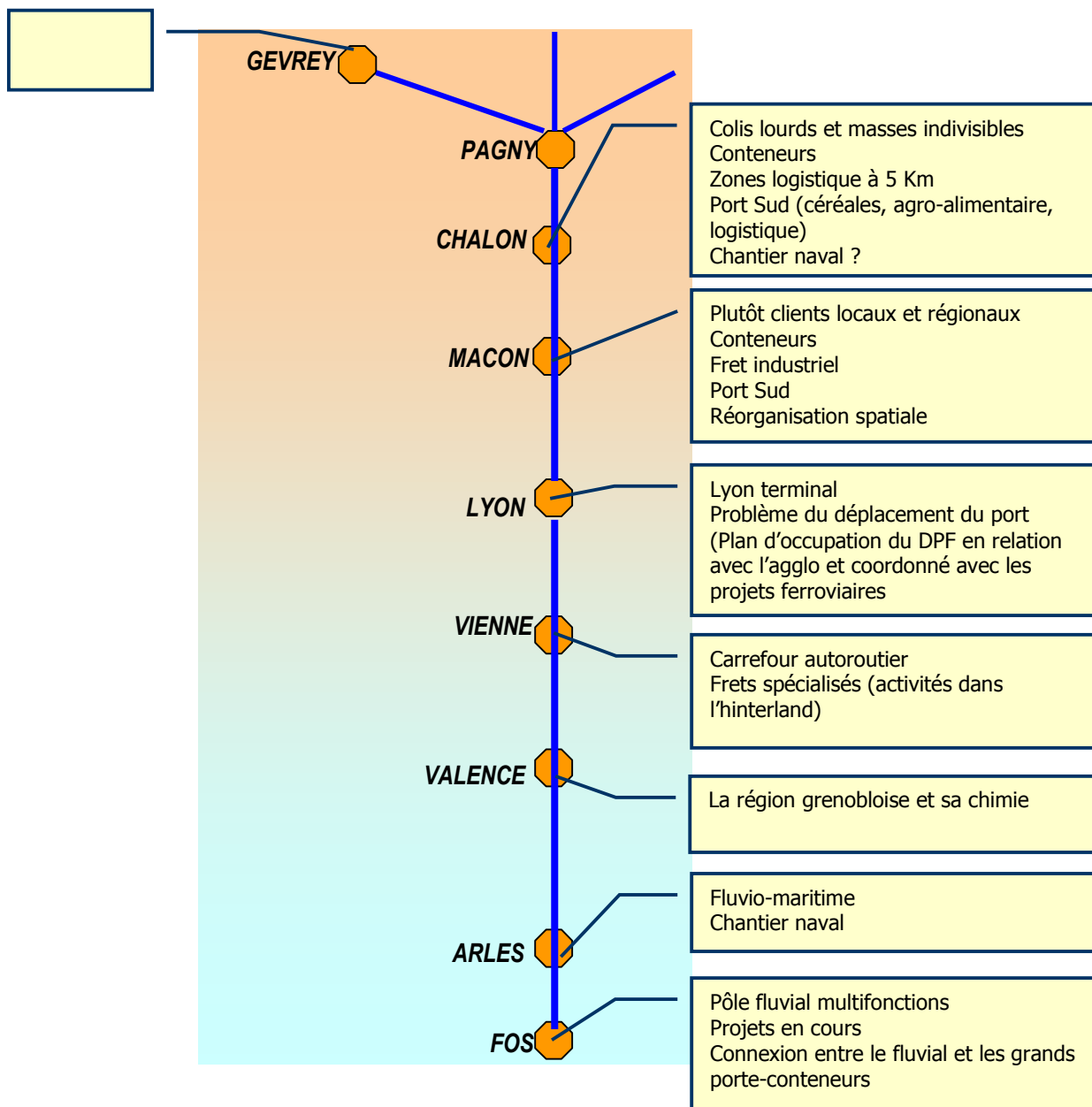
FICHE 4 : ADAPTER LES PORTS A LEUR MARCHÉ

OBJECTIF

- Un outil plus élaboré pour un usage plus simple et moins cher
- Revenir à des hinterlands plus géographiques pour :
 - réduire les transports terminaux
 - aplanir les concurrences ruineuses
- Réduire les immobilisations des bateaux et augmenter la disponibilité de la cale
- Eviter les conflits d'escale

CONTENU

- ⇒ **Spécialiser raisonnablement** en prenant en compte à la fois le trafic actuel et les contenus des hinterlands respectifs des ports, ainsi que leurs probabilités d'évolution :
 - coordonner un Plan marketing et un Plan d'investissement port par port
 - faire la part entre les trafics dominants ½ spécialisés et le « tout venant » à la marge
 - envisager des aides de VNF pour la partie, même aux ports concédés
- ⇒ Investir et réorganiser sur la base de la « massification raisonnable » de la Fiche 1 :
 - libérer des surfaces de stockage
 - moyens de manutention
 - bâtiments logistiques et de traitement des marchandises, services connexes à valeur ajoutée (ex : station d'étuvage – séchage des bois à Valence...)
 - les dessertes routières
 - rampes RO/RO
- ⇒ **Faire investir** : Etudier, en partenariat avec les collectivités et gestionnaires concernés, un Plan d'occupation du Domaine Public Fluvial qui garantisse la pérennité des investissements et amodiations, et qui agrmente l'occupation du DPF d'un minimum d'utilisation de la voie d'eau (ex : Macon)
- ⇒ **Equiper les ports en services communs** :
 - 1 chantier naval supplémentaire bien situé géographiquement par rapport à Arles (Chalon ?)
 - stations de nettoyage des bateaux pour les frets salissants
- ⇒ **Cas d'application** (schéma ci-dessous)



EFFETS ATTENDUS

- diminution des coûts et durées de manutentions
- attirer des chargeurs et opérateurs de transport et/ou logisticiens sur le Domaine Public Fluvial
- favoriser le rôle des ports dans les schémas logistiques des filières de production – distribution

OBJECTIF

- réduire le coût des manutentions et ruptures de charge
- améliorer le remplissage et la rentabilité des unités fluviales
- simplifier l'usage des matériels
- s'adapter à l'évolution des trafics et des techniques des autres moyens de transport
- inclure plus aisément le maillon fluvial ou fluvio-maritime aux chaînes terre - eau

CONTENU

- ⇒ **Les bateaux fluviaux** : études pour l'aide à l'investissement dans les domaines suivants :
 - manutention au sein des bateaux
 - bateaux cellularisés
 - adaptation aux nouveaux conteneurs et caisses mobiles
 - RO/RO et mix conteneurs – remorques
 - systèmes de faux châssis (remorques MAFI)
 - modernisation des Freycinet et augmentation du parc de grands automoteurs
 - augmentation de la cale pour les vracs secs
 - systèmes de ballastage et déballastage rapides
- ⇒ **Les bateaux fluvio-maritimes** :
 - innovations semblables à celles proposées pour les bateaux fluviaux
 - optimisation d'un navire fluvio-maritime aux dimensions du Rhône
- ⇒ **Les NITC** :
 - tracking et tracing des frets
 - liaisons par satellite

EFFETS ATTENDUS

- le report sur les bateaux d'une part des frais fixes portuaires pour une meilleure modularité des coûts et leur fractionnement en fonction du trafic (modification de la structure des coûts)
- la diversification des trafics
- la diminution des durées et coûts des manutentions
- l'amélioration des effets de réseau et des relations inter-bassins
- une nouvelle segmentation du marché du transport grâce à une nouvelle segmentation tarifaire de l'offre des opérateurs de transport (route = mode rapide ; route + eau = mode lent et moins cher)
- la promotion de contrat de transport de bout en bout sous connaissance routier (impératif commercial aux transferts modaux) incluant une traction fluviale

FICHE 6 : STANDARDISER L'EXPLOITATION

OBJECTIF

- industrialiser, simplifier la prestation fluviale
- apporter l'outil et les procédures qui confortent le « spécialisation raisonnable » des ports

CONTENU

⇒ Les conteneurs :

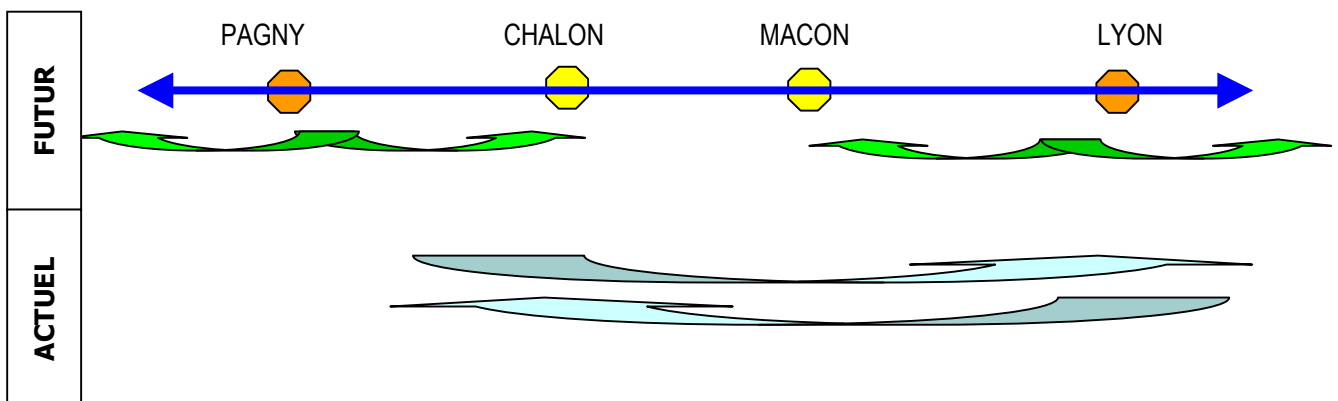
- améliorer la gestion de vides avec un parc à conteneurs vides à Pagny
- pour les conteneurs : sur la « colonne vertébrale » des grands ports, voire comment et dans quelle mesure des haltes pourraient desservir des petits ports

⇒ L'offre de service :

- étudier l'opportunité de services réguliers autres que pour les conteneurs,
- étudier l'opportunité de prestations de groupage,
- donner aux ports le statut de commissionnaires de transport ?

EFFETS ATTENDUS

- réduction des délais de la chaîne complète : étude + devis + attentes et correspondances entre le bateau et le camion + transport + pré et post acheminements
- réactivités induites de la prestation fluviale et de la prestation globale
- découplage entre la massification des flux fluviaux et la taille des envois des chargeurs : augmentation de la pertinence commerciale du mode
- fiabilisation de la prestation de bout en bout en facilitant la mise en place de solutions de substitution en cas de difficultés
- la promotion de contrat de transport de bout en bout sous connaissance routier (impératif commercial aux transferts modaux) incluant une traction fluviale
- rationalisation des transports de conteneurs vides au Nord de Lyon pour simplifier les opérations, réduire les délais et les coûts tout en augmentant le rayon d'action du dispositif



C 3 ACTION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

FICHE 7 : LE RÔLE DES POUVOIRS PUBLICS

OBJECTIF

Relayer le volet « aménagement » de la politique d'axe par des règles de cohérence qui confortent les acteurs dans leurs actions comme dans leurs interrelations.

CONTENU

- ⇒ **Trafics spécifiques pour lesquels la voie d'eau semble particulièrement indiquée :**
 - **les convois exceptionnels** : exiger une étude systématique du recours à la voie d'eau annexée au dossier de chaque demande d'autorisation
 - **les matières dangereuses** : exiger que la voie d'eau figure dans les Plans transport des entreprises
 - **les déchets banaux et industriels** : idem
- ⇒ **Le Domaine Public fluvial** : « Plan marketing » et Plan d'investissement » coordonnés pour les ports + Plan d'occupation du Domaine Public Fluvial, en relation avec les collectivités et gestionnaires.
- ⇒ **Fos** : soutenir l'action du Port dans ses négociations relatives aux :
 - conditions sociales de travail, constitution des équipes
 - conditions et moyens de manutentions, brouettages internes...
 - priorités d'escales entre bateaux et navires
 - participation des acteurs portuaires aux projets opérationnels et résolution des problèmes particuliers
- ⇒ **Formation**
- ⇒ **Information et promotion**, auprès des chargeurs sur l'usage de la voie d'eau, et auprès des opérateurs sur son inclusion dans les chaînes logistiques et/ou de transport
- ⇒ **Soutiens financiers** (vocation, cas d'application, assiettes et conditions, montants)
- ⇒ **Etudes**

EFFETS ATTENDUS

- promouvoir une relation claire entre la voie d'eau et le développement durable,
- promouvoir une coordination lisible entre les actions du Ministère des transports et celles de VNF.

SYNTHESE DES FICHES ACTION (1)

OBJECTIFS	CONTENUS	EFFETS ATTENDUS	MODALITES DANS LE COURT TERME			Fiche N°
			Etudes concertation	Investissements	Programme de travaux	
ORGANISER L'AXE RHÔNE – SAÔNE Massification raisonnable	Organisation physique globale du bassin : plates-formes clés	Souplesse de l'offre, fréquence Concentration des moyens, dessertes routières	X	X	Sont prévus au CPER : PEH : 16,5 M€ PAM : 9,5 M€ Arlès : 0,9 M€ sur les 4,6 M€ totaux prévus Macon-Chalon : 10 M€	1
	Triptyque Fos – Lyon - Pagny	Affirmation du rôle de la voie d'eau Pôle fluvial à Marseille			Au-delà : Sur Pagny le plan de masse existe les investissements sont chiffrés à 15 M€	1
AMELIORER L'INFRASTRUCTURE Fluidifier le trafic Réduire les goulets d'étranglement Accroître la vitesse de navigation, le remplissage et la rentabilité des bateaux	Sur le Rhône et sur la Saône : Ecluses : remise en état	Permanence et fiabilité de la navigation ; capacité pratique de l'axe			Programmes en cours (montant non communiqué)	2
	Ecluses : doublement sur le Rhône	Permanence et fiabilité de la navigation ; capacité nominale de l'axe	X		Montant estimé : 100 M€	2
	Tirant d'eau et tirant d'air	Permanence et fiabilité de la navigation ; capacité pratique de l'axe			Pas de visibilité sur les montants et sur l'horizon	2
	Sur les canaux adjacents : Remise en état	Capter de gros chargeurs identifiés Développer les liaisons inter bassins et les effets de réseau			Déjà des conventions ciblées au cas par cas	2
	Approfondissement	Rentabilité des bateaux	X			2
	Dans Lyon : liaisons par satellite	Car le réseau hertzien classique ne passe pas partout			Déjà des radars	2
	Sur tout le réseau : zones de stationnement + régulation du trafic (radars et procédures)	Permanence et fiabilité de la navigation ; capacité pratique de l'axe	X (procédures)			2

SYNTHESE DES FICHES ACTION (2)

OBJECTIFS	CONTENUS	EFFETS ATTENDUS	MODALITES DANS LE COURT TERME			Fiche N°
			Etudes concertation	Investissements	Programme de travaux	
REVALORISER LA PROFESSION Favoriser les comportements d'entreprise Assurer le renouvellement de la profession	Formation – Recrutement : Qualifier et quantifier les besoins Accords avec des centres de formation locaux (1 ^{ère} formation + formation continue) + système d'aides financières	Répartition spatiale et chronologique de la cale Gestion des entreprises et des trafics Agressivité commerciale Collaborations interprofessionnelles	X		<i>Création effective en 2002-2003 d'une formation Bac + 2</i>	3
	Rémunération : Des salariés : selon réduction structurelle des autres coûts		X			3
	Des artisans : caisse professionnelle pour les frets pauvres ou salissants		X			3
ADAPTER LES PORTS A LEUR MARCHE	Spécialiser raisonnablement	Diminution des coûts et durées des manutentions Attirer des chargeurs et opérateurs et/ou logisticiens sur le DPF Favoriser le rôle des ports dans les schémas logistiques des filières de production - distribution	X		<i>Déjà des actions informelles à systématiser</i>	4
	Coordonner Plan marketing et Plan d'investissement , port par port		X			4
	Aides ciblées de VNF, quel que soit le statut du port		X	X		4
	Investir et réorganiser, développer des services connexes au transport		X	X		4
	Faire investir : Plan d'occupation du Domaine Public Fluvial		X			4
	Equiper les ports en services communs (stations de lavage des bateaux, chantier naval)			X		4

SYNTHESE DES FICHES ACTION (3)

OBJECTIFS	CONTENUS	EFFETS ATTENDUS	MODALITES DANS LE COURT TERME			Fiche N°
			Etudes concertation	Investissements	Programme de travaux	
FAIRE EVOLUER LA TECHNOLOGIE DU TRANSPORT FLUVIAL Réduire les coûts des manutentions et ruptures de charge Remplissage et rentabilité des unités fluviales Simplifier l'usage du matériel S'adapter aux autres moyens de transport Inclure le maillon fluvial ou fluvio-maritime dans des chaînes terre -eau	Les bateaux fluviaux : série d'innovations techniques portant sur les manutentions, les structures de cales, les conditionnements (RO/RO, conteneurs, caisses mobiles), la modernisation des Freycinet, le ballastage rapide... Les bateaux fluvio-maritimes : idem + optimisation aux dimensions du Rhône Les NITC : tracking et tracing des frets, liaisons par satellite	Modification de la structure des coûts Diversification des trafics Diminution des durées et coûts des manutentions Amélioration des effets de réseaux et liaisons inter-bassins Nouvelle segmentation du marché par les opérateurs multimodaux Promotion des contrats de transport de bout en bout sous connaissance routier incluant une traction fluviale (<u>impératif commercial aux transferts modaux</u>)	X (fluvio-maritime notamment)		<i>Deux nouvelles barges avec ballastage sur l'axe</i> <i>Des expérimentations en cours sur la Seine pour les Ro-Ro</i> <i>Des expérimentations en cours sur la voie d'eau intelligente (suivi des bateaux)</i>	5
STANDARDISER L'EXPLOITATION Industrialiser, simplifier la prestation fluviale Relayer la « spécialisation raisonnable » des ports par des outils adaptés	Les conteneurs : Parc de vides à Pagny	Les délais de la chaîne complète Réactivité du transport fluvial Découplage entre massification des flux et la taille des envois des chargeurs Fiabilisation de la prestation de bout en bout avec des services de substitution Promotion des contrats de bout en bout sous statut routier Rationalisation des repositionnements des conteneurs vides : augmenter le rayon d'action du dispositif	X avec les armateurs		Initiative privées à soutenir par une logique globale	6
	Comment faire des haltes dans les petits ports ?		X	X	Réflexion à mener sur des investissements ciblés	6
	Offre de service : Services réguliers autres que pour les conteneurs Groupages Statut de commissionnaire de transport aux ports ?		X		<i>Déjà des initiatives et réflexions mais à systématiser et surtout à coordonner</i>	6

SYNTHESE DES FICHES ACTION (4)

OBJECTIFS	CONTENUS	EFFETS ATTENDUS	MODALITES DANS LE COURT TERME			Fiche N°
			Etudes concertation	Investissements	Programme de travaux	
LE RÔLE DES POUVOIRS PUBLICS Relayer le volet « aménagement » par des règles de cohérence	Sur des trafics spécifiques, obliger à étudier l'option fluviale: Convois exceptionnels (demandes d'autorisation) Matières dangereuses (Plan de transport des entreprises) Déchets banaux et industriels (idem) Domaine Public Fluvial : coordonner les Plans marketing et d'investissement des ports avec le Plan d'occupation du Domaine Public Fluvial vu avec les collectivités et gestionnaires Fos : soutenir le Port de Marseille dans ses négociations et projets Formation Information et promotion (auprès des chargeurs et auprès des opérateurs de transport) Soutiens financiers (vocation, cas d'application, assiettes et conditions, montants)	-Promouvoir une relation claire entre la voie d'eau et le développement durable. -Promouvoir une coordination lisible entre les actions du Ministère des transports et celles de VNF.	X DTT – VNF - Usagers			7

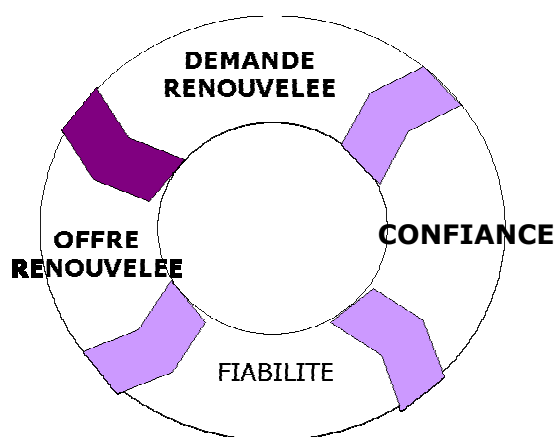
CONCLUSION - SYNTHESE

- Les modèles d'évaluation du potentiel font apparaître des perspectives 2020 entre 13 et 40 Mt.

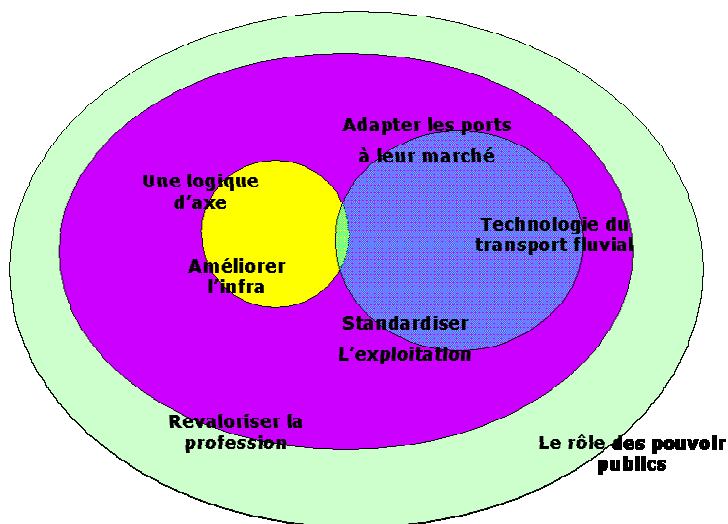
Potentiels 2020 issus des études de modélisation

Schémas de service	Etude CETE	VNF sans doublement des écluses	Réservoir de trafic estimé par le bureau d'études	VNF avec doublement des écluses
13 MT	17 MT	20 MT	38 Mt	40 MT

- Pour y parvenir plusieurs actions doivent être mises en œuvre afin d'amorcer un cercle vertueux reposant sur la confiance dans le mode.



- Ces actions doivent être coordonnées même si elles ne relèvent pas toutes des mêmes dimensions. Une logique relève de l'infrastructure et une autre de l'exploitation. Ces deux domaines sont susceptibles d'amener à une revalorisation de la profession, à condition que l'ensemble soit encadré par les pouvoirs publics.



Enfin, toutes les actions ne produiront pas les mêmes résultats en termes de captation de trafics.

TROIS GRANDS SCENARIOS PEUVENT ETRE TRACES :

- **Seules les actions déjà engagées sont poursuivies.**
Malgré des améliorations au cas par cas de l'offre, le transport fluvial demeure un mode d'ajustement à la route. Les marchés actuels et traditionnels sont conservés avec un développement du conteneur déjà entamé avec la navette RSC.
La voie d'eau demeure un mode très sensible à la conjoncture économique et surtout, dans son développement commercial, très sensible à la concurrence routière.
Dans ce cadre on atteindrait, selon l'étude de référence un trafic de 6 Mt en 2020.
A notre sens, ce chiffre pourrait être légèrement dépassé compte tenu de la croissance observée cette année notamment sur le conteneur.
- **Les actions inscrites ou CPER sont engagées.**
La croissance propre est accrue par une amélioration sensible de l'offre et de la fiabilité. L'absence de hub sur Pagny ne permet toutefois pas de capter les trafics de transit. Par ailleurs, le manque de concertation est préjudiciable à un véritable changement d'échelle et de mentalités (le fluvial n'est pas banalisé, son accès demeure complexe, des développement d'offre connexes demeurent à réaliser).
Il est possible d'atteindre un trafic de 13 Mt à 17 Mt correspondant aux Schémas de Service et à l'étude de référence.
- **Les actions vont au-delà de ce qui est inscrit au CPER et intègrent à la fois ne logique d'axe, un renouvellement de l'offre, une meilleure concertation inter-ports, ... (soit les recommandations de la présente étude)**
Le transport fluvial voit sa croissance augmentée par la captation de flux de transit notamment via l'offre fluvio-maritime. Elle est intégrée de manière plus systématique à la recherche de moyens d'acheminements et de prestations logistiques globales. L'offre est sécurisée ce qui accroît la confiance dans le mode et, par conséquent, les investissements des opérateurs fluviaux, des ports et des usagers.
Des offres standards se développent :
 - en s'appuyant sur une exploitation fluviale massifiée,
 - un principe de groupage,
 - des pré et post acheminements et des livraisons cadencées.Le trafic pourrait alors s'inscrire dans l'ordre de grandeur des 38 Mt repérés par le bureau d'études comme susceptibles de reports modaux en 2020.
Dans ce cadre, un doublement des écluses serait donc à envisager.

