

RAPPORT

2021

med
linkports
la solution logistique

LE PLAN D'ACTION POUR
DYNAMISER LE TRANSPORT FLUVIAL
SUR L'AXE MÉDITERRANÉE RHÔNE-SAÔNE

Rapport de mission de Madame Cécile Avezard, présidente de MedlinkPorts
à Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, ministre en charge des transports

Je remercie le Ministre des transports pour la confiance qu'il m'a accordée en me donnant cette mission.

Je remercie également les administrateurs de Medlink Ports pour le travail collectif de proposition et de rédaction, ainsi que les services de l'État.

Je remercie enfin l'ensemble des acteurs du bassin et personnalités rencontrés, dont la liste se trouve en annexe.

Cécile Avezard,
Présidente de Medlink Ports

Juillet 2021

SOMMAIRE

04	Le 1 ^{er} rapport directement porté par les acteurs du report modal	18	Les conditions de réussite du plan d'action
06	L'axe Méditerranée Rhône-Saône, contexte et diagnostic	19	Les lettres de soutien des territoires
10	Le trafic fluvial de marchandises : potentiel, enjeux et leviers de développement	32	Annexes
13	Le plan d'action en 4 objectifs à mettre en oeuvre par l'État, Medlink et les territoires		
	1 - Diminuer le coût de la maintenance et améliorer sa fiabilité et sa productivité		
	2 - Capturer de nouveaux flux		
	3 - Favoriser l'investissement dans les systèmes de transport fluviaux et le recours à ce mode par les chargeurs		
	4 - Accélérer le verdissement et la digitalisation des services		

LE PREMIER RAPPORT DIRECTEMENT PORTÉ PAR LES ACTEURS DU REPORT MODAL

LA COMMANDE MINISTÉRIELLE

01

LA COMMANDE DU MINISTRE A MEDLINK PORTS (lettre en annexe)

Objectif

Identifier les freins à lever pour dynamiser le mode de transport fluvial à partir des points d'entrée maritime et au sein de l'hinterland de l'axe.

Contenu - procédé

- › adopter une approche très opérationnelle et concrète,
- › s'appuyer sur les travaux de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône-Saône,
- › associer étroitement l'ensemble des parties prenantes concernées,
- › mener la mission avec le soutien des services du GPMM, des DREAL du bassin, de la DGITM et en coordination étroite avec le préfet coordonnateur de bassin.

03

UNE SUCCESSION D'INITIATIVES PUBLIQUES MAIS AVEC PEU DE RESULTATS

Une volonté marquée et ancienne de faire évoluer la situation

Depuis plus de 10 ans, les rapports sur le sujet se succèdent, les acteurs publics (Régions, État via son opérateur VNF, UE...) et privés (CNR) investissent, un délégué interministériel au sein du CGET a été nommé en 2017 pour une durée de 3 ans.

- › Rapport du haut-fonctionnaire Patrice Raulin et son plan d'actions en juin 2011 (préfet coordonnateur de bassin) ; rapport des sénateurs François-Michel Lambert et Elisabeth Lamure et leurs recommandations à différents acteurs en juillet 2016 (Premier ministre),
- › Création de la Délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône-Saône (DIMers), 2017-2020 ; nombreuses études et concertation engagée notamment au travers du conseil interportuaire et logistique de l'axe,
- › 3 générations de contrats de plan interrégionaux Rhône-Saône et programmes opérationnels européens.

02

UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

État initial

- › Un volume de trafic faible au regard du trafic sur l'axe et 3 à 4 fois inférieur aux capacités de l'infrastructure fluviale, malgré de fortes attentes sociétales sur la transition écologique.

Quelques données chiffrées

- › Le trafic fluvial est globalement à hausse en France : en 2019, plus de 56 millions de tonnes (+ 9,0 % par rapport à 2018) et 7 milliards de t.km (+10,0% par rapport à 2018),
- › mais le trafic fluvial est en baisse sur le bassin Rhône-Saône : 6 millions de tonnes en 2019 contre environ 7,2 millions de tonnes transportées par le fleuve en 2010 ; l'année 2020 ayant été très pénalisée par la crise du covid et des incidents d'exploitation,
- › l'axe Méditerranée Rhône-Saône accueille 300 000 t/j de marchandises en circulation (soit l'équivalent de 12 000 camions par jour), c'est un axe logistique essentiel dans les échanges nord-sud ; mais la place du fluvial reste résiduelle.

LA DÉMARCHÉ

UNE CO-CONSTRUCTION AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN

- › Les membres de l'association MedlinkPorts, acteurs publics et privés du bassin Rhône-Saône de plus en plus engagés et organisés, avec des outils et des ressources,
- › Deux séminaires des membres permanents de Medlink, les 9 avril et 25 mai, pour partager les orientations du rapport et co-construire une feuille de route cohérente avec les actions attendues de l'État.

UNE CONCERTATION LOCALE ET NATIONALE ÉLARGIE

- › Un comité de pilotage : DGITM, DREAL Aura, SGAR Aura, GPMM, VNF, CNR,
- › Des échanges avec les autres axes logistiques organisés: Haropa, Norlink,
- › Des entretiens ou contacts avec les représentants des acteurs logistiques dont notamment France logistique, AUTF, FNTR, TLF, E2F et les opérateurs logistiques du bassin Rhône-Saône ainsi que l'UMF,
- › Des rencontres avec les principaux élus du territoire en charge du développement économique et des transports: régions, métropoles et agglomérations pour solliciter leur soutien à la démarche.



DANS UN CONTEXTE FAVORABLE AU NIVEAU LOCAL, NATIONAL ET INTERNATIONAL

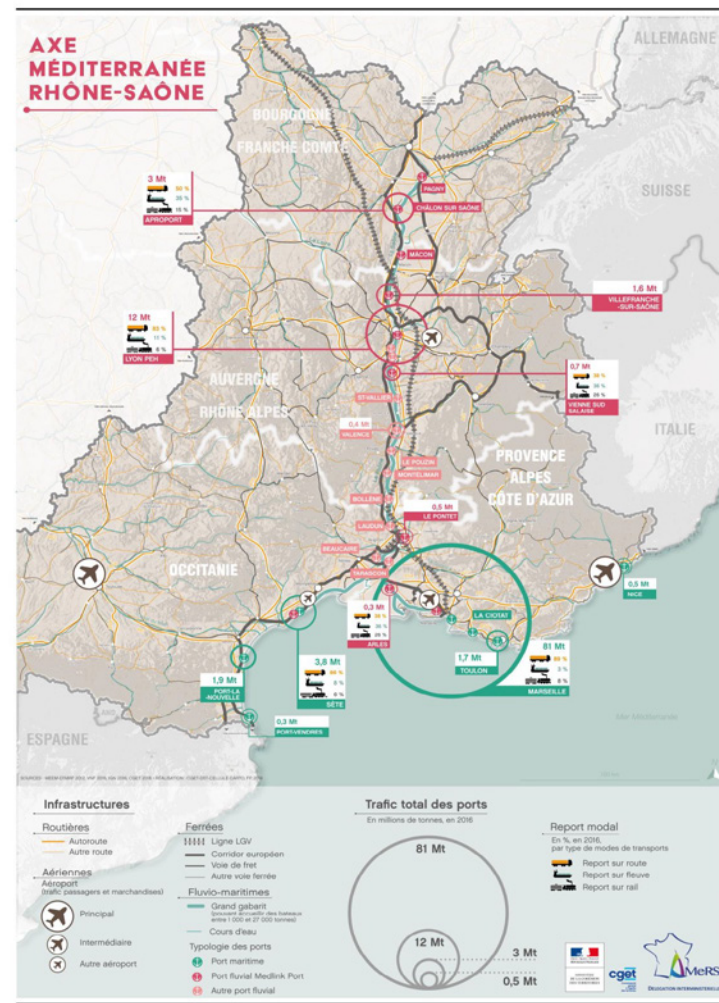
- › Une culture de la coopération entre les différents acteurs,
- › Des ressources nationales (rapports, études, travaux de la DIMers...) et consolidées sur le territoire,
- › Une prise de conscience plus forte face au changement climatique : urgence d'engager des changements structurants dans nos systèmes de transport,
- › Contexte européen favorable à l'action : le programme « green deal » européen - la taxonomie verte identifiant le transport fluvial comme une ressource.



AXE MÉDITERRANÉE RHÔNE-SAÔNE CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

UN AXE LOGISTIQUE MULTIMODAL ET INTER-RÉGIONAL

- › L'axe logistique Méditerranée Rhône-Saône se déploie sur un périmètre englobant le GPMM, 5 autres ports maritimes de la façade méditerranéenne et une dizaine de ports fluviaux. La navigation en grand gabarit est possible jusqu'à Pagny (sud de Dijon).
- › Deux ports maritimes sont embranchés à l'axe fluvial : le GPMM et Sète, via le Canal du Rhône à Sète, d'un gabarit intermédiaire.
- › Les membres permanents de MedlinkPorts sont :
 - 3 ports maritimes : GPMM, Sète et Toulon
 - 9 ports fluviaux : Arles, Avignon-Le Pontet, Valence, Vienne, Lyon, Villefranche, Mâcon, Chalon et Pagny
 - 3 opérateurs de réseaux massifiés : VNF, CNR et SNCF Réseau.
- › 4 régions sont concernées : Occitanie, Provence Alpes Côte d'Azur, Auvergne Rhône-Alpes et Bourgogne Franche-Comté.



(carte plus grande en annexe)

Un axe nord-sud, avec une forte prégnance du range nord, malgré son ancrage méditerranéen

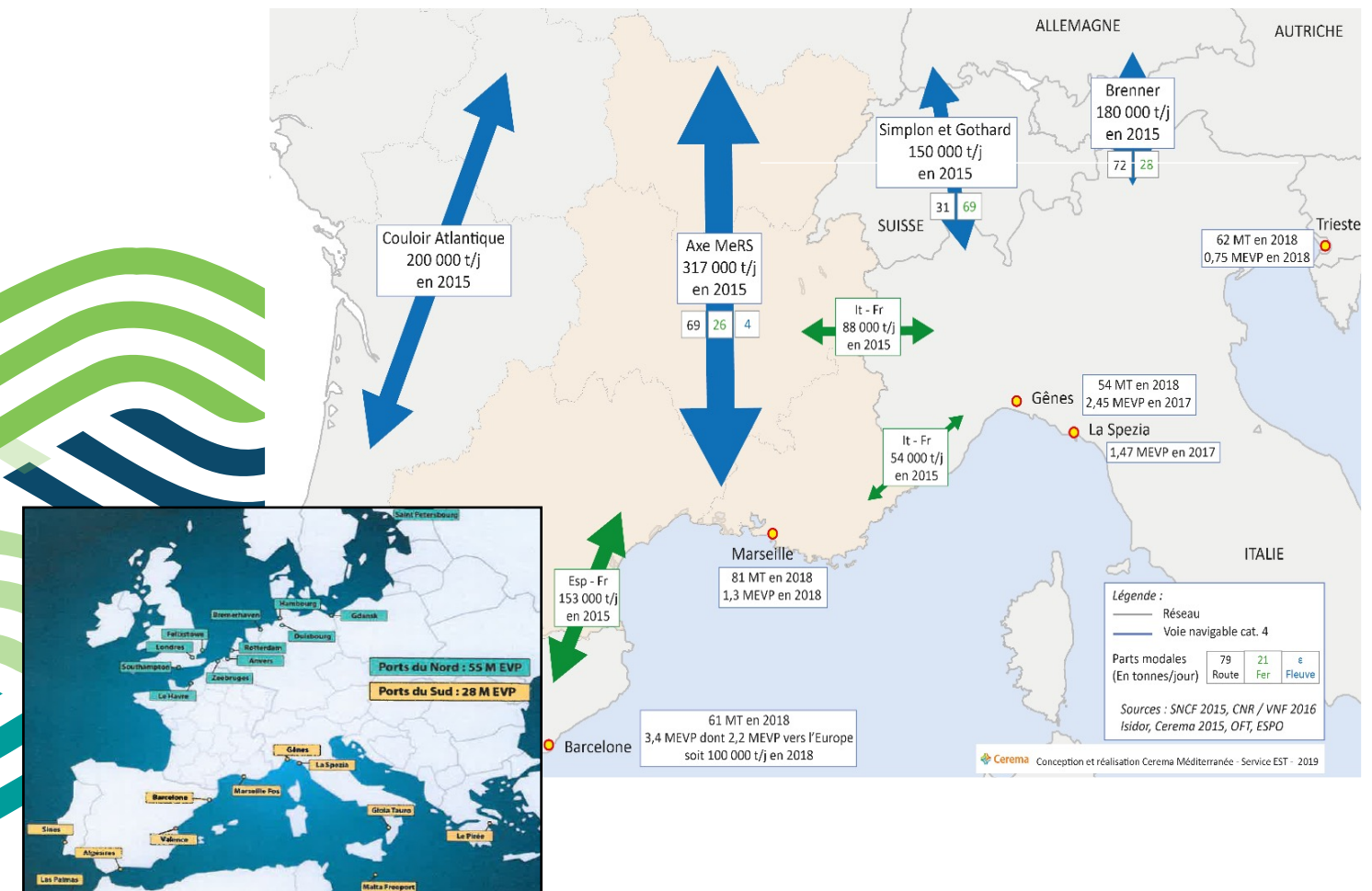


- › L'axe logistique, avec 317 000 tonnes par jour de marchandises est le principal corridor de transport entre la méditerranée et le nord de la France et l'Europe du nord ou de l'est. Il représente à lui seul la somme de ce qui circule sur les axes passant par la Suisse et l'Autriche, sur lesquels le ferroviaire est très bien ou bien développé. C'est le seul axe qui possède une infrastructure fluviale.
- › Le report modal fluvial reste bas (de l'ordre de 4 à 6% selon les années), l'axe étant marqué par une prédominance du transport routier (environ 70%).
- › Le GPMM est le plus grand port maritime de France, le deuxième port de la façade méditerranéenne et la principale porte d'entrée de l'axe : plus de 46% des marchandises qui circulent sur l'axe entrent ou sortent par le GPMM.
- › Les ports du range nord sont beaucoup plus importants: ils captent 75% des marchandises qui entrent en Europe par la mer. On estime qu'à Lyon, 40% du trafic de conteneurs (import ou export) se fait avec le range nord.

Quelques repères de trafics :

Algeiras (101 M t)
Marseille (81 M t)
Valence (73 M t)
Barcelone (61 M t)
Gênes (51 M t)
Tanger Med (51 M t)

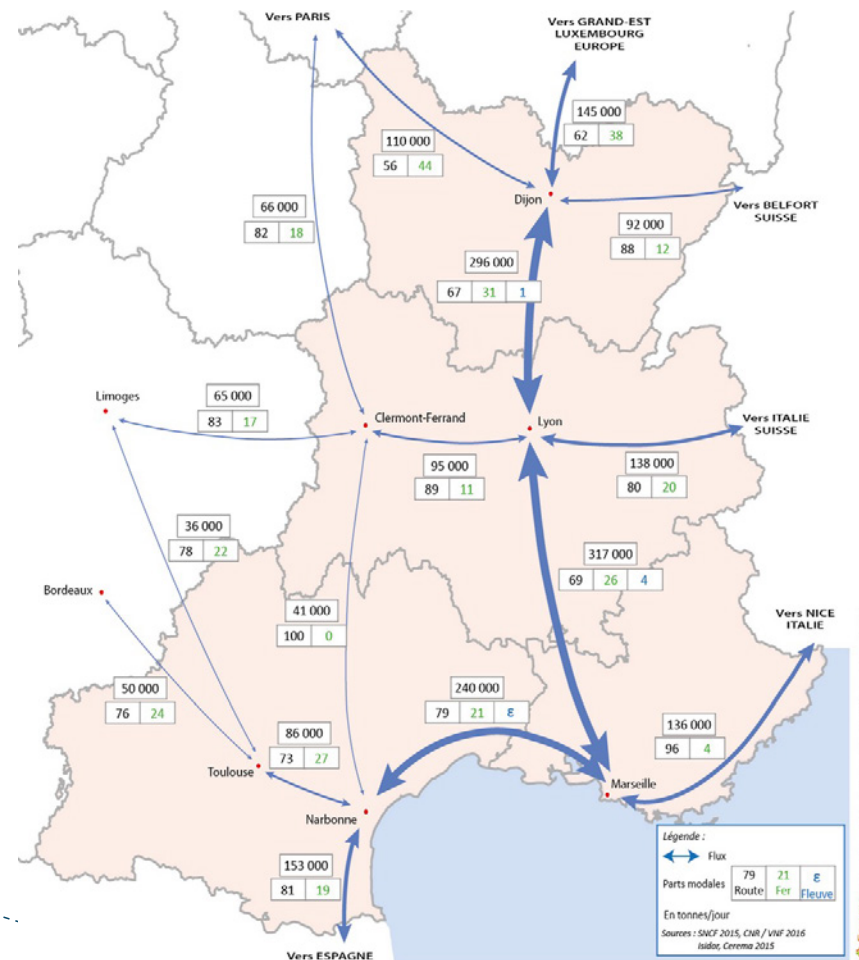
Rotterdam (467 M t)
Anvers (223 M t)
Hambourg (137 M t)
Amsterdam (81 M t)
Le Havre (72 M t)
Brême (60 M t)



AXE MÉDITERRANÉE RHÔNE-SAÔNE CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

Un axe marqué par un fort transit routier international, qui profite de moins en moins à l'économie française

- › L'axe est en forte connexion avec l'international, avec un recours limité aux modes massifiés (maximum 20%).
- › Les marchandises qui y circulent proviennent pour environ 30% de l'Espagne. Par exemple, 65% des conteneurs qui passent par le port de Barcelone ont leur destination vers l'Europe du nord ouest et passent par l'axe. Ce transit exclusivement routier représente 4 000 camions par jour.
- › S'y ajoutent environ 1 250 camions à destination ou en provenance des régions du sud de la France et le trafic inter régional.
- › Les trajets routiers de + 1 000 km réalisés sous pavillon français ont été divisés par deux entre 2010 et 2017, alors que le trafic sur ce segment a augmenté de 5%.



UNE CULTURE DE COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Ces dernières années, sous l'impulsion de l'État ou de leur propre initiative, les acteurs du territoire ont engagé des travaux permettant de disposer aujourd'hui d'une ambition et d'un programme partagés sur le fluvial et son interaction avec le ferroviaire sur l'axe (voir annexes).

1 | LE « SCHÉMA FLUVIAL » RHÔNE-SAÔNE

Commandé par le CIMER 2018 à VNF et CNR, le schéma portuaire et fluvial sur l'ensemble de la dorsale Rhône-Saône donne une vision de long terme. Mené en 2019 et 2020, en concertation avec les membres du conseil interportuaire du bassin et notamment avec les 4 régions, un scénario ambitieux a été retenu. Ce schéma doit être formellement adopté par les nouveaux exécutifs régionaux.

Objectif › faire de l'axe Méditerranée Rhône-Saône un axe performant sur le plan technique, économique et environnemental, en combinant une ambition internationale et une réappropriation territoriale (le fluvial -fret et tourisme- au service du développement durable des territoires).

2 | LE PROJET DE CONTRAT DE PLAN INTERRÉGIONAL RHÔNE-SAÔNE 2021-2027, 3^{ème} GÉNÉRATION

Le plan Rhône-Saône est depuis plus de 10 ans l'outil financier contractuel permettant de coordonner les financements des acteurs autour d'un programme concerté. **Le volet fluvial du CPIER 2021-2027 a été travaillé en 2020, mais n'est pas à ce jour validé.**

Défis › faire du transport fluvial un mode de transport performant et écologique (180 M€ d'investissements et 77 M€ de cofinancements) avec 3 grands objectifs:

- › Augmenter de 25 % le tonnage du transport fluvial dans les échanges le long de l'axe Rhône-Saône à l'horizon 2027,
- › Améliorer la performance multimodale des ports en augmentant les transbordements portuaires de 25 % vers chaque mode massifié,
- › Verdier de 30 % la flotte captive du bassin Rhône-Saône.

3 | COORDINATION FLUVIALE ET FERROVIAIRE : VERS UNE CONVENTION VNF-CNR-SNCF RÉSEAU

En déclinaison de la stratégie nationale de rapprochement des opérateurs de réseaux massifiés, VNF, CNR et SNCF Réseau travaillent à une convention de partenariat.

Défis › faire des axes ferroviaires et fluviaux les voies principales de circulation des marchandises adaptées à ces modes de transport sur l'axe, non pas dans une logique de concurrence mais dans une logique de complémentarité et en bonne intelligence avec la route.

4 | UN PROJET TERRITORIAL CONCERTÉ POUR LE CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le Canal du Rhône à Sète permet de connecter par la voie d'eau le port de Sète à l'axe Rhône-Saône.

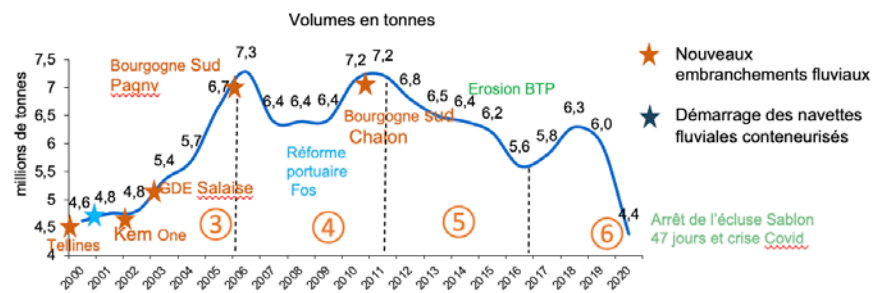
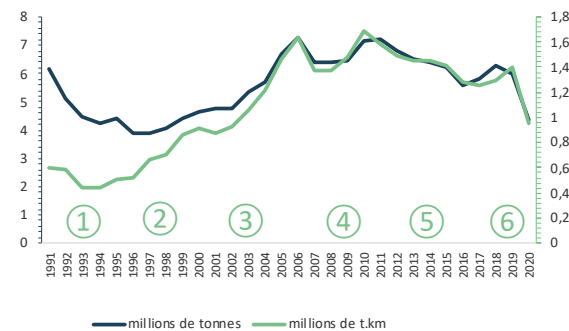
Une concertation, menée au deuxième semestre 2020 par le préfet François Lalanne, entre l'État, les collectivités et toutes les parties prenantes publiques et privées (clients, usagers ou gestionnaires du canal ou des espaces naturels à proximité) a permis de définir une vision renouvelée de la vocation du canal et, par voie de conséquence, des investissements et programmes qu'il s'agit de lancer conjointement pour faire de cet axe un levier du développement durable du territoire.

Objectif › le projet est celui d'un canal de gabarit intermédiaire permettant de mixer les usages du transport de fret (jusqu'à 1 800 t d'emport) et du tourisme. D'importants travaux de régénération de l'infrastructure sont nécessaires, de même que le développement d'une gestion sédimentaire complexe, tout cela dans un milieu particulièrement sensible du point de vue environnemental et paysager.

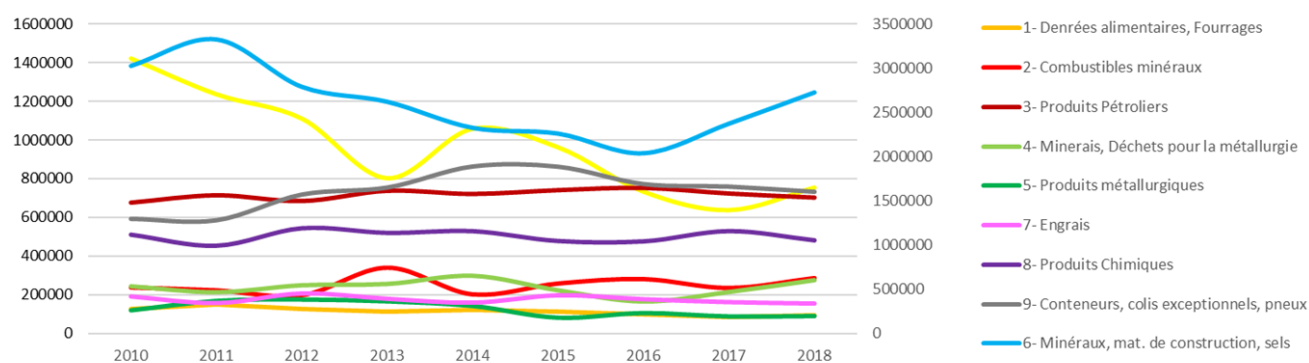
TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES : POTENTIEL ET ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

UN AXE FLUVIAL QUI DOIT ENCORE TROUVER SA PLACE

- ① **1990-1995** : trafics fluviaux essentiellement constitués de vrac solides et liquides,
- ② **1995-2000** : diversification des trafics avec de nouveaux embranchements portés par les filières de la chimie lourde et des céréales,
- ③ **2000-2006** : croissance continue portée par de nouvelles implantations industrielles (silos de Tellines, chimie lourde KemOne, ferrailles recyclées à Salaise, ...),
- ④ **2007-2011** : fortes baisses des trafics historiques puis reprise ;
- ⑤ **2012-2016** : crise du fluvial, crise céréalière, érosion BTP, sel, charbon...
- ⑥ **2019** : une croissance du trafic fluvial mais qui reste très mesurée dans le bassin MeRS, année 2020 préoccupante notamment pour les conteneurs et crise sanitaire COVID.



Evolution des tonnages par filières



Sources : les illustrations de cette page sont issues du schéma fluvial Rhône-Saône, novembre 2019

DES FILIÈRES À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT... (voir annexes)

- › **Les conteneurs** : le trafic fluvial de conteneurs se situe aujourd'hui aux alentours de 85 000 EVP par an, sur un marché maritime de plus d'un million d'EVP en 2020. On estime le trafic fluvial « plancher » à 100 000 EVP (chiffre atteint en 2015) et le potentiel captable à 190 000 EVP à l'horizon 2025 et 300 000 EVP à l'horizon 2030.
- › **Le bois** : possibilité de multiplier par 6 le trafic actuel à l'horizon 2030, pour atteindre 480 Mt/an, soit 13% de part de marché.
- › **Le BTP** : sous réserve de bien anticiper la localisation des plateformes de chargement-déchargement, le trafic de matériaux BTP peut doubler à l'horizon 2030, soit + 1,5 à 2Mt/an, sur un trafic total actuel d'un peu plus de 2 Mt/an.
- › **La chimie** : potentiel de doublement à l'horizon 2030 des trafics (chimie et engrais) qui sont actuellement compris entre 600 000 et 700 000 t/an, ce qui ferait passer la part de marché du fluvial de 10% à 20% des marchandises transportées pour cette filière à l'échelle des 3 régions BFC, AURA et PACA (tous ces flux n'étant pas orientés nord-sud).

... OU À FORTE VALEUR AJOUTÉE POUR LA SOCIÉTÉ (voir annexes)

- › **La chimie, les matières dangereuses** : un fort enjeu en matière de sécurité dans la vallée du Rhône, où les axes routiers passent parfois au cœur de grandes agglomérations.
- › **Les colis lourds ou exceptionnels** : un enjeu en matière de sécurité routière, de diminution de la congestion et de préservation des infrastructures routières.
- › **La logistique urbaine, logistique du dernier kilomètre** : un enjeu essentiel pour la congestion routière en centre urbain, pour le bruit et surtout pour la qualité de l'air, le développement de la logistique urbaine fluviale allant de pair avec la mise en place des ZFE (zones à faibles émissions).

POUR L'ÉCONOMIE ET POUR L'ENVIRONNEMENT

Sur l'exemple particulier des conteneurs : les études montrent qu'il y a un fort potentiel de développement et que le fluvial est compétitif sur le plan économique, il peut même être moins cher pour le chargeur. Mais le fluvial est peu connu et apparaît complexe, on entend trop souvent « *le fluvial, c'est moins cher et plus vertueux, mais la route, c'est tellement plus simple !* ».

Les enjeux d'un changement des pratiques sont pourtant très importants.

Sur le seul trafic des conteneurs, doubler le trafic sur l'axe, ce qui est à notre portée, fera gagner au territoire chaque année :

- › 60 000 teq CO2,
- › 23 millions de litres de carburant,
- › 10 M€ par an de coûts externes, et ce sans surcoût pour les chargeurs, et sans investissement majeur dans les infrastructures.

POUR LE RESPECT DE NOS ENGAGEMENTS

- › L'objectif de la coalition « rail freight forward » (acteurs du ferroviaire européens) est d'atteindre 30% de part modale d'ici 2030 ; les nouveaux objectifs de l'Union Européenne, tels qu'annoncés dans « the european green deal », sont d'atteindre 75% de part modale pour les transports massifiés d'ici 2050... nous en sommes très loin !
- › Les projections montrent que sans intervention, la part modale des modes massifiés va diminuer, passant de 20 % à 18% d'ici 2030 : **le « fil de l'eau » ne suffit pas !**
- › **Sans une politique volontariste** pour faire évoluer les pratiques des chargeurs et pour développer un transport fluvial et ferroviaire performant, **nous affectons la qualité de vie des habitants et celle de l'environnement, nous perdons de la richesse pour les territoires et nous compromettons leur attractivité !**

TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES : LES LEVIERS DU DÉVELOPPEMENT

1 | Le recours au fluvial nécessite des opérations de manutention spécifiques au port maritime ou fluvial et le plus souvent un pré ou post acheminement routier (« le dernier kilomètre »). Cette rupture de charge entraîne un surcoût, notamment par rapport au mode routier, compensé par le faible coût du transport fluvial stricto sensu. Cependant, la compétitivité de la chaîne logistique fluviale repose en grande partie sur la qualité, la rapidité et la maîtrise du coût de cette opération de manutention. La performance et la productivité globale de celle-ci doit être améliorée.

2 | De nombreuses études montrent que le fluvial dispose d'un important potentiel de développement de son trafic, soit pour ses clients historiques (pondéreux, chimie, céréales, bois, conteneurs...), soit sur de nouveaux flux (déchets, économie circulaire, logistique urbaine...). Une véritable démarche coordonnée doit être entreprise pour augmenter la part du fluvial dans le transport de marchandises.

3 | Si l'on veut développer le transport fluvial, il faut investir.

› L'infrastructure, les aménagements et équipements portuaires sont globalement de bon niveau. La dynamique existante autour du volet fluvial du plan Rhône-Saône, qui implique financièrement les régions, la CNR, les opérateurs portuaires et l'État (au travers de VNF), doit être soutenue et poursuivie.

Le Canal du Rhône à Sète, infrastructure fragile à la gestion complexe, doit faire l'objet d'un important programme de modernisation et de régénération.

› Il faut également investir dans de nouvelles unités de transport et plus généralement dans les systèmes de transport fluviaux. En effet, depuis 10 ans, le bassin a perdu des unités de transport et de la cale. Ainsi en 2012, on comptait 121 unités pour un total de port en lourd de 187 000 tonnes, alors qu'en 2021, le bassin dispose de 77 unités pour un total de 144 000 tonnes.

Par ailleurs, les chargeurs qui modifieraient leur système logistique en intégrant ou en développant davantage le fluvial peuvent également être amenés à investir pour cela.

Il s'agit donc, pour la puissance publique d'investir et de favoriser l'investissement des acteurs privés dans le secteur fluvial.

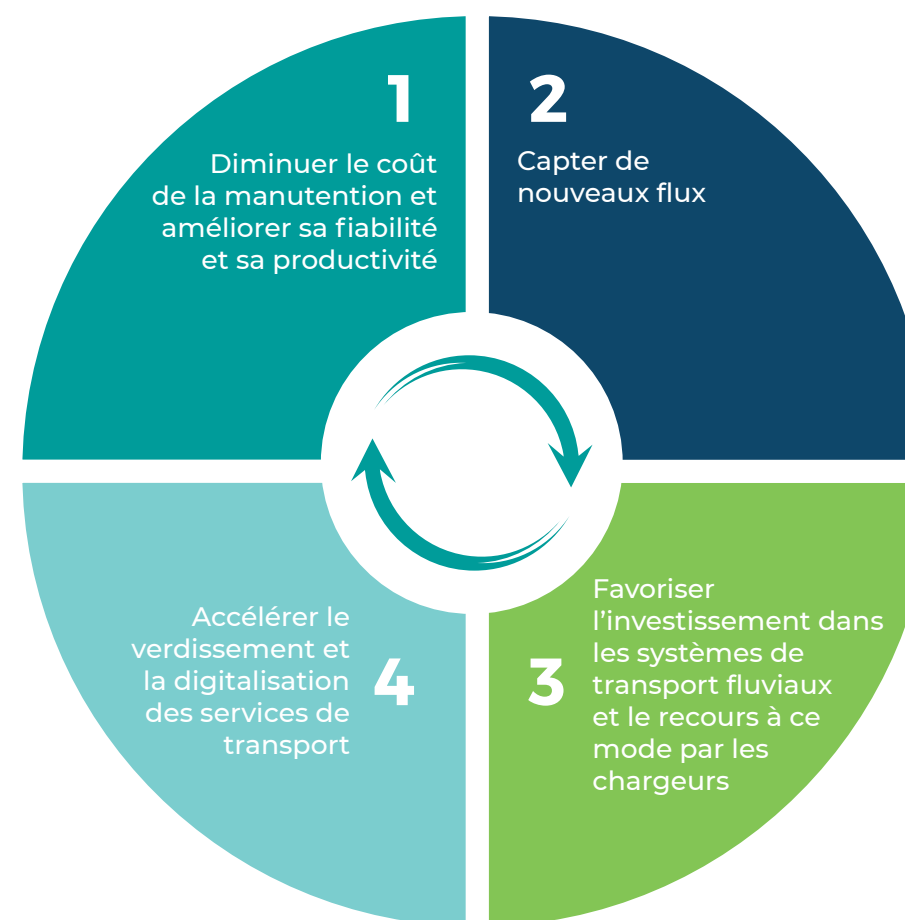
4 | Enfin, le secteur fluvial doit accélérer son verdissement et développer les usages numériques.

Si le transport fluvial reste écologiquement très intéressant notamment du fait de sa massification, il n'en demeure pas moins que les moteurs doivent améliorer leur performance environnementale. De même, les ports doivent poursuivre leurs efforts sur la qualité environnementale globale de leurs équipements et de leurs modes d'exploitation.

Un important programme de verdissement de la flotte et du secteur fluvial (déjà engagé) est à coordonner et à soutenir dans la durée.

Dans un autre registre, la digitalisation du système logistique fluvial peut améliorer grandement sa performance globale et faciliter la massification des flux. Il s'agit donc d'accélérer le mouvement de modernisation du secteur fluvial autour de ces deux axes principaux que sont le verdissement et le numérique.

LE PLAN D'ACTION EN 4 OBJECTIFS À METTRE EN ŒUVRE PAR L'ÉTAT, MEDLINK ET LES TERRITOIRES



MOBILISER TOUS LES ACTEURS :

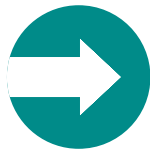
- › Une **impulsion politique forte et indispensable de l'État**
- › Une coopération renforcée des **opérateurs d'infrastructures et de réseaux**
- › Un soutien **des territoires** dans l'exercice de leurs compétences en matière de transport, de développement économique, d'urbanisme et de transition écologique

60 ACTIONS

présentées par objectif, par acteur et par ordre d'importance ou d'urgence.

LE PLAN D'ACTION EN 4 OBJECTIFS À METTRE EN ŒUVRE PAR L'ÉTAT, MEDLINK ET LES TERRITOIRES

(en annexe tableaux récapitulatifs des actions pour chaque acteur)



DIMINUER LE COÛT DE LA MANUTENTION AMÉLIORER SA FIABILITÉ ET SA PRODUCTIVITÉ

Les actions à mettre en œuvre par l'État

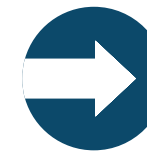
- 1 | Impulser auprès des manutentionnaires et armateurs de conteneurs du GPMM une réflexion visant un changement de mode de facturation, avec l'objectif de neutraliser le surcoût pour la manutention fluviale des conteneurs, celle-ci pouvant être intégrée dans les THC
- 2 | Clarifier, en le spécifiant, le rattachement conventionnel du personnel des ports intérieurs pour préserver leur compétitivité
- 3 | Permettre la modularité des durées d'amortissement ainsi que le sur-amortissement des équipements et outillages portuaires, notamment « verts »
- 4 | Faciliter les procédures douanières à l'import notamment en donnant un statut douanier au conteneur en bord de barge
- 5 | Prévoir une dérogation au RGEN pour le financement public des outillages publics dans les ports fluviaux intérieurs ; prolongement du PARM au-delà de 2022 en augmentant l'intensité de l'aide (50%) aux équipements de manutention
- 6 | Maintenir la détaxation temporaire du GNR pour son utilisation portuaire

Les actions à mettre en œuvre par Medlink et ses membres

- 1 | GPMM : proposer aux acteurs de la place portuaire d'identifier des solutions à court terme pour optimiser les accès aux quais sur les terminaux à conteneurs, engager une étude puis une programmation des investissements pour améliorer le traitement du fluvial (contrat de progrès fluvial à court et moyen terme)
- 2 | Développer de nouveaux services à valeur ajoutée (logistique, stockage sous douane, etc.)
- 3 | Définir des indicateurs de qualité du service dans les ports intérieurs et maritimes pour le fluvial (temps d'immobilisation des bateaux, délais de traitement, horaires d'ouverture...), les suivre et les communiquer régulièrement
- 4 | Soutenir et encourager l'investissement dans les outillages performants et innovants (automatisation de crochets par exemple) ainsi que dans les infrastructures portuaires (postes à quai, etc.), en recherchant la mutualisation des outillages entre les ports
- 5 | Prévoir des emplacements pour les services à quai (collecte des déchets, fournitures d'eau, bornes électriques etc.)

Les actions à mettre en œuvre par les territoires

- 1 | Soutenir l'investissement dans les infrastructures portuaires (postes à quai, aménagements...)



CAPTER DE NOUVEAUX FLUX

Les actions à mettre en œuvre par l'État

- 1 | Confier au préfet de bassin une expérimentation visant à augmenter certains flux de colis lourds
- 2 | Engager avec les gestionnaires portuaires l'étude des conditions de stationnement des marchandises dangereuses sur les plateformes portuaires pour en faciliter l'accueil
- 3 | Etudier l'ouverture des zones de chalandise des unités de traitement ou de stockage des déchets ultimes à des zones géographiques éloignées lorsque les déchets sont transportés par la voie d'eau
- 4 | Etudier, à l'échelle de l'axe, les enjeux logistiques de l'économie circulaire pour renforcer le transport fluvial et fluviomaritime de déchets pour leur réutilisation, leur recyclage ou leur valorisation
- 5 | Développer le concept de « sites industriels clés en main » sur certains sites industrialo-portuaires

Les actions à mettre en œuvre par Medlink et ses membres

- 1 | Développer des outils au service de la promotion commerciale (simulations, services de navette, marketing, études spécifiques) et une stratégie d'approche de clients ciblés territoire par territoire
- 2 | Accompagner le développement du transport des colis lourds et matières dangereuses en développant notamment les capacités d'accueil
- 3 | Présenter des offres par filières dans les salons professionnels
- 4 | Adapter les plateformes aux besoins de l'économie circulaire (nouveaux matériaux...)
- 5 | Adapter les équipements et outillages aux besoins spécifiques de la logistique urbaine - un nouveau gisement pour la desserte des centres urbains
- 6 | Cibler certains prospects institutionnels (ministère des armées, EDF, ...)
- 7 | Mettre en place une bourse de fret
- 8 | Réserver les terrains équipés disponibles (sur les sites portuaires sous maîtrise) aux entreprises utilisant les modes massifiés

Les actions à mettre en œuvre par les territoires

- 1 | Intégrer les modes massifiés (fer/fleuve) dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT et SRADDET) et les projets de territoire ainsi que dans les politiques de développement économique
- 2 | Réserver les terrains équipés disponibles fer/fleuve aux entreprises utilisant les modes massifiés et accroître l'offre foncière disponible bord à voie d'eau
- 3 | Intégrer les modes massifiés dans les marchés publics
- 4 | Inciter les entreprises à recourir à une logistique verte dans la politique d'animation des réseaux économiques
- 5 | Etudier le transport des déchets (et produits de l'économie circulaire) par le transport fluvial/ferroviaire
- 6 | Encourager le développement de la logistique urbaine fluviale

LE PLAN D'ACTION EN 4 OBJECTIFS À METTRE EN ŒUVRE PAR L'ÉTAT, MEDLINK ET LES TERRITOIRES

(en annexe tableaux récapitulatifs des actions pour chaque acteur)



Les actions à mettre en œuvre par l'État

FAVORISER L'INVESTISSEMENT DANS LES SYSTÈMES DE TRANSPORT FLUVIAUX ET LE RECOURS À CE MODE PAR LES CHARGEURS

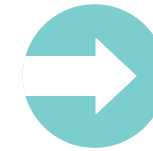
- 1 | Pérenniser le transport de fret sur le canal du Rhône à Sète en investissant dans la rénovation de l'infrastructure et en accompagnant la maîtrise d'ouvrage des travaux ainsi que la gestion sédimentaire
- 2 | Annoncer la prise en compte du volet fluvial dans le futur CPIER Rhône-Saône jusqu'en 2027, par un avenant qui interviendra en 2022
- 3 | Soutenir les « transporteurs et chargeurs verts », en valorisant par des mécanismes incitatifs l'intégration ou le développement de la part fluviale et ferroviaire dans les systèmes logistiques des chargeurs, des commissionnaires et des transporteurs
- 4 | Mettre en place des objectifs de report modal dans les principales filières utilisatrices du fluvial, en concertation avec celles-ci
- 5 | Mettre en place l'écolabellisation des flux
- 6 | Intéresser/pénaliser les armateurs et manutentionnaires au résultat en matière de report modal
- 7 | Etudier puis communiquer le gain en « coût complet » (bilan carbone, impacts sur la santé - qualité de l'air, bruit- qualité de vie des habitants, la congestion et la sécurité routière...) du transport fluvial

Les actions à mettre en œuvre par Medlink et ses membres

- 1 | Capturer les sources de financements européens et nationaux (BPI...) par une démarche collective
- 2 | Accompagner les prospects intéressés en cofinçant des études spécifiques de modification de leur système logistique
- 3 | Accompagner les chargeurs ou entreprises de transport qui souhaitent investir dans le fluvial (unités de transport, conteneurs 45 pieds...)
- 4 | Mobiliser les fonds du Plan Rhône et du Plan 5Rhône (CNR)
- 5 | Développer des OFP dans les plateformes portuaires

Les actions à mettre en œuvre par les territoires

- 1 | Favoriser l'implantation d'investisseurs intéressés/motivés par la présence des infrastructures ferroviaires et fluviales sur le bassin
- 2 | Soutenir et développer la formation professionnelle dans le secteur fluvial, encourager l'ouverture au volet fluvial dans les formations logistiques
- 3 | Anticiper la possibilité de création d'un nouveau site de chantier naval dans le nord du bassin



Les actions à mettre en œuvre par l'État

ACCÉLÉRER LE VERDISSEMENT ET LA DIGITALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

- 1 | Faire du volet fluvial (unités et systèmes de transport) un des objectifs de l'agence d'innovation pour les transports
- 2 | Favoriser l'accélération des homologations à l'échelle européenne des innovations françaises et leur valorisation
- 3 | Mettre en place des mesures incitatives pour accélérer le renouvellement de la flotte et favoriser les innovations les plus performantes d'un point de vue environnemental (décarbonnées) pour tous les investissements logistiques (transport, manutention...)
- 4 | Planifier le futur réseau d'avitaillement en énergies pour la logistique à l'horizon 2025 et 2030
- 5 | Créer des synergies avec les structures déjà existantes dans le secteur maritime (GICAN et cluster maritime français)

Les actions à mettre en œuvre par Medlink et ses membres

- 1 | Electrifier les quais et mettre en place un système cohérent de tarification le long de l'axe (multisite)
- 2 | Accélérer la digitalisation des services (connexion des SI ferroviaires, fluviaux et maritimes, mise en place d'un éco-calculateur...)
- 3 | Etudier les besoins en avitaillement en nouvelles énergies (notamment l'hydrogène) pour le fluvial et le ferroviaire sur l'axe MeRS (en lien avec les collectivités) et s'insérer dans une planification multimode sous pilotage État
- 4 | Poursuivre l'expérimentation Promovan visant à développer une flotte hydrogène sur le bassin Rhône-Saône
- 5 | Éditer des guides pour faciliter le « comment faire » des professionnels de transport (rétrofit de moteurs, nouvelles techniques etc.)
- 6 | Veille industrielle sur les nouvelles technologies

Les actions à mettre en œuvre par les territoires

- 1 | Mieux intégrer les ports dans leur environnement urbain (accessibilité, intégration paysagère/transition urbaine, gestion des déchets, accompagnement pour diminuer les nuisances...)
- 2 | Intégrer les besoins et opportunités de la filière logistique fluviale et ferroviaire dans les schémas de développement et d'utilisation des énergies nouvelles et plus largement dans les stratégies de décarbonation
- 3 | Accompagner la filière fluviale dans l'innovation et en particulier dans son verdissement

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PLAN D'ACTION

UN PORTAGE POLITIQUE FORT DE LA PART DE L'ÉTAT

- › Une nouvelle impulsion avec des suites concrètes portées par le ministre chargé des transports,
- › Un ancrage dans la durée du soutien de l'État au travers de la nomination d'un nouveau délégué interministériel à l'axe Rhône-Saône.

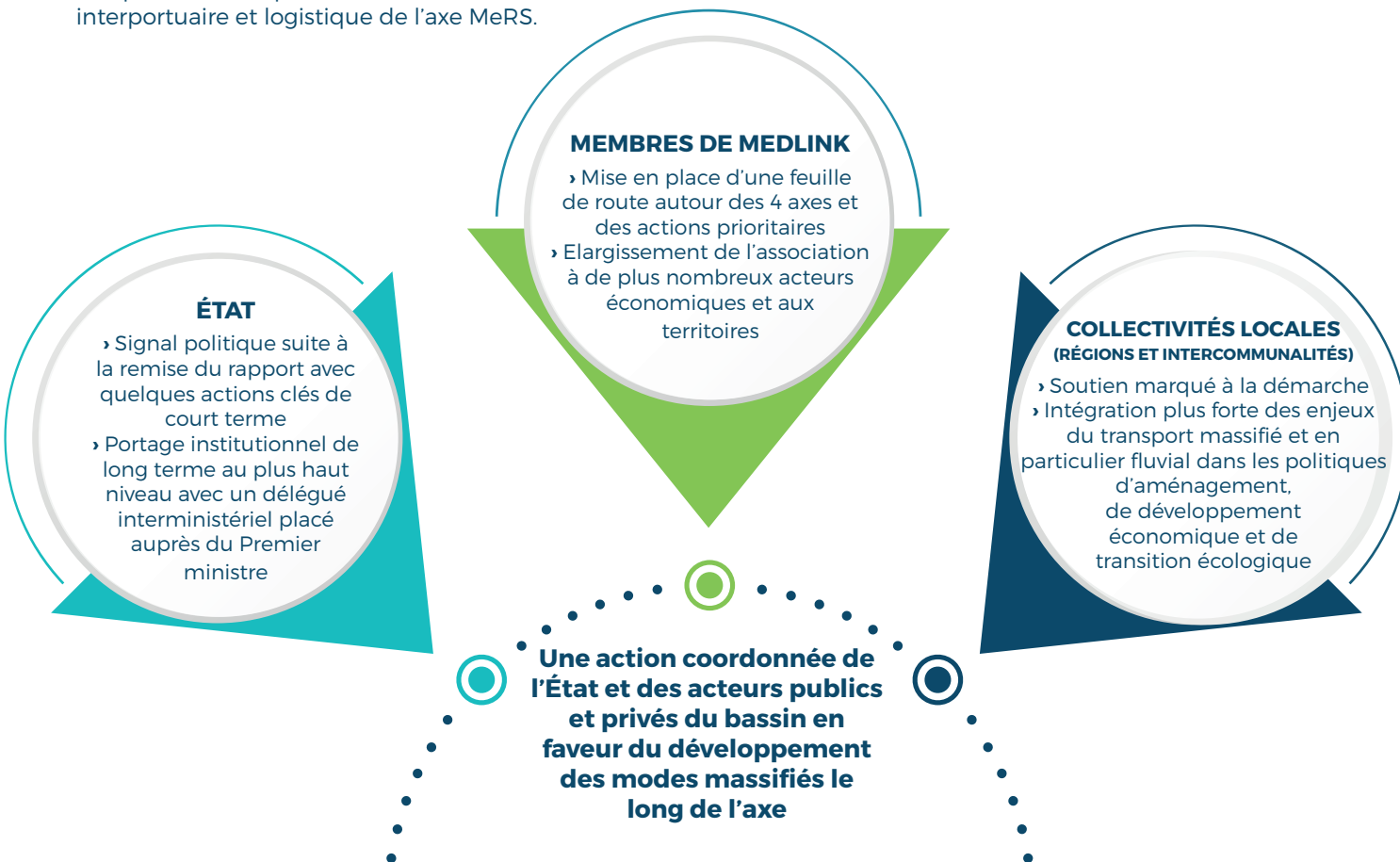
La performance logistique de l'axe Méditerranée Rhône-Saône est d'importance stratégique pour garantir la compétitivité de ces territoires et diminuer sensiblement les impacts environnementaux de l'activité de transport. Ce sujet mérite d'être porté au plus haut niveau par l'État, avec la nomination d'un délégué interministériel, placé auprès du Premier ministre à l'instar de ce qui existe pour l'axe Seine.

Il assurera, au plus haut niveau, le lien avec Medlink et sera en prise avec les administrations centrales et les instances européennes. Il coordonnera la vision et l'action de l'État sur l'ensemble des problématiques logistiques de l'axe qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales, avec la mission de développer le report modal. Il présidera le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe MeRS.

UNE COOPÉRATION TERRITORIALE RENFORCÉE, MEDLINK POUVANT DEVENIR LE CREUSET DU « TERRITOIRE ORGANISÉ » SUR LE SUJET DU REPORT MODAL

Medlink cherchera à faire évoluer son assise territoriale :

- › En augmentant le nombre des membres partenaires, opérateurs économiques clients ou usagers du réseau,
- › En proposant aux régions, métropoles et communautés d'agglomérations de prolonger leur soutien et d'adhérer à l'association (voir lettres ci-après),
- › En associant très étroitement l'État territorial (Préfets, DREALs notamment).



LES LETTRES DE SOUTIEN DES TERRITOIRES

Le Président

Madame Cécile AVEZARD
 Présidente de Medlink Ports
 4 rue Jonas Salk
 69007 LYON

Nos réf. : S2106-03686

Le Conseil régional, le **18 JUIN 2021**

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. le Ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du Conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial d'axe » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône-Saône 2021-2027, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention.

Je me permets de rappeler ici le rôle moteur des quatre Régions de l'axe, qui ont su accompagner, au fil des années, les investissements permettant de moderniser les infrastructures du Rhône et de la Saône et la manutention portuaire, mais aussi les équipements et les services utiles à l'ensemble du bassin, qu'il s'agisse des équipements de réparation navale, des outils de formation aux métiers de la voie d'eau ou des systèmes d'information et de gestion du trafic. A cet égard, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait figure d'exemple et s'est distinguée à la fois par son esprit de solidarité territoriale et par une dynamique constante en faveur des actions de recherche et d'innovation, destinées à promouvoir une logistique décarbonée.

Des investissements sont à poursuivre pour garantir la performance de l'axe, la fluidité de la navigation et une offre de services qualitative pour les navigants comme pour les chargeurs.

Il importe à cet égard que l'Etat poursuive et amplifie sa mobilisation sur l'axe Rhône-Saône aux côtés des Régions en allouant une enveloppe budgétaire dans le cadre du prochain CPIER qui soit à la hauteur des enjeux du transport fluvial et qui couvre l'ensemble des besoins (et pas seulement l'investissement dans les infrastructures portuaires). La valorisation des crédits de VNF et de CNR ne saurait suffire à assurer l'équilibre des participations qui s'impose au sein d'un tel contrat.

J'insiste particulièrement sur trois autres défis majeurs que vous avez identifiés dans votre rapport et qui nécessitent une mobilisation collective, aux différentes échelles.

Celui de la transition énergétique d'abord, avec la nécessité d'évoluer vers une flotte zéro émissions et de déployer un réseau d'avitaillement multi-énergies vertes le long de l'axe, de sorte que la navigation fluviale reste concurrentielle et en avance en termes de performance environnementale. La Région Auvergne-Rhône-Alpes active pour cela l'ensemble des leviers à sa disposition, il convient parallèlement d'agir sur les leviers que sont en particulier la fiscalité et la réglementation.

Celui de l'attractivité ensuite, en optimisant l'usage des modes massifiés par les filières de production ayant historiquement recours à la multimodalité, en identifiant de nouvelles filières cibles et en simplifiant l'implantation des entreprises utilisatrices (procédures allégées et accélérées).

Celui de la compétitivité économique enfin. Si la fiabilité et l'empreinte environnementale sont des atouts de taille, le coût du transport reste prépondérant dans le choix des donneurs d'ordre. D'importants progrès peuvent être faits à cet égard au travers des modèles d'exploitation et de tarification portuaire. A ce sujet, le Premier Ministre m'a confirmé le 17 mars dernier avoir missionné le Ministre chargé des transports, pour examiner avec attention la mutualisation des frais de passage portuaire.

Il est clair qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées activant tous les leviers est nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.



Laurent WAUQUIEZ





RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Madame Cécile AVEZARD
Présidente de l'Association Medlink
Ports
4 rue Jonas Salk
69 007 LYON

RM/SGE-D21-01774

Marseille, le 05 JUIL. 2021

Madame la Présidente,

Vous m'avez transmis le 11 juin dernier un projet de rapport répondant à la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par Monsieur Jean-Baptiste DJEBARRI, Ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial et d'accélérer la transition écologique sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Cette mission s'est appuyée sur les travaux passés, notamment ceux menés dans le contexte de la délégation interministérielle Méditerranée-Rhône-Saône à laquelle la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a apporté son concours dès l'origine. Je regrette à cet égard que cette délégation se soit interrompue brutalement alors même qu'un large écosystème d'acteurs, institutionnels comme économiques, s'était mobilisé autour de ces mêmes objectifs.

Vos propositions, dont je salue le caractère pragmatique et opérationnel, dressent les contours de la feuille de route de l'Association Medlink Ports qu'il s'agit de faire contribuer plus activement au développement des modes massifiés sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône prenant en considération la diversité de ses membres.

... / ...



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
Téléphone 04 91 57 50 57 – télécopie 04 91 57 51 51

Application du Règlement général de protection des données personnelles : la Région dispose d'un traitement informatisé de gestion du courrier, dont le fondement est l'intérêt légitime. Les informations collectées pourront donner lieu à des actions de communication institutionnelle, reposant sur sa mission d'intérêt public. Pour plus d'informations sur le cadre juridique et l'exercice de vos droits, vous pouvez consulter sur Internet la page : <https://www.marregionmad.fr/donnees-personnelles>

Vous inscrivez également dans votre projet de rapport les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'État. Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute mon attention et mon soutien. Je vous confirme l'engagement de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en faveur du transport fluvial, vecteur d'aménagement durable de nos territoires, de réindustrialisation et de résilience de nos chaînes logistiques au sortir de la crise sanitaire, et de développement d'un hinterland compétitif pour le Grand port maritime de Marseille. De plus, je me permets d'insister sur la nécessaire accélération de la modernisation et du verdissement du fret fluvial sur le bassin Rhône-Saône. Les expérimentations et innovations sont nombreuses mais les concrétisations restent un défi.

Pour finir, je souhaite insister sur l'urgence à disposer enfin d'une confirmation de l'engagement de l'État en faveur du transport fluvial à travers la future programmation du Contrat de plan interrégional État-Régions Plan Rhône Saône 2021-2027, indispensable à la bonne mise en œuvre de vos propositions. Une contribution à la hauteur des enjeux de la filière sur notre bassin constitue le signal fort que nous attendons tous pour poursuivre sans retard notre partenariat, avec le concours de Medlink Ports préférentiellement. La remise de votre rapport devrait en être un rappel fort. Or, à ce jour, le projet de Contrat de plan interrégional État-Régions Plan Rhône Saône 2021-2027 ne comporte aucun engagement financier de l'État en matière de transport fluvial.

Je vous prie de croire, Madame la présidente, à l'assurance de mes respectueux hommages.

Renaud MUSELIER

P.J. : Lettre de mission Madame C. AVEZARD axe Rhône fluvial
Projet de rapport de mission Medlink – Monsieur Jean-Baptiste DJEBARRI



Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

Montpellier, le 11 juin 2021

**MADAME CECILE AVEZARD
PRESIDENTE DE MEDLINK PORTS
4 RUE JONAS SALK
69 007 LYON**

NOS RÉF. : PP/LM /D21-03307
AFFAIRE SUIVIE PAR : Pascal PINET
CONTACT : pascal.pinet@laregion.fr
Tél.: +33 (0)4 67 22 80 30

OBJET : Lettre de soutien a/s de votre rapport au ministre JB DJEBARRY dans le cadre de votre mission sur le transport fluvial

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône-Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien d'autant plus que vous avez intégré la nécessité de mise au gabarit du Canal du Rhône à Sète, non seulement pour préserver cet ouvrage mais aussi pour améliorer sa capacité et développer de nouveaux trafics.

Vous inscrivez notamment les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquelles s'engagent les membres de votre association.

Je me permets d'insister plus particulièrement sur la nécessité pour l'Etat de consulter et d'associer les collectivités territoriales, et notamment celles qui, comme la Région Occitanie, sont autorités portuaires des ports de l'axe, en amont à toute décision susceptible d'influencer de façon notable les transports sur l'axe.

Par ailleurs, j'accorde comme vous une importance particulière à la possibilité de réserver des sillons fret, pour les ports fluviaux et maritimes, après certification et formation EPSF. Cette mesure devrait faire l'objet d'un échange continu avec SNCF Réseau.



HÔTEL DE RÉGION

Toulouse
22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9 France
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)

Montpellier
201, av. de la Pompiègnane - 34064 Montpellier cedex 2 France
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)



laregion.fr

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

C'est pourquoi, comme vous le soulignez, il importe que le prochain contrat de plan interrégional (CPIER) Rhône comporte un volet transport fluvial.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de mes salutations distinguées.

Carole DELGA

Besançon, le 18 JUIN 2021

La présidente

MADAME CECILE AVEZARD
PRESIDENTE
MEDLINK PORTS
4 RUE JONAS SALK
69007 LYON

Madame la Présidente,

Nous avons pu échanger longuement lors de notre entrevue à Saint-Jean-de-Losne sur la mission qui vous a été confiée par monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre délégué chargé des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute mon attention et le soutien de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Vous inscrivez notamment les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquels s'engagent les membres de votre association.

Je me permets d'insister plus particulièrement sur l'importance sur deux volets qui seront déterminants dans les années à venir : la transition écologique et le développement des territoires.

Les transports fluviaux sont les modes permettent le mieux de massifier les flux et sont les moins émetteurs de gaz à effet de serre. La Région aux cotés de l'Etat et de son opérateur VNF, cofinancent des actions pour développer la part du fluvial dans le transport de marchandises en Bourgogne-Franche-Comté. Cette politique du fret fluvial a un donc un impact direct sur les retombées économiques pour nos territoires notamment pour la ZAC de Gron, pour les ports de Chalon-sur-Saône, Pagny-le-Château ou encore Macon.

A votre disposition pour échanger sur ce sujet stratégique, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.

Marie-Guite DUFAY

le Président

Lyon, le 15 JUIN 2021

Monsieur le Ministre,

La Métropole de Lyon porte un programme ambitieux en matière de préservation de l'environnement, qu'il s'agisse du cadre de vie des grands Lyonnais ou des émissions de gaz à effet de serre de notre territoire de près d'1,4 millions d'habitants.

Au cours de cette première année, La Métropole de Lyon a porté une attention particulière à la lutte contre la pollution de l'air. La mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) participe de cet objectif. Néanmoins, nous ne pourrions réduire significativement la pollution atmosphérique, et au-delà les émissions de gaz à effet de serre associées, sans l'effort combiné des acteurs publics - État, collectivités territoriales et opérateurs publics - et des entreprises.

Aujourd'hui, en Europe et tout particulièrement en France, le transport des marchandises par camions est prépondérant, voire hégémonique. Sur l'axe Rhône-Saône il représente 92 % de part modale, contre 7 % pour le ferroviaire et seulement 1 % pour le fluvial. Notre métropole subit cette situation : d'une part, en tant que carrefour majeur de flux longue distance, et d'autre part, en tant qu'origine et destination du flux de marchandises. C'est ainsi que 52 millions de tonnes de marchandises entrent chaque année sur le territoire de la Métropole de Lyon.

À l'aune de ces éléments, il apparaît essentiel d'encourager le fret fluvial et ferroviaire ainsi qu'une logistique urbaine moins émettrice, sous peine d'échouer dans nos objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et de réduction de la pollution de l'air.

Nous avons la chance de nous situer sur un axe fluvial important. Toutefois, celui-ci demeure largement sous-exploité. C'est ainsi qu'une part majeure des échanges avec le reste du monde transite par les ports de la mer du Nord, depuis ou vers lesquels les trajets se font en camion.

Le rapport porté par la Présidente de l'association Medlink, qui vous est aujourd'hui remis, souligne les causes de cette sous-exploitation : une tarification et une fiscalité peu favorables pour le fret mer-fluvial, des équipements portuaires inadéquats, un faible nombre d'opérateurs fluviaux et un manque de coordination avec les opérateurs ferroviaires.

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari
Ministre délégué chargé des Transports
246, boulevard Saint-Germain
75700 Paris

CAB / HA / FB / 2021-06

Métropole de Lyon
20, rue du Lac - CS 33569
69505 Lyon cedex 03
tél. 33 (0)4 78 63 40 40

la Métropole
GRAND LYON

Je partage pleinement le diagnostic et les préconisations de ce rapport. Ces dernières ne pourront être opérantes sans une remise en cause profonde du transport de marchandises par la route. En effet, l'absence d'éco-redevance pour l'usage du réseau routier sans péage, les exemptions massives de TICPE, les gains de capacité des camions sans contrepartie, la concurrence à l'échelle européenne ainsi que les investissements massifs en faveur de capacités routières nouvelles sont autant de freins au développement du fret fluvial et ferroviaire.

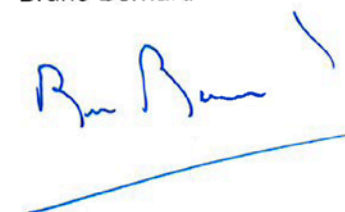
Une dynamique nouvelle doit aujourd'hui être insufflée. La Métropole de Lyon souhaite y contribuer pleinement, aux côtés de l'État, de ses opérateurs, des collectivités territoriales et des acteurs économiques de l'axe Rhône-Saône.

Plusieurs projets ont d'ores et déjà vu le jour, en témoignent la mise en place récente du transport de nos mâchefers d'incinération par la voie d'eau et l'intégration d'exigences en matière de décarbonation des transports dans la commande publique. La ZFE, en cours de déploiement, contribuera également à ces évolutions. En ce sens, j'attire votre attention sur la nécessité, pour le transport fluvial, d'engager rapidement une mutation des technologies de motorisation. Ainsi, la flotte de l'axe Rhône-Saône doit non seulement s'adapter aux normes en vigueur, mais également opérer une transition vers l'électrique, le bio-GNV et à plus long terme vers l'hydrogène.

J'espère que ces éléments sauront vous convaincre, Monsieur le Ministre, de mon implication dans le développement d'un transport de marchandises plus propre et plus respectueux de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Bruno Bernard



CAB / HA / FB / 2021-06

la Métropole
GRAND LYON

Lyon, le 30 juin 2021.

Le Maire de Lyon

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien.

Vous inscrivez notamment les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquels s'engagent les membres de votre association.

Je me permets d'insister plus particulièrement sur les projets de sensibilisation à la biodiversité, sur la logistique urbaine et les navettes fluviales, sur la fête de l'eau que vous souhaitez organiser dès 2022.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes sincères salutations.

Grégory DOUCET

Madame Cécile AVEZARD
Présidente
Medlink Ports
4 rue Jonas Salk
69 007 LYON

Hôtel de Ville - 1, Place de la Comédie - 69205 Lyon cedex 01 - Tél. 04 72 10 30 30

LE PRESIDENT
1^{er} Vice-Président
du Conseil départemental



Affaire suivie par : Stéphanie NAIGEON
Tél : 03.85.94.92.60
Réf : SM/SN/80-2021

Madame Cécile AVEZARD
Présidente de Medlink Ports
4 rue Jonas Salk
69007 LYON

Chalon-sur-Saône, le 18 JUIN 2021

Madame la Présidente,

Vous m'avez dernièrement fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez également transmis à la mi-mai un projet de rapport s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône-Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien, les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat y étant inscrites, tout comme celles auxquels s'engagent les membres de votre association.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de mes salutations distinguées.

Sébastien MARTIN

Pour toute correspondance écrire à Monsieur le Président

www.legrandchalon.fr
contact@legrandchalon.fr

Le Grand Chalon
23, avenue Georges Pompidou - CS 90246
71106 Chalon-sur-Saône Cedex
Tél. : 03 85 94 15 15



Le Président

Madame Cecile AVEZARD
Présidente
MEDLINK PORTS
4 RUE JONAS SALK
69007 LYON

Valence, le 15 juin 2021

Référence : ND/AEBH/475093
anne-elisabeth.bureau-habas@valenceromansagglo.fr

Objet : mission de dynamisation du transport fluvial

Madame la Présidente,

Lors de notre rencontre en date du 20 mai dernier, vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre en charge des Transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

A cette occasion, vous m'avez remis un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire afin de construire le « schéma fluvial », sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien.

Aussi, je loue votre volonté d'inscrire les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquelles s'engagent les membres de votre association.

Au sein de notre agglomération, la dynamisation du port de commerce de Portes-lès-Valence permettrait de répondre aux objectifs nationaux en termes de transport fluvial en interconnectant les liaisons ferroviaires de transport de marchandises. Il semble évident que ces efforts devront être couplés à une démarche de commercialisation de ces nouveaux usages auprès des acteurs économiques du territoire de Valence Romans Agglo et des territoires voisins.

Aujourd'hui, Valence Romans Agglo met en place une politique qui encourage le fluvial par le choix d'entreprises qui utilisent ce mode de transport.

.../...

.../...

Enfin, il apparaît urgent et nécessaire de mener une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes respectueux hommages.

Nicolas DARAGON
Président
Maire de Valence

Mâcon, le 1^{er} juin 2021

Jean-Patrick COURTOIS

Maire de Mâcon

Nos références à rappeler : JPC/CF

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial », ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez ont recueilli toute mon attention et mon soutien le plus complet.

Comme vous le précisez, les actions des collectivités doivent entrer en cohérence avec celles attendues de la part de l'Etat, comme avec celles engagées par les membres de votre association.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes, publiques et privées (opérateurs d'infrastructures et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Restant à votre disposition,

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de mes sentiments distingués.

et devoué

Jean-Patrick COURTOIS

Madame Cécile AVEZARD
Présidente de Medlink Ports
4 rue Jonas Salk
69007 LYON

Cécile HELLE
Maire d'Avignon

Madame Cécile AVEZARD
présidente de Medlink Ports
4 rue Jonas Salk
69 007 LYON

Avignon, le 19 mai 2021

CH/CP 2021-143

Obj : MISSION SUR LE TRANSPORT FLUVIAL - Donnée par M. JB DJEBBARI à Mme C. AVEZARD

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien.

Vous inscrivez notamment les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquels s'engagent les membres de votre association.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma meilleure considération.

Cécile Helle

CECILE HELLE



MONSIEUR LE MAIRE

Madame Cécile AVEZARD
Présidente
Medlink Ports
4, rue Jonas Salk
69007 LYON

Arles, le 28 mai 2021

Réf. PdC/NW/SN/N°2021.05071
Objet : mission sur le transport fluvial

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis, à la mi-mai, un projet de rapport s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore, sur les travaux préparatoires au futur Contrat de plan inter-régional Rhône Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Convaincu, depuis toujours, qu'Arles doit renouer avec son atout le plus précieux, le Rhône, les mesures et la démarche que vous proposez recueillent toute notre attention et notre soutien.

Vous inscrivez notamment les actions des collectivités en cohérence avec celles attendues de l'Etat comme avec celles auxquels s'engagent les membres de votre association.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est urgente et nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Je vous remercie sincèrement pour les échanges que nous avons eus sur un sujet, le fleuve, au cœur du projet de développement que je souhaite mettre en œuvre pour le Grand Arles, et vous félicite pour la qualité du rapport élaboré dans le cadre de la mission qui vous a été confiée.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Patrick de Carolis
Maire d'Arles



Le mardi 6 juillet 2021

Madame Cécile AVEZARD
Présidente de Medlink Ports
4 rue Jonas Salk
69007 LYON

Objet : Lettre de soutien

Madame la Présidente,

Vous m'avez fait part de la mission qui vous a été confiée en décembre 2020 par M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre en charge des transports, afin d'identifier les mesures susceptibles de dynamiser le transport fluvial sur le bassin Méditerranée-Rhône-Saône.

Vous m'avez transmis à la mi-mai un projet de rapport, s'appuyant sur la concertation récente qui a été menée par les membres du conseil interportuaire pour construire le « schéma fluvial » ou encore sur les travaux préparatoires au futur CPIER Rhône-Saône, ainsi que sur des travaux menés au sein de l'association Medlink Ports.

Les objectifs et la méthode de la démarche que vous proposez recueillent tout notre soutien. La volonté de dynamiser le transport fluvial est un sujet porté de longue date par l'UMF. Aujourd'hui, et ensemble, nous pourrions aller plus loin sur ces projets fluviaux, chers à notre écosystème territorial.

Vous inscrivez dans votre projet de rapport les actions de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique que nous représentons, en cohérence avec un projet global, favorable au développement d'une filière qui n'attend que de croître.

Il est évident qu'une action coordonnée et volontariste de l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (opérateurs d'infrastructure et de réseaux, acteurs économiques, collectivités locales et Etat) est nécessaire pour que le transport massifié, et notamment fluvial, trouve la place qui peut et doit être la sienne au sein des différents modes de transport sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône, afin de répondre aux enjeux de la transition écologique.

Les membres de l'UMF se tiennent à votre disposition pour travailler de concert, sur ces sujets d'importance, et trouver des solutions communes.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Commandant Alain MISTRE
Président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille Fos



ANNEXES

- › Tableaux récapitulatifs des actions à mener

- › Une culture de coopération entre les différents acteurs

- › Carte de l'axe

- › Précisions sur les études filières

- › Lettre de mission de M. Jean-Baptiste Djebbari à Mme Cécile Avezard

- › Sigles et abréviations

- › Liste des personnes rencontrées et associées au rapport

TABLEAU RÉCAPITULATIF / 23 MESURES POUR L'ÉTAT

Diminuer le coût de la manutention Améliorer sa fiabilité et sa performance environnementale	<ul style="list-style-type: none"> › Impulser auprès des manutentionnaires et armateurs de conteneurs du GPMM une réflexion visant un changement de mode de facturation, avec l'objectif de neutraliser le surcoût pour la manutention fluviale des conteneurs, celle-ci pouvant être intégrée dans les THC › Clarifier, en le spécifiant, le rattachement conventionnel du personnel des ports intérieurs pour préserver leur compétitivité › Permettre la modularité des durées d'amortissement ainsi que le sur-amortissement des équipements et outillages portuaires, notamment « verts » › Faciliter les procédures douanières à l'import notamment en donnant un statut douanier au conteneur en bord de barge › Prévoir une dérogation au RGEC pour le financement public des outillages publics dans les ports fluviaux intérieurs ; prolongement du PARM au-delà de 2022 en augmentant l'intensité de l'aide (50%) aux équipements de manutention › Maintenir la détaxation temporaire du GNR pour son utilisation portuaire
Capter de nouveaux flux	<ul style="list-style-type: none"> › Confier au préfet de bassin une expérimentation visant à augmenter certains flux de colis lourds › Engager avec les gestionnaires portuaires l'étude des conditions de stationnement des marchandises dangereuses sur les plateformes portuaires pour en faciliter l'accueil › Etudier l'ouverture des zones de chalandise des unités de traitement ou de stockage des déchets ultimes à des zones géographiques éloignées lorsque les déchets sont transportés par la voie d'eau › Etudier, à l'échelle de l'axe, les enjeux logistiques de l'économie circulaire pour renforcer le transport fluvial et fluvio-maritime de déchets pour leur réutilisation, leur recyclage ou leur valorisation › Développer le concept de « sites industriels clés en main » sur certains sites industrialo-portuaires
Favoriser l'investissement dans les systèmes de transports fluviaux et le recours à ce mode par les chargeurs	<ul style="list-style-type: none"> › Pérenniser le transport de fret sur le canal du Rhône à Sète en investissant dans la rénovation de l'infrastructure et en accompagnant la maîtrise d'ouvrage des travaux ainsi que la gestion sédimentaire › Annoncer la prise en compte du volet fluvial dans le futur CPIER Rhône-Saône jusqu'en 2027, par un avenant qui interviendra en 2022 › Soutenir les « transporteurs et chargeurs verts », en valorisant par des mécanismes incitatifs l'intégration ou le développement de la part fluviale et ferroviaire dans les systèmes logistiques des chargeurs, des commissionnaires et des transporteurs › Mettre en place des objectifs de report modal dans les principales filières utilisatrices du fluvial, en concertation avec celles-ci › Mettre en place l'écolabellisation des flux › Intéresser/pénaliser les armateurs et manutentionnaires au résultat en matière de report modal › Etudier puis communiquer le gain en « coût complet » (bilan carbone, impacts sur la santé - qualité de l'air, bruit- qualité de vie des habitants, la congestion et la sécurité routière...) du transport fluvial
Accélérer le verdissement et la digitalisation des services de transport	<ul style="list-style-type: none"> › Faire du volet fluvial (unités et systèmes de transport) un des objectifs de l'agence d'innovation pour les transports › Favoriser l'accélération des homologations à l'échelle européenne des innovations françaises et leur valorisation › Mettre en place des mesures incitatives pour accélérer le renouvellement de la flotte et favoriser les innovations les plus performantes d'un point de vue environnemental (décarbonnées) pour tous les investissements logistiques (transport, manutention...) › Planifier le futur réseau d'avitaillement en énergies pour la logistique à l'horizon 2025 et 2030 › Créer des synergies avec les structures déjà existantes dans le secteur maritime (GICAN et cluster maritime français)

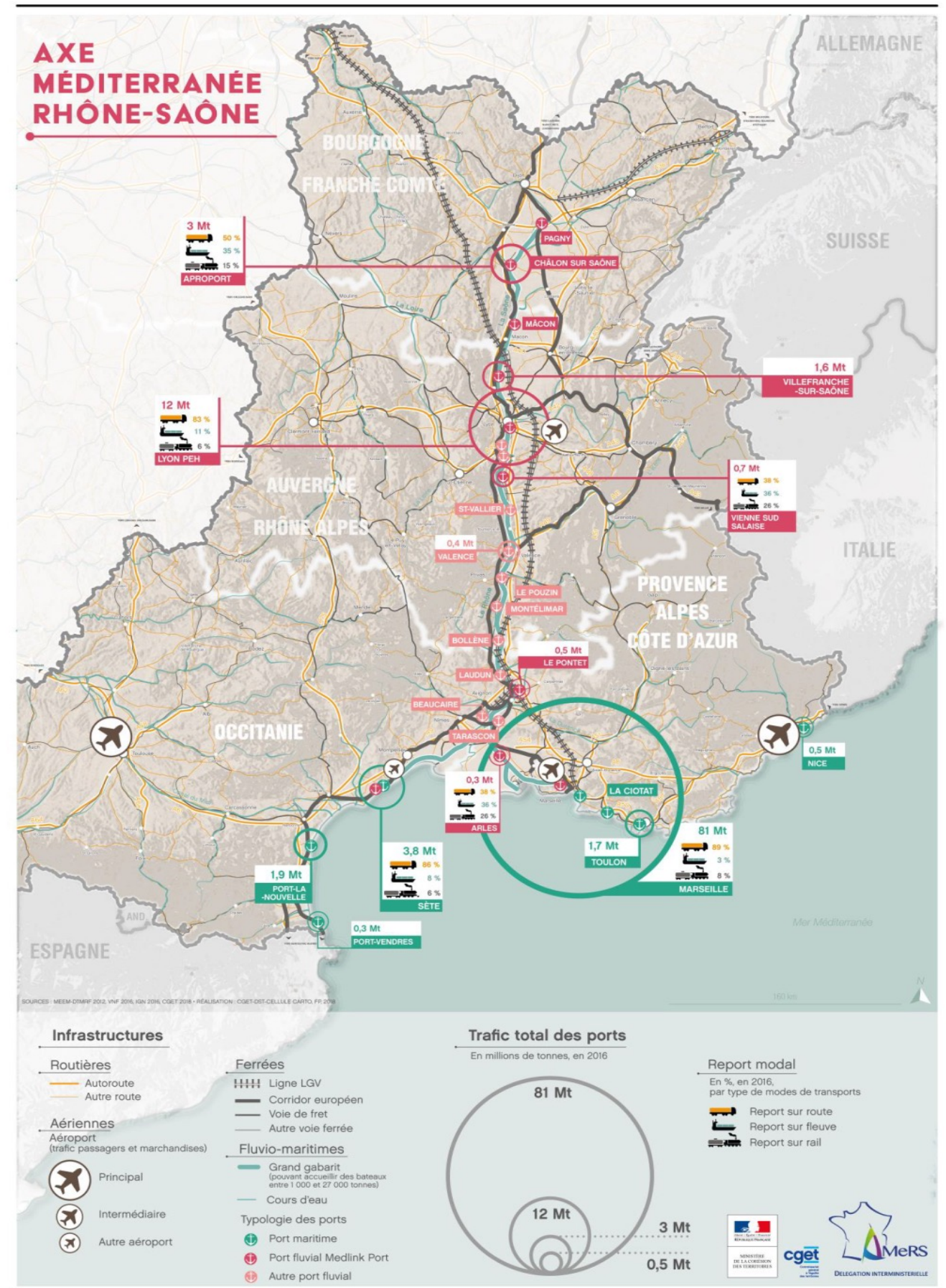
TABLEAU RÉCAPITULATIF / 24 MESURES POUR MEDLINK

Diminuer le coût de la manutention Améliorer sa fiabilité et sa performance environnementale	<ul style="list-style-type: none"> › GPMM : proposer aux acteurs de la place portuaire d'identifier des solutions à court terme pour optimiser les accès aux quais sur les terminaux à conteneurs, engager une étude puis une programmation des investissements pour améliorer le traitement du fluvial (contrat de progrès fluvial à court et moyen terme) › Développer de nouveaux services à valeur ajoutée (logistique, stockage sous douane, etc.) › Définir des indicateurs de qualité du service dans les ports intérieurs et maritimes pour le fluvial (temps d'immobilisation des bateaux, délais de traitement, horaires d'ouverture...), les suivre et les communiquer régulièrement › Soutenir et encourager l'investissement dans les outillages performants et innovants (automatisation de crochets par exemple) ainsi que dans les infrastructures portuaires (postes à quai, etc.), en recherchant la mutualisation des outillages entre les ports › Prévoir des emplacements pour les services à quai (collecte des déchets, fournitures d'eau, bornes électriques etc.)
Capter de nouveaux flux	<ul style="list-style-type: none"> › Développer des outils au service de la promotion commerciale (simulations, services de navette, marketing, études spécifiques) et une stratégie d'approche de clients ciblés territoire par territoire › Accompagner le développement du transport des colis lourds et matières dangereuses en développant notamment les capacités d'accueil › Présenter des offres par filières dans les salons professionnels › Adapter les plateformes aux besoins de l'économie circulaire (nouveaux matériaux ...) › Adapter les équipements et outillages aux besoins spécifiques de la logistique urbaine - un nouveau gisement pour la desserte des centres urbains › Cibler certains prospects institutionnels (ministère des armées, EDF, ...) › Mettre en place une bourse de fret › Réserver les terrains équipés disponibles (sur les sites portuaires sous maîtrise) aux entreprises utilisant les modes massifiés
Favoriser l'investissement dans les systèmes de transports fluviaux et le recours à ce mode par les chargeurs	<ul style="list-style-type: none"> › Capter les sources de financements européens et nationaux (BPI...) par une démarche collective › Accompagner les prospects intéressés en cofinçant des études spécifiques de modification de leur système logistique › Accompagner les chargeurs ou entreprises de transport qui souhaitent investir dans le fluvial (unités de transport, conteneurs 45 pieds...) › Mobiliser les fonds du Plan Rhône et du Plan 5Rhône (CNR) › Développer des OFP dans les plateformes portuaires
Accélérer le verdissement et la digitalisation des services de transport	<ul style="list-style-type: none"> › Electrifier les quais et mettre en place un système cohérent de tarification le long de l'axe (multisite) › Accélérer la digitalisation des services (connexion des SI ferroviaires, fluviaux et maritimes, mise en place d'un éco-calculateur...) › Etudier les besoins en avitaillement en nouvelles énergies (notamment l'hydrogène) pour le fluvial et le ferroviaire sur l'axe MeRS (en lien avec les collectivités) et s'insérer dans une planification multimode sous pilotage État › Poursuivre l'expérimentation Promovan visant à développer une flotte hydrogène sur le bassin Rhône-Saône › Éditer des guides pour faciliter le « comment faire » des professionnels de transport (rétrofit de moteurs, nouvelles techniques etc.) › Veille industrielle sur les nouvelles technologies

TABLEAU RÉCAPITULATIF / 13 MESURES POUR LES TERRITOIRES

Diminuer le coût de la manutention Améliorer sa fiabilité et sa performance environnementale	<ul style="list-style-type: none"> › Soutenir l'investissement dans les infrastructures portuaires (postes à quai, aménagements...)
Capter de nouveaux flux	<ul style="list-style-type: none"> › Intégrer les modes massifiés (fer/fleuve) dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT et SRADDET) et les projets de territoire ainsi que dans les politiques de développement économique › Réserver les terrains équipés disponibles fer/fleuve aux entreprises utilisant les modes massifiés et accroître l'offre foncière disponible bord à voie d'eau › Intégrer les modes massifiés dans les marchés publics › Inciter les entreprises à recourir à une logistique verte dans la politique d'animation des réseaux économiques › Étudier le transport des déchets (et produits de l'économie circulaire) par le transport fluvial/ferroviaire › Encourager le développement de la logistique urbaine fluviale
Favoriser l'investissement dans les systèmes de transports fluviaux et le recours à ce mode par les chargeurs	<ul style="list-style-type: none"> › Favoriser l'implantation d'investisseurs intéressés/motivés par la présence des infrastructures ferroviaires et fluviales sur le bassin › Soutenir et développer la formation professionnelle dans le secteur fluvial, encourager l'ouverture au volet fluvial dans les formations logistiques › Anticiper la possibilité de création d'un nouveau site de chantier naval dans le nord du bassin
Accélérer le verdissement et la digitalisation des services de transport	<ul style="list-style-type: none"> › Mieux intégrer les ports dans leur environnement urbain (accessibilité, intégration paysagère/transition urbaine, gestion des déchets, accompagnement pour diminuer les nuisances...) › Intégrer les besoins et opportunités de la filière logistique fluviale et ferroviaire dans les schémas de développement et d'utilisation des énergies nouvelles et plus largement dans les stratégies de décarbonation › Accompagner la filière fluviale dans l'innovation et en particulier dans son verdissement

CARTE DE L'AXE (INFRA ET TRAFICS)









UNE CULTURE DE COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS

LE SCHÉMA FLUVIAL RHÔNE-SAÔNE (2021)

Commandé par le CIMER 2018 à VNF et CNR, le schéma portuaire et fluvial sur l'ensemble de la dorsale Rhône-Saône donne une vision de long terme. Mené en 2019 et 2020, en concertation avec les membres du conseil interportuaire du bassin et notamment avec les 4 régions, un scénario ambitieux a été retenu. Ce schéma doit être formellement adopté par les futurs exécutifs régionaux.

Objectif : faire de l'axe Méditerranée Rhône-Saône un axe performant sur le plan technique, économique et environnemental, en combinant une ambition internationale et une réappropriation territoriale (le fluvial -fret et tourisme- au service du développement durable des territoires).



ORIENTATIONS STRATÉGIQUES « FRET »	PLANS D'ACTION
	0.0 Etablir un manifeste pro-fluvial et portuaire «post-crise /monde de demain» pour le développement d'un projet de développement économique durable fluvial et portuaire
 OS1 Faire de la transition écologique un enjeu majeur du transport fluvial	1.1 Verdissement de la flotte 1.2 Verdissement des outillages des ports et des pré et post acheminements routiers 1.3 Développement d'un réseau d'infrastructures d'avitaillement en énergie propre 1.4 Services à terre : récupération des eaux usées et des déchets de la flotte 1.5 Faire des ports des lieux de production et de stockage d'énergie 1.6 Intégrer la biodiversité et la lutte contre les îlots de chaleur dans les projets d'aménagement portuaire
 OS2 Soutenir la filière sur les plans réglementaires et fiscal	2.1 Adapter et faire évoluer la réglementation et la fiscalité en matière de transports pour favoriser le report modal 2.2 Imposer un volet fluvial dans les documents d'urbanisme 2.3 Obligation d'étude du recours aux modes massifiés dans les marchés publics
 OS3 Définir des stratégies de développement et de gouvernances portuaires multimodales cohérentes	3.1 et 3.2 Définir le modèle de gouvernance des Ports publics et améliorer leur performance 3.3 Animer et suivre le Schéma fluvial d'axe et les Schémas portuaires de sous-bassins 3.4 Identifier et préserver le foncier stratégique en faveur du développement portuaire 3.5 Stratégie du GPMM en faveur du report modal 3.6 Définir la stratégie de développement du canal du Rhône à Sète
 OS4 Faire du transport fluvial un axe de développement économique pour les territoires	Amplifier les actions de soutien en faveur des acteurs de la voie d'eau (Plan de relance) 4.1 Promouvoir le secteur fluvial ainsi que l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (Medlink, ...) 4.2 Améliorer la prospection, stimuler la demande (études filières, territoriales et opérationnelles...) 4.3 Mise en place d'appels à projets sur les sites portuaires 4.4 Accompagner le développement de l'économie circulaire, de la logistique urbaine et soutenir les innovations logistiques 4.5 Développer la formation en faveur des navigants
 OS5 Améliorer la capacité et la qualité des infrastructures et services	5.1 Améliorer la capacité ferroviaire des sites portuaires et la complémentarité avec le fleuve 5.2 Augmenter et moderniser les capacités de stationnement fluvial 5.3 Développer les services portuaires 5.4 Poursuivre la mise en place de la gestion centralisée des écluses sur la Saône et les projets numériques associés 5.5 Développer un site de déchirage sur l'axe Rhône-Saône
 OS6 Soutenir la transition numérique et l'innovation au service des usagers de la voie d'eau	6.1 Soutenir et accélérer la transition numérique de la filière fluviale, des écluses et des ports fluviaux 6.2 Mettre en place un Observatoire des trafics à l'échelle de l'axe 6.3 Soutenir les projets de R&D et d'innovation permettant d'améliorer la performance de la filière fluviale

LE PROJET DE CONTRAT DE PLAN INTERRÉGIONAL RHÔNE-SAÔNE 2021-2027 - 3^{ème} GÉNÉRATION

Le plan Rhône-Saône est depuis plus de 10 ans l'outil financier contractuel permettant de coordonner les financements des acteurs autour d'un programme concerté. **Le volet fluvial du CPIER 2021-2027 a été travaillé en 2020, mais n'est pas, à ce jour, validé.**

Défis : faire du transport fluvial un mode de transport performant et écologique (180 M€ d'investissements et 77 M€ de cofinancements)

- › Augmenter de 25 % le tonnage du transport fluvial dans les échanges le long de l'axe Rhône-Saône à l'horizon 2027
- › Améliorer la performance multimodale des ports en augmentant les transbordements portuaires de 25 % vers chaque mode massifié
- › Verdir de 30 % la flotte captive du bassin Rhône-Saône

ORIENTATIONS	OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	TYPES D'ACTION - ILLUSTRATIONS
 OS1 Développer le secteur fluvial et améliorer l'ancrage territorial et socio-économique des ports	1.1 Promouvoir le secteur fluvial et l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône 1.2 Renforcer la prospection de trafics fluviaux et ferroviaires à partir des ports, stimuler la demande (études filières, territoriales et opérationnelles...), aider les chargeurs 1.3 Accompagner le développement de l'économie circulaire, et soutenir les innovations de logistique fluviale 1.4 Améliorer la formation et développer l'emploi (navigation et logistique multimodale) 1.5 Identifier et préserver le foncier stratégique en faveur du développement portuaire et de la logistique fluviale 1.6 Définir des stratégies de développement et de gouvernances portuaires multimodales articulées à l'échelle du bassin en faveur de la performance économique des ports 1.7 Bâtir un cadre de suivi et d'évaluation de l'activité fluviale et portuaire du bassin Rhône-Saône	› Actions de communication, promotion ... › Enquêtes, analyses de besoins, création d'outils d'aides à la décision pour la fluvialisation des flux. › Développement de nouveaux contenants (45 "PW). › Expérimentations de logistiques urbaines
 OS2 Moderniser les infrastructures fluviales et multimodales (mer/fleuve et fer/fleuve) pour renforcer la performance des ports et l'attractivité de la filière	2.1 Moderniser les écluses et barrages 2.2 Moderniser les infrastructures linéaires et notamment le canal du Rhône à Sète 2.3 Augmenter et moderniser les capacités de stationnement le long de la Saône et du Rhône 2.4.1 Moderniser les plateformes portuaires pour en assurer la performance multimodale et intermodale (quais, infrastructures d'accès et de desserte routière et ferroviaire) ainsi que la qualité et la sécurité environnementale des installations (réseaux d'assainissement, système de traitement, insertion paysagère...) 2.4.2 Augmenter les capacités d'outillages dans les ports publics et soutenir les embranchements fluviaux et ferroviaires des chargeurs dans les ports et le long de l'axe (volet C du PARM, régime ITE dans les ports) 2.5 Poursuivre la modernisation des sites de hissage et de réparation navale et créer une plateforme de déchirage	› Travaux sur les barrages de navigation › Modernisation et restauration des berges du canal du Rhône à Sète › Appontements, débarcadères, Equipements de manutention et stockage › ITE dans les ports et ZA portuaires
 OS3 Accompagner la transition énergétique, écologique et numérique du transport fluvial et des ports	3.1.1 Soutenir la conception, construction, acquisition de nouveaux bateaux plus performants et 3.1.2 Accompagner le verdissement des motorisations (systèmes de dépollution, développement des énergies renouvelables) pour la navigation et les équipements portuaires 3.2.1 Développer les outils logistiques numériques (blockchain, SIF,...) au service des usagers et gestionnaires de réseau et portuaires 3.2.2 Mettre en place la gestion centralisée du trafic et le numérique associé au service des usagers 3.3 Développer le réseau de services dans les ports et le long de la Saône et du Rhône : avitaillement en carburant et mise en conformité, eau, collecte des déchets, recyclage ... pour améliorer les performances écologiques et énergétiques de la filière 3.4 Favoriser les investissements concourant à l'amélioration de la qualité de l'air et à la transition énergétique	› Etudes et investissements PAMI › Investissements PARM › SIF info Saône-Rhône › Création d'un poste de régulation de trafic et téléconduite › Bornes électriques pour consommation à terre, bornes à eau potable, collecte des déchets, poste de vidange des eaux usées, › Avitaillement en énergie › Écolabel axe MERS

UNE CULTURE DE COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS

COORDINATION FLUVIALE ET FERROVIAIRE : CONVENTION CNR-VNF-SNCF RÉSEAU

En déclinaison de la stratégie nationale de rapprochement des opérateurs de réseaux massifiés, VNF, CNR et SNCF Réseau travaillent à une convention de partenariat.

Défis : faire des axes ferroviaires et fluviaux les voies principales de circulation des marchandises adaptées à ces modes de transport sur l'axe, non pas dans une logique de concurrence mais dans une logique de complémentarité et en bonne intelligence avec la route

L'ambition de cette convention est de fixer un cadre partenarial de réflexion et d'actions. Il s'agit en particulier :

- › d'identifier les possibilités de complémentarité des deux modes en fonction des flux existants et potentiels ;
- › de travailler au développement d'une offre commerciale fer / voie d'eau répondant aux besoins pour tous types de marchandises ;
- › de communiquer auprès des chargeurs sur les solutions de transport combiné fer / voie d'eau existantes ou sur des offres potentielles « modes lourds » pertinentes pour leurs besoins ;
- › de partager les arrêts programmés ou imprévus de circulation afin de proposer dans la mesure du possible des solutions de substitution d'un mode vis-à-vis de l'autre ;
- › de mener des actions de promotion et de prospection communes auprès des chargeurs et logisticiens, fédérations professionnelles, etc
- › D'opérer la transformation digitale en développant les interconnexions entre réseaux et plateformes fluviales, ferroviaire et portuaire ;
- › De renforcer les investissements prévus dans la LOM en matière de report modal (modernisation et devt des infrastructures + réflexion sur les réseaux à faible trafic)
- › Contribuer à la compétitivité des ports qui sont aussi des plateformes ferroviaires, en constituant un réseau

› **Proposer une offre commerciale Fer-Flleuve compétitive d'ici fin 2021 - pistes à explorer :**

- Possibilité de réserver des sillons pour les ports fluviaux et maritimes
- Leviers à identifier pour faciliter l'accès aux services ferroviaires pour les clients labellisés « Medlink »
- Mise en place d'un POC Medlink sur la Matière Dangereuse
- Harmoniser les flux de marchandises fleuve – fer jusqu'aux plateformes d'autoroutes ferroviaires
- Contribuer à l'harmonisation du schéma énergétique fer-fleuve (H2, plan Rhône,...)

› **Accompagner les filières, chargeurs et commissionnaires dans la conduite du changement** et montrer la fiabilité, la complémentarité et la fluidité du réseau Fer-fleuve,

› **Prise en compte des grands projets d'aménagements**

- Mesurer et anticiper les impacts du TELT (tunnel européen Lyon-Turin) sur les flux post construction
- Intégrer le nœud ferroviaire lyonnais dans les actions Medlink

› **Travail institutionnel :**

- Travail de concert avec les 4 régions
- Echange avec nos voisins européens experts sur les réseaux massifiés
- S'aligner sur les exigences de la commission européenne

UN PROJET TERRITORIAL CONCERTÉ POUR LE CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le Canal du Rhône à Sète **permet de connecter par la voie d'eau le port de Sète à l'axe Rhône-Saône. Une concertation**, menée au deuxième semestre 2020 par le préfet François Lalanne, entre l'État, les collectivités et toutes les parties prenantes publiques et privées (usagers ou gestionnaires du canal ou des espaces naturels à proximité) **a permis de définir une vision renouvelée de la vocation du canal** et, par voie de conséquence, des investissements et programmes qu'il s'agit de lancer conjointement pour faire de cet axe un levier du développement durable du territoire.

UNE ÉTUDE ÉCONOMIQUE PROSPECTIVE SUR LES TRAFICS SUR LE CANAL

- › Une étude menée conjointement par le port de Sète Port Sud de France, la Région Occitanie, VNF, et en lien avec la DREAL Occitanie et le SGAR, suite aux recommandations du rapport du CGEDD intitulé « Canal du Rhône à Sète, quel avenir ? » finalisé début 2020,
- › 4 scénarii étudiés en fonction du gabarit du canal et donc de l'emport cible des bateaux, soit 2 500 t, 1 800 t, 1 400 t et sans investissement – analyse des coûts d'exploitation du canal,
- › Etude prospective sur une quinzaine de filières, incluant les conditions de réussite/probabilité de leur développement : déchets, biomasse, agroproduits, BTP, colis lourds, conteneurs, minerais...
- › Une analyse des impacts socio-économiques et environnementaux.

UNE CONFÉRENCE DE TERRITOIRE QUI ABOUTIT À UN PROJET : UN CANAL AVEC UNE VOCATION DE FRET AFFIRMÉE ET UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

- › Pour la 1^{ère} fois, regroupement de l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par le Canal du Rhône à Sète pour une réflexion collective sur l'avenir du canal,
- › À travers 4 ateliers (Elus, Environnement, Tourisme et Fret), confirmation de l'intérêt pour le canal, portant sur le fret (un potentiel médian de 500 000 t/an avec un gabarit permettant un emport maximum de 1 800 tonnes) et sur le tourisme fluvial et son important potentiel de développement, tout en notant les caractéristiques environnementales et patrimoniales importantes pour les territoires traversés,
- › Un consensus sur la nécessité de construire une gouvernance pour la gestion partagée du canal sur le long terme,
- › Une obligation de redéfinir le programme actuel de modernisation piloté par VNF, ainsi que l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage.

LA NÉCESSITÉ DE RÉNOVER L'INFRASTRUCTURE POUR PERMETTRE DURABLEMENT LE PASSAGE DES BATEAUX DE FRET (1 500 TONNES À 1 800 TONNES D'EMPORT)

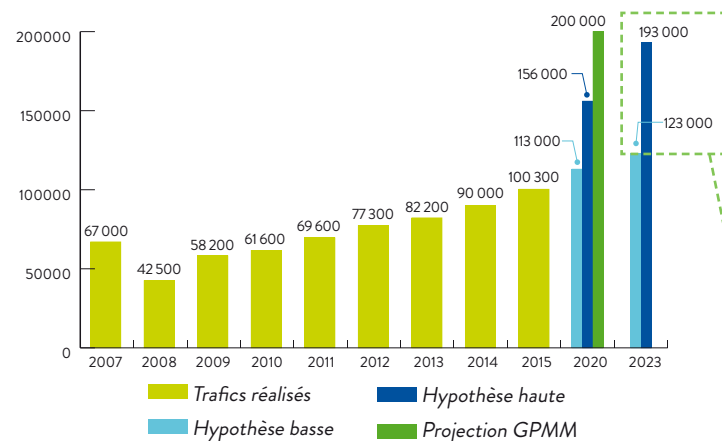
- › Redéfinir les priorisations du programme de modernisation et adapter les opérations en fonction de l'emport cible retenu et du niveau de service correspondant dont le mouillage,
- › Construire un programme de réhabilitation des berges avec une priorité donnée à la berge nord dans les étangs, ainsi que l'entretien des passes hydrauliques,
- › Optimiser et sécuriser la gestion des dragages pour VNF en travaillant notamment sur la pérennisation de leur financement et sur l'innovation dont le statut actuel de déchets.

FILIÈRE CONTENEURS, LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT : + 300 000 EVP À L'HORIZON 2030

1^{er} élément : historique 2000-2020 des trafics conteneurs du bassin Rhône-Saône (EVP)



2^{ème} élément : perspectives à Lyon et région Auvergne-Rhône-Alpes (Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et ses territoires d'influence - 2015)



EN SYNTHÈSE : approche du potentiel captable de conteneurs fluviaux

- Un marché maritime cible en AURA + BCF de plus d'1 million d'EVP en 2020 dont trafics GPMM.
- Un trafic « plancher » estimé à **100 000 EVP** « quand tout fonctionne bien » (volume 2014-2015).
- Un potentiel captable à l'horizon 2025 (suivant rapidité digestion de de la crise Covid) : 150 000 AURA (1) et 40 000 BFC (2) soit 190 000 EVP.
- Un potentiel captable à l'horizon 2030 : 200 000 AURA (1) et 100 000 BFC (2) soit 300 000 EVP.

(1) : 150 000 # valeur intermédiaire entre hypothèses Haute et Basse pour 2025 ;
200 000 # extrapolation pour 2030

(2) : 40 000 # 40 % de 93 000 ;
100 000 # 50% de 188 875 (valeur arrondie)

3^{ème} élément : perspectives en région Bourgogne-Franche-Comté (Schéma de développement portuaire de la Saône en BFC - 2020)

CONTENEURS	2018	2025	2030
Marché régional (EVP)	511 000	628 466	728 564
Part de marché (%)	6 %	15 %	26 %
Projection de trafics (EVP)	29 500	93 194	188 875
... à Pagny	-	13 887	20 976
... à Chalon	21 000	48 303	95 848
... à Mâcon	8 500	31 003	72 051

Filière conteneurs : gains du fluvial par rapport à la route sur les plans environnemental et sociétal

source : éco-calculateur EVE (VNF)

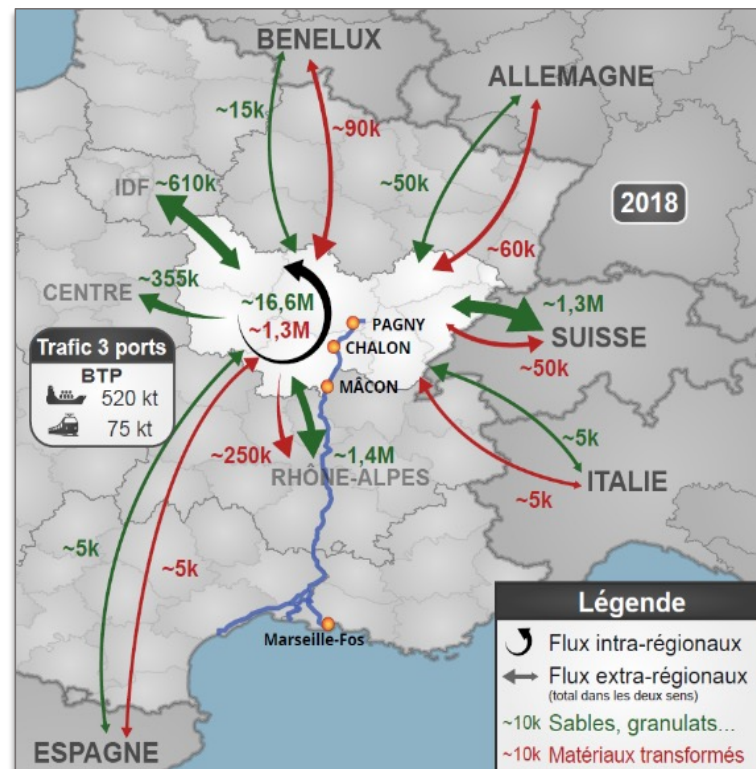
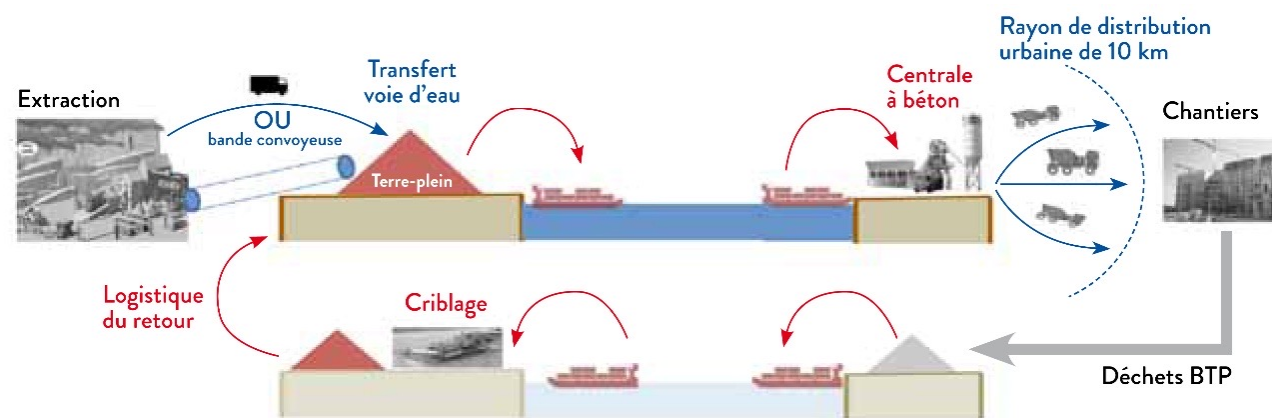
ENVIRONNEMENTAL
SOCIAL

TRAFICS ET POTENTIELS	VOLUME AVANT COVID	VOLUME PLANCHER	VOLUME >2025	VOLUME > 2030
VOLUMES EVP ANNUEL	88 000 EVP	100 000 EVP	100 000 EVP 200 000 EVP	300 000 EVP
Carburant (litres)	- 20 000 000 l	- 23 000 000 l	- 46 000 000 l	- 69 000 000 l
Tonnes equivalent CO2	- 53 000 t	- 60 000 t	- 120 000 t	- 180 000 t
Coûts externes en millions d'euros (pollution atmo + effet de serre + congestion routière)	- 9 M€ par an	- 10 M€ par an	- 20 M€ par an	- 31 M€ par an
GAIN MOYEN FLUVIAL = FACTEUR 4 PAR RAPPORT À LA ROUTE				

FILIÈRE BTP, LE BTP ET SA REVERSE LOGISTIQUE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ ET EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES : + 1,5 MT À 2 MT/AN À L'HORIZON 2030

(projections études schémas portuaires lyonnais 2015 et Bourgogne-Franche-Comté 2020-2021)

Le fonctionnement de la logistique du retour dans le BTP

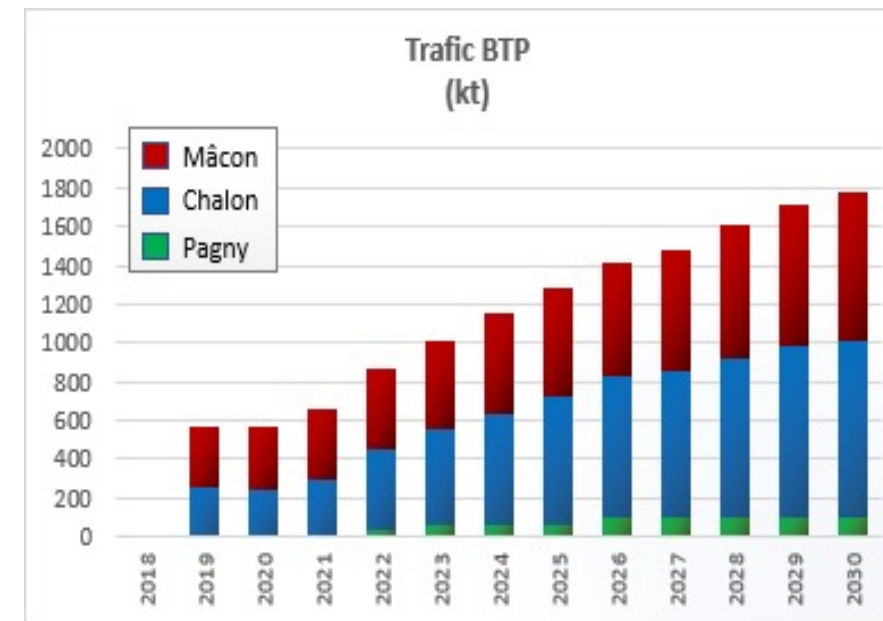


LEVIERS D'ACTION EN 2030

- Cartographier les flux par identification des gisements (carrières) et des grands chantiers intra/extra région accessibles par voie d'eau et ferroviaire.
- Positionner les ports comme base logistique des chantiers de proximité.
- Valoriser le fluvial dans les appels d'offre public.
- Installer des centrales à béton sur des sites bord à voie d'eau.
- Profiter de l'excédent de production régional pour positionner les ports sur les besoins intra-bassin (exemple : grands chantiers de la métropole de Lyon).
- Installer avec les industriels présents sur les ports, la filière recyclage BTP sur les ports.

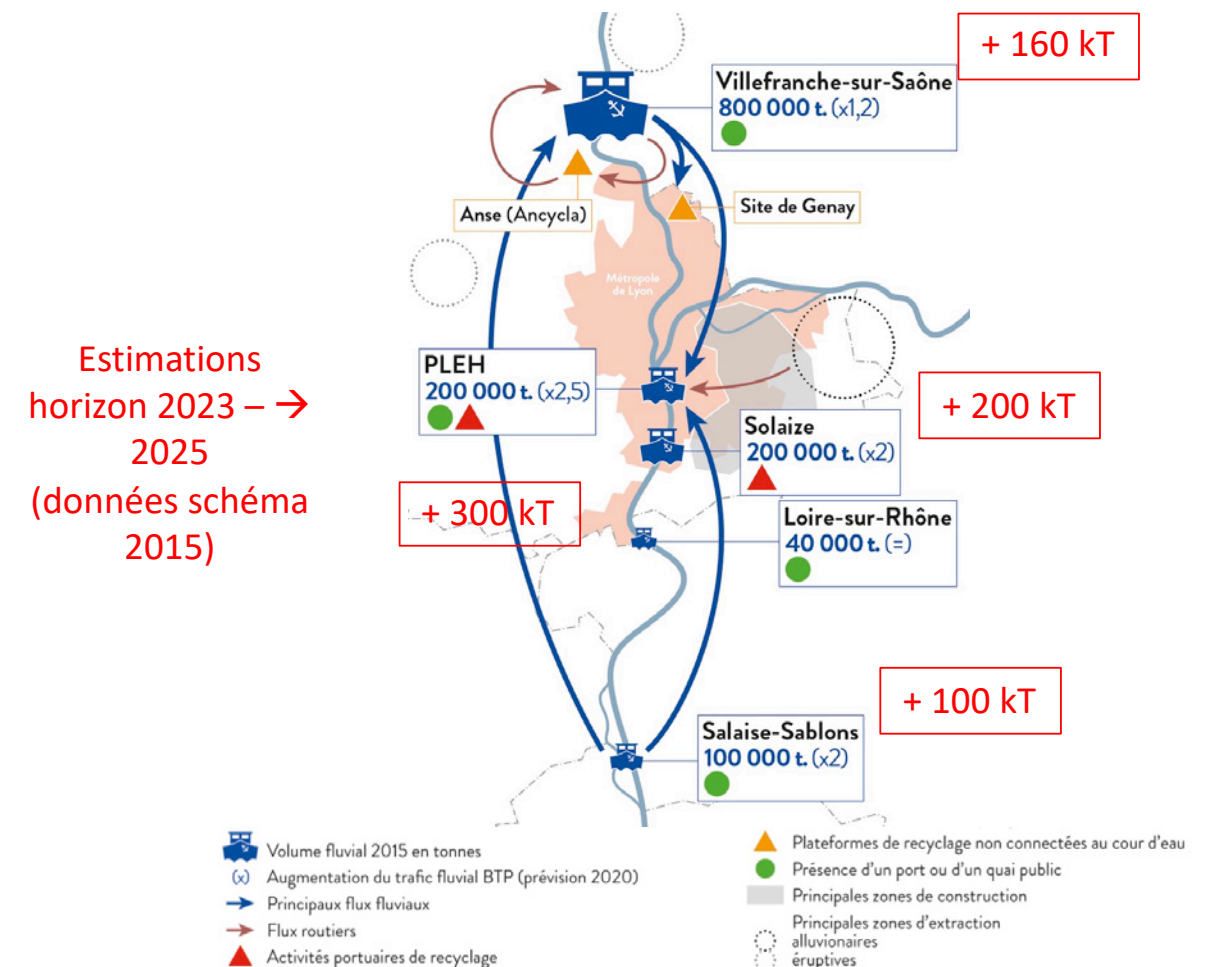
EN SYNTHÈSE : projections Trafic fluvial de BTP sur les ports de BFC :

Environ + 0,8 à + 1,2 MT/an entre 2020 et 2030



EN SYNTHÈSE : projections trafic fluvial de BTP sur les ports AURA :

Environ + 0,7 à + 1 MT/an entre 2020 et 2030



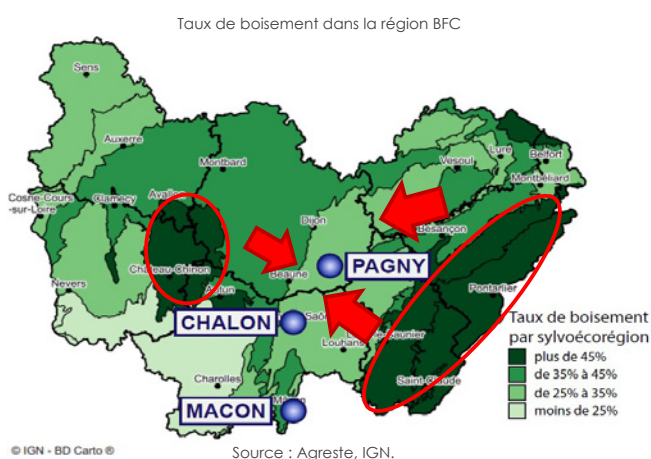
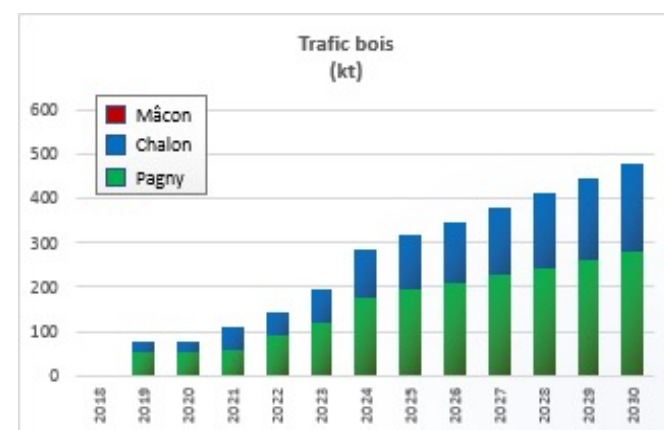
FILIÈRE BOIS, LE BOIS EN PROVENANCE DE LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ VERS LE SUD ET À L'EXPORTATION : + 400 KT EN 2030

(projections étude Schéma portuaire Bourgogne-Franche-Comté 2020-2021)

LEVIERS D'ACTION EN 2030

- › Capturer de nouveaux marchés du bois brut grâce à la conteneurisation (+50 kt/an) et aux marchés des propriétaires privés (+180 kt),
- › Développer le report modal en captant les projets potentiels « bord à voie d'eau » de type chaudière à biomasse ou matériaux de construction, soit + 100 kt/an.

Projections Trafic fluvial de bois



BOIS	2019	2025	2030
Marché régional (Kt)	3 000	3 353	3 629
Part de marché (%)	3 %	9 %	13 %
Projection de trafics (Kt)	75	317	480
... à Pagny	55	194	279
... à Chalon	20	122	201
... à Mâcon	-	-	-

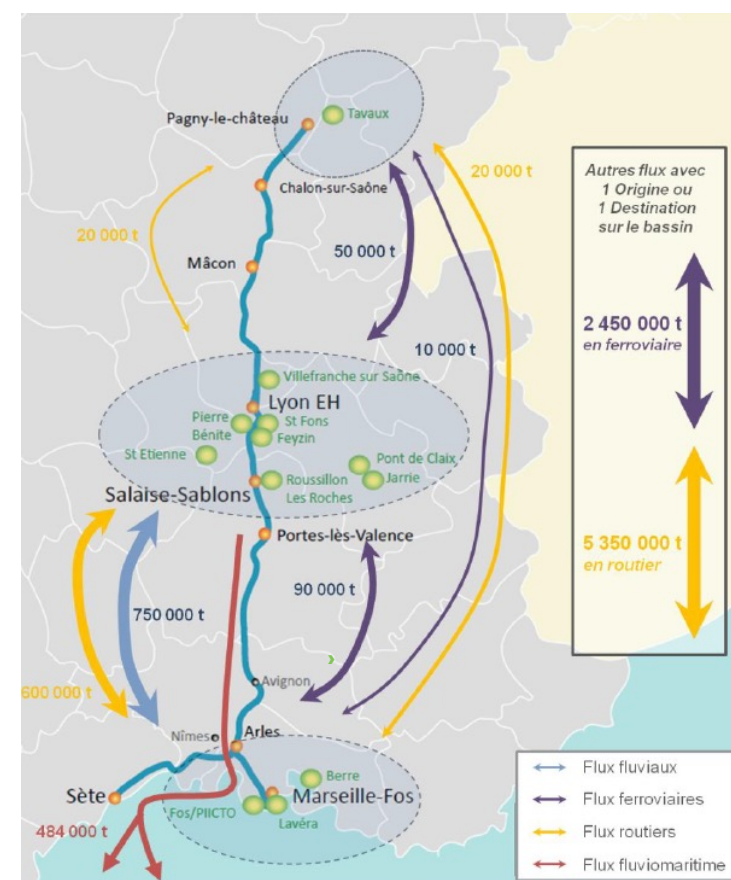
EN SYNTHÈSE : Projections parts marché du transport fluvial sur la filière bois

- › Passage de la part de marché du fluvial de 3% à de 13% du trafic total.
- › Passage de 75 000 t de trafic annuel à plus de 300 000 en 2025 et près de 500 000 t en 2030.

FILIÈRE CHIMIE, LE FLUVIAL COMME ATOUT SÉCURITÉ ET TRAÇABILITÉ POUR LA FILIÈRE : + 650 000 TONNES À HORIZON 2030

(Sources étude France Chimie CNR VNF 2018)

Cartographie ds flux Bassin Méditerranée Rhône-Saône



AXES DE TRAVAIL :

Développement :

- › Transport continental : offre de service fluvial à développer,
- › Import/export maritime : offre à étoffer avec service type « Medlink Safe » et services, de transport de conteneurs à consolider notamment en Saône,
- › Plate-forme logistique multimodale « MD » dans la ZIP de Salaise-sur-Sanne.

Formation :

- › Pour les conseillers sécurité transport de marchandises dangereuses des donneurs d'ordre,

Réglementation :

- › Améliorer l'application de la réglementation par le transport routier de marchandise,
- › Harmonisation des règlements « MD » sur les plates-formes intérieures.

EN SYNTHÈSE : étude avec France Chimie 2018 : potentiels de report modal :

- › Continental : 200 000 tonnes
- › Import/export maritime : 450 000 tonnes

FILIÈRE COLIS EXCEPTIONNELS : LE FLUVIAL AU SERVICE DES TERRITOIRES POUR LES TRANSPORTS SPÉCIALISÉS

CONTEXTE :

- › Réglementation de plus en plus souple vis-à-vis du mode routier (simple déclaration de transport pour les colis inférieur à 120 tonnes contre autorisation avant 2018),
- › Offre routière très compétitive et préparation des colis en fonction des dimensions « route ».

FLUX CONTINENTAUX :

- › Maintenance des centrales nucléaires EDF,
- › Grands chantiers (tunneliers...),
- › Opérations ponctuelles (tablier de pont...).

FLUX IMPORT/EXPORT : FLUX EN FONCTION DES MARCHÉS EXPORT DE LA FILIÈRE NUCLÉAIRE NOTAMMENT :

- › Sites expédition : Le Creusot, Belfort, Vallée de la Loire et du Gier, Lyon,
- › Problème d'inexistence d'une offre maritime régulière au départ de Fos et Sète, uniquement du ponctuel (ex projet Cadarache ITER).

EN SYNTHÈSE :

- › Accentuer le lobbying fluvial auprès des donneurs d'ordre,
- › Développer l'offre fluviale (situation quasi monopolistique pour le transport RORO des colis supérieurs à 100 t),
- › Travailler avec les ports fluviaux (coût de location des quais et volonté de développer le fluvial) + développement de lignes régulières maritimes à Fos et Sète et de l'offre fluviale Freycinet vers les ports du Nord,
- › Travailler avec les collectivités pour maintenir les itinéraires de transport exceptionnel et les accès routiers portuaires,
- › Ré-examiner les textes (art 4 de la l'arrêté du 4 mai 2006) relatifs aux transports répétitifs de colis lourds, ceux-ci s'avérant inapplicables, et expérimenter de nouvelles méthodes d'instruction visant à effectivement encourager l'utilisation du transport fluvial,
- › Maintenir le service fluvial Freycinet pour EDF dans le contexte de démantèlement ou de travaux sur les centrales :
 - › un flux au départ du bassin de la Seine (Saint-Leu d'Esserent),
 - › un flux au départ du bassin du Rhin (Allemagne).

FILIÈRE LOGISTIQUE URBAINE, LA LOGISTIQUE FLUVIALE DU DERNIER KM, UNE OFFRE DE SERVICES À FORTE VALEUR AJOUTÉE QUI SE STRUCTURE ACTUELLEMENT AVEC LE FLUVIAL : L'EXEMPLE LYONNAIS



● Réseau de quais existants ● Zones de chalandise de diverses activités fluviales de logistique urbaine

- › Une zone à faible émission mise en place par la métropole => le diesel interdit dans Lyon dès 2025,
- › Des projets fluviaux de livraison 100% électrique ou à très faible empreinte carbone avec un post-acheminement vélo ou véhicule utilitaire électrique,
- › Un appel à projets (CNR et VNF) pour accueillir ces services au port de Lyon et sur les quais du centre ville lancé,
- › Un hôtel de logistique urbaine qui doit être implanté au port de Lyon pour une mise en service en 2022-2023.



EN SYNTHÈSE : perspective de mise en place début 2022 d'un nouveau type de service urbain pour la livraison de fret en ville.

- › Le fluvial reste « le mode doux du fret » : il est peu polluant, peu bruyant et évite la congestion.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le ministre

Réf : D20017738

Paris, le **14 DEC. 2020**

Madame Cécile AVEZARD
Présidente de Medlink Ports
11 rue Jean Bouin
69007 LYON

Chère Madame la Présidente,

Vous présidez depuis quelques semaines l'association Medlink Ports dont l'ambition est de proposer aux clients et usagers de l'axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône des solutions de transports massifiées les plus performantes et de développer le report modal sur cet axe.

Si le mode ferroviaire a fortement progressé depuis 10 ans, il n'en va pas de même pour le transport fluvial qui a vu sa part modale passer de 11% à 8% sur l'axe. Les deux modes sont pourtant complémentaires et doivent permettre d'offrir aux clients des solutions multimodales adaptées à leurs trafics.

Comparativement aux autres axes (notamment la Seine et le Nord), la situation est particulièrement préoccupante sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône. En 2020, le nombre de conteneurs fluviaux transportés sur le Rhône a diminué de 34 % sur les huit premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2019. Plusieurs éléments ont contribué à cette chute brutale des trafics : la grève de début d'année sur les ports, l'arrêt de l'écluse de Sablons en février-mars dernier ainsi que la crise sanitaire liée au Covid. Au-delà du contexte défavorable en 2020, l'activité de transport de conteneurs sur le bassin Rhône-Saône n'a cessé de décliner depuis 2014, année de référence où la barre des 100 000 EVP avait été atteinte.

Cette situation doit nous amener à porter une attention particulière à l'évolution du transport fluvial sur cet axe, alors que les infrastructures routières sont globalement saturées et que les infrastructures fluviales y sont de bon niveau et offrent des réserves de capacités importantes. Par ailleurs, une meilleure visibilité sur l'avenir économique de l'axe fluvial pourrait encourager certains opérateurs de transport à investir dans une flotte plus performante écologiquement.

C'est pourquoi je souhaite vous confier une mission permettant d'identifier les freins à lever pour dynamiser ce mode de transport à partir des points d'entrée maritime et au sein de l'hinterland de l'axe.

Je souhaite que ce travail soit mené dans une approche très opérationnelle et concrète. Votre récente nomination à la présidence de Medlink permet de bien prendre en compte cette dimension essentielle des défis à relever. Vous utiliserez bien évidemment avec profit les travaux menés par le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône Saône à qui j'ai demandé d'assurer, auprès de vous, le transfert des travaux de sa mission.

.../...

Vous mènerez ce travail en associant étroitement l'ensemble des parties prenantes concernées en particulier les ports maritimes et intérieurs, les gestionnaires d'infrastructures, les collectivités, les organisations professionnelles et les clients actuels et potentiels de l'axe. Cette étude analysera les obstacles rencontrés et présentera les différentes options possibles pour remédier à ces difficultés.

Plus particulièrement, sur le Rhône, le transport fluvial de fret étant lié pour plus de la moitié à l'activité du grand port maritime de Marseille (GPMM), votre mission devra s'intéresser en particulier à la desserte fluviale à partir du GPMM. Sur ce point, vous étudierez l'organisation actuelle de la desserte fluviale du GPMM dans toutes ses composantes. Vous vous intéresserez aux modalités d'exploitation et de manutention sur les quais pour le traitement du transport fluvial, dans leurs aspects techniques et économiques, ainsi qu'à toute autre élément, notamment d'ordre économique, qui permettrait d'accroître le report modal vers le Rhône.

L'attractivité de l'axe se joue également sur la capacité des transporteurs fluviaux à proposer des solutions de transports écologique et durable. Dans ce contexte, vous proposerez les actions à mettre en place pour accélérer la transition écologique de la flotte fluviale sur l'axe et en particulier le recours à des motorisations hydrogène. Le plan d'action que vous élaborerez devra s'inscrire dans le cadre de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné.

Vous consulterez dans le cadre de cette mission les gestionnaires d'infrastructures intervenant sur l'axe (Voies navigables de France et Compagnie nationale du Rhône), et vous bénéficierez du soutien des services du GPMM, des DREAL du bassin, ainsi que de ceux de la DGITM.

Je vous demande de mener cette mission en étroite coordination avec le préfet coordinateur du bassin Rhône-Méditerranée avec lequel vous aurez des points d'étape réguliers. En accord et en coordination étroite avec ce dernier, vous me remettrez votre rapport dans un délai de 6 mois à compter du démarrage de la mission. Ce rapport sera transmis à l'ensemble des membres de Medlink et aura vocation à être rendu public.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.


Jean-Baptiste DJEBBARI



SIGLES & ABRÉVIATIONS

AUTF / Association des Utilisateurs de Transport de Fret

CGEDD / Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (ministère de la transition écologique)

CGET / Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (remplacé en 2020 par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires)

CNR / Compagnie Nationale du Rhône

DGITM / Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (ministère de transition écologique)

GNR / Gazole Non Routier

GPMM / Grand Port Maritime de Marseille

DREAL / Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

MD / Matières Dangereuses

MeRS / Méditerranée Rhône-Saône

OFP / Opérateur Ferroviaire de Proximité

PAMI / Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (gestion VNF)

PARM / Plan d'aide au Report Modal (gestion VNF)

RGEC / Règlement Général d'Exemption par Catégorie

SNCF Réseau / Société Nationale des Chemins de Fer Français, branche Réseau

UMF / Union Maritime Fluviale Marseille Fos

VNF / Voies Navigables de France

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES OU AYANT PARTICIPÉ AU RAPPORT

Administrateurs de Medlink :

GPMM : Hervé Martel, Christine Rosso, Fabienne Margail

Port de Sète : Jean-Claude Gayssot, Olivier Carmes, Arnaud Rieutord

Port de Toulon : Jérôme Giraud, Delphine Beudin

Port d'Arles (CCI du pays d'Arles) : Julie Escalier, Benoit Ponchon

Port d'Avignon (CCI du Vaucluse) : Marc-André Mercier, Franck Enault

Port de Valence (CCI de la Drôme) : Alain Guibert, Alain Fonte

Port de Vienne sud-Salaise Sablons (CCI Nord Isère) : Pierre Olivier Boyer, David Cipro

Port de Lyon - Lyon Terminal : Thomas San Marco, Christian Heimburger et les membres du conseil de surveillance, Grégory Queniat

Port de Villefranche - CCI AURA : Philippe Guérand, Serge Boscher, Florent Dupré, Jean-Luc Bernadet

Port de Mâcon et port de Chalon (CCI de Saône et Loire) : Michel Suchaut, Pascal Leyes, Bernard Echalié et Stéphane Trouillet

Port de Pagny : Jacques Chossat de Montburon et Alain Becquet

CNR : Elisabeth Ayrault, Thomas San Marco, Pierre Meffre, Bernadette Laclais

SNCF Réseau : Thomas Allary, Laurent Michelin, Pascal Chesquieres

VNF : Thierry Guimbaud, Lionel Rouillon, Nancy Canoves Fuster, Nicolas Chartre, Cécile Cohas, Rachid Bioud, Vincent Zurbach, Benjamin Fauveau, Stéphanie Plancq-Fortrye, Catherine Prudhomme, Antoine Quidu, Sandrine Hernandez, Lara Derrieu

Medlink Ports : Mathieu Gleizes, Michel Carvaillo

Membres partenaires de Medlink :

PLATTARD : Edouard Plattard, Jérôme Badié

VICAT : Pierre-Olivier Boyer

SOGESTRAN/CFT/LPS : Alain Maliverney, Matthieu Blanc et Benoit Mugnier

AGORA : Murielle Roc

Sea Invest : Mathieu Coriez, Loïc Texier

AUTF : membres de la commission voie d'eau animée par Valérie Cornet

E2F : Didier Leandri et un collège de membres

EDF : Fabrice Beignon, Christian Andrieux, Kim Renard, Jacques-Thierry Monti

Novatrans green modal : Frédérique Erlichman

ECR : Eric CERRUTI

CFL Multimodal : Eric Lambert

ABCRM : Rodolphe Monnier

RDT 13 : Paul Sillou

EWS : Aziz Cherifi

Membres des services de l'État

Préfecture de la région AURA : Pascal Mailhos, préfet de région, préfet du bassin Rhône-Saône

SGAR AURA : Françoise Noars, Sylvain Pelleteret, Alice Néron, Katherine Bazouin

DREAL AURA : Jean-Philippe Deneuvy, Yannick Mathieu, Julien Monereau

CGEDD : Jean-Christophe Baudouin

DGITM : Nicolas Trift, Xavier-Yves Valère, Muriel Bouldouyré, Muriel Saccoccio, Thomas Doublic

Autres personnes rencontrées ou contactées

REGION BFC : Marie-Guite Dufay, présidente

REGION AURA : Caroline Muscella

REGION SUD-PACA : Victor Alonso, Julie Raffailac

REGION OCCITANIE : Pierre Fournel, cabinet de la présidente

Grand Chalon : Sébastien Martin, président

Mâcon agglomération : Jean-Patrick Courtois, président

Métropole de Lyon : Pierre Athanaze et Jean-Charles Kohlhaas, vice-présidents, Valentin Lungenstrass, conseiller métropolitain, Hélène Arambourou et Benoit Demongeot, membres du cabinet

Ville de Lyon : Grégory Doucet, maire

Valence Romans agglomération : Nicolas Daragon, président

Ville d'Avignon : Cécile Helle, maire

Arles communauté d'agglomération : Patrick de Carolis, président, Pierre Raviol, conseiller communautaire

HAROPA : Stéphane Raison

NORLINK : Bruno Fontaine, Fabien Becquelin

France Logistique : Constance Maréchal-Dereu

FNTR : Florence Berthelot

UIC-France Chimie : membres de la commission

transport animée par Cécile Devys, Christian Rose

INTERCEREALES : Bruno Bouvat-Martin, Solenn Le

Boudec, Samuel Carpentier

KEMONE : Pierre Fauvarque

UMF : Alain Mistre, Léa Loriquet Ventura et les

membres du conseil d'administration

MGI : Rémi Julien, Catherine Megelas

SEAYARD : Jacob Sidenius

De nombreuses réunions ont eu lieu en visio-conférence, et nous n'avons pas toujours pu noter la présence de tous les participants. Avec toutes nos excuses pour les éventuels oublis.



med
linkports
la solution logistique

www.medlinkports.fr - 4, rue Jonas Salk 69007 Lyon