

Plan de progrès pour le trafic fluvial de conteneurs sur l'axe Rhône-Saône – 2024

proposé à l'adoption du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique de l'axe Méditerranée Rhône-Saône du 1^{er} décembre 2023 à Marseille

A la demande de Madame la Préfète coordinatrice de l'axe Rhône-Saône, préfète du bassin Rhône-Méditerranée, qui préside le Conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL) de l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS), Cécile AVEZARD, Directrice territoriale de Voies Navigables de France, a élaboré un plan de progrès pour le trafic fluvial de conteneurs, concret et opérationnel.

Ce plan marque l'engagement de tous les acteurs économiques et institutionnels pour porter et soutenir des actions en faveur du transport fluvial de conteneurs sur l'axe. Il est centré sur l'amélioration de l'offre de transport : une offre plus régulière, plus fiable, au coût maîtrisé et dont il faut renforcer la promotion.

Avec 68 000 EVP en 2022, le transport de conteneurs sur le bassin Rhône-Saône poursuit le déclin observé depuis 2015 (- 34% sur la période 2015-2022), cercle vicieux alimentant la perte de confiance des chargeurs. Cette baisse se confirme sur l'année 2023, mais dans un contexte de chute sensible des volumes maritimes. Ainsi, la part modale du fluvial (environ 5%) reste stable, ce qui peut dénoter une certaine résilience.

Cependant, les études réalisées ces dernières années évaluent à 400 000 EVP le marché techniquement et économiquement adressable sur l'axe par une solution fluviale (ou ferroviaire) via Fos-sur-Mer. La marge de progrès reste donc importante. En effet, en 2022, le report modal ferroviaire représente environ 120 000 EVP manutentionnés à Lyon Terminal, Vénissieux et Loire-sur-Rhône en provenance ou à destination de Fos, auxquels s'ajoutent les 68 000 EVP fluviaux. Ainsi, les modes massifiés capteraient moins de la moitié de leur marché potentiel.

Le transport fluvial de conteneurs doit donc, à court terme, gagner en attractivité auprès des donneurs d'ordre : commissionnaires de transport, transitaires, armateurs et chargeurs, ces derniers faisant part d'un intérêt grandissant pour le fluvial. Pour cela, l'offre doit être améliorée, notamment du point de vue de sa fiabilité et de sa régularité. Cette dynamique nécessite la mobilisation de toute la chaîne opérationnelle : transporteurs fluviaux, manutentionnaires des terminaux maritimes et des ports intérieurs, gestionnaires d'infrastructure, douanes et services numériques. Elle nécessite également une meilleure communication en direction des clients. Elle nécessite enfin, pour le moyen et long terme, le soutien des autorités portuaires, de l'Etat et des collectivités locales.

Le plan de progrès est avant tout un plan de court terme, avec des actions à mettre en œuvre dès à présent et un suivi tout au long de l'année 2024, avec une étape à mi-parcours pour le prochain CCIL et au travers d'indicateurs d'ores et déjà identifiés. L'ambition est de rapidement doubler la part modale du fluvial et de la porter à 10%, ce qui permettrait de retrouver la cible de 100 000 EVP fluviaux sur l'axe.

Le plan de progrès identifie 7 grandes actions

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

Détails en pages 4,5 et 6

Les partenaires du plan de progrès

- **Les transporteurs fluviaux** : Greenmodal Transport, Logi Ports Shuttle (groupe SOGESTRAN), Groupe Combronde
- **Les opérateurs des ports intérieurs** : CCI Côte d'Or Saône-et-Loire, Lyon Terminal, CCI Nord Isère, CCI Drôme, CCI Pays d'Arles
- **Les manutentionnaires portuaires maritimes** : SEAYARD, EUROFOS
- **Les commissionnaires et transitaires de transport** : STM (Syndicat des transitaires de Marseille-Fos)
- **Les armateurs maritimes** : CMA-CGM, MSC, ONE, Hapag-Lloyd
- **Les opérateurs d'infrastructures et de réseaux** : Grand Port Maritime de Marseille, CNR, VNF, SNCF Réseau
- **MGI (Marseille Gyptis International)**
- **Les autres partenaires institutionnels de l'axe** : Medlink Ports, Entreprises Fluviales de France, CCI des 4 régions de l'axe : Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes- Côte d'Azur et Occitanie
- **Les collectivités territoriales** : Régions Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes, Sud et Occitanie
- **Services de l'État** : Directions interrégionales des douanes et droits indirects, services de l'Etat sous l'égide des préfets des quatre régions de l'axe, et de la préfète coordinatrice de l'axe Rhône-Saône, préfète du bassin Rhône-Méditerranée.

1. Mettre en place une ligne fluviale régulière entre Fos-sur Mer et Lyon

- a. **Augmentation de la flotte fluviale dédiée au conteneur :**
3 unités fluviales supplémentaires pour atteindre 8 unités sur 2024, représentant une capacité théorique de 100 000 EVP sur 2024.
- b. **Augmentation des escales :**
Des départs mieux répartis, avec un plan de transport prévisionnel permettant notamment une arrivée chaque jour ouvré à Lyon Terminal.
- c. **Optimisation du co-chargement** entre transporteurs fluviaux pour garantir plus de fréquence.
- d. **Aide au transfert d'unités fluviales** sur le bassin Rhône-Saône :
Possibilité d'augmenter le nombre d'unités fluviales sur le bassin, via le financement de 30% par CNR du coût de transfert d'un bateau sur le bassin Rhône-Saône.

Indicateurs :

- Nombre d'escales hebdomadaires import/export.
- Nombre total d'EVP transportés.
- Taux d'optimisation de la flotte (nombre d'EVP effectivement transportés/potentiel global).

2. Optimiser la manutention sur les terminaux maritimes de Fos-sur-Mer et à Lyon Terminal

Sur les terminaux maritimes de Fos sur Mer

- a. **Mise en place de la zone d'échange à l'export :**
Cette zone d'échange permet le transfert de conteneurs d'un terminal maritime à l'autre par voie terrestre, lorsque l'un des terminalistes se trouve dans l'impossibilité de traiter une unité fluviale sur son linéaire. Le transfert s'opère via une zone spécifique située à cheval sur les deux emprises foncières.
Une convention d'aide a été signée le 1^{er} août 2023 entre Seayard, Eurofos, Logi Ports Shuttle, Greenmodal, le GPMM et la CNR portant sur un accompagnement de 55 € par mouvement sur une période de 3 années glissantes par le GPMM et la CNR.
Cet accompagnement est complété par un soutien financier par VNF via le PARM concernant l'achat de matériel de manutention.
Au global, l'accompagnement financier sera d'un montant de 400 000€ (200 000€ GPMM/ 100 000€ CNR/ 100 000€ VNF).
- b. **Mise en place de la zone d'échange à l'import**
La démarche concernant le process import de la zone d'échange a été lancée par le GPMM lors d'une réunion (nov. 23) avec les acteurs concernés avec pour objectif une mise en place opérationnelle en 2024, selon les résultats de l'expérimentation 2023.
- c. Par ailleurs, les opérateurs fluviaux rappellent leur demande d'une modification des modalités de facturation de la manutention de sorte à effacer le surcoût qui leur est imputé.

Indicateurs :

- Suivi de l'utilisation de la zone d'échange : indicateurs d'utilisation et réunions de suivi entre partenaires.

A Lyon Terminal (94% des trafics fluviaux de conteneurs en 2022)

- a. **Mise en place d'une incitation tarifaire à partir du 1^{er} octobre 2023 pour 6 mois :** diminution du coût de la manutention : - 10 €/ conteneur, soit une diminution de près 20%.
- b. **Extension, le cas échéant, des heures d'ouverture des opérations de manutention** en fonction du planning des opérateurs fluviaux et des volumes supplémentaires d'activité générés par cette extension.

Indicateurs :

- Nombre total de EVP manutentionnés.

3. S'appuyer sur les autres ports intérieurs à conteneurs de l'axe, pour développer ou relancer des trafics

- a. Travail à une **reprise d'une desserte fluviale sur la Saône (port de Mâcon)**.
- b. Travail au **renforcement de l'offre routière de pré-post acheminement**, et à l'augmentation des amplitudes horaires d'ouverture en fonction des besoins des escales sur le port de Valence (CCI Drôme).

Indicateurs :

- Nombre total de EVP manutentionnés.

4. Promouvoir la diversité des solutions douanières, notamment pour diminuer le transit time

- a. **Mise en œuvre d'actions d'information et de communication sur les procédures douanières** en direction des transitaires, des commissionnaires de transport, des armateurs maritimes ainsi que des chargeurs.

Medlink Ports et ses membres dont le GPMM se mettront à disposition pour faciliter la diffusion, organiser des actions de formation et d'information auprès des acteurs.

b. **Optimiser les séquences d'avant dédouanement**

- Identifier au sein de la chaîne logistique (RDE - Représentant en Douane Enregistré - compris) les leviers d'accélération pour le dépôt des notifications jusqu'à l'entrée en IST (Installation de Stockage Temporaire).
- Accompagner les ports intérieurs qui sollicitent le statut d'IST et d'Opérateur Economique Agréé (OEA)

Indicateurs :

- Réalisation et diffusion de supports de communication.
- Nombre d'actions de formation et information réalisées

5. Produire et diffuser des indicateurs de performance à l'échelle de l'axe

- a. **Taux de fiabilité de la chaîne logistique fluviale** : soit le niveau de respect des délais de livraisons finales annoncés au niveau commercial ; données communiquées par les transporteurs fluviaux.
- b. **Taux de disponibilité de l'infrastructure fluviale** : soit le nombre de jours de navigation sans difficulté sur le réseau ; données communiquées par les gestionnaires de réseau : CNR et VNF.
- c. **Taux de sureté** : soit le % de conteneurs transportés en fluvial sans vol, ni effraction ; données communiquées par les terminaux maritimes, les ports intérieurs et les transporteurs fluviaux.

Indicateurs :

- Ces indicateurs seront publiés trimestriellement par Medlink Ports, via son site Internet et les newsletters et relayés par les partenaires.

6. Promouvoir et vendre le fluvial

a. **Actions de promotion et de business développement :**

- Medlink Ports renforce (notamment par le recrutement d'une personne dédiée avec le soutien de l'Etat) son action d'ensemblier de la démarche de promotion auprès des chargeurs, des transitaires, commissionnaires et armateurs maritimes : organisation de formations/informations sur le fonctionnement et les possibilités du transport fluvial, mise en relation avec les opérateurs fluviaux et portuaires, première information sur les dispositifs d'aide existantes : PARM/PAMI 2023-2027, programme Remove (CEE), aide à la pince, financements d'innovations...
- Formation par Medlink Ports ou ses membres du réseau de développeurs économiques des régions et EPCI, ainsi que des conseillers aux entreprises du réseau des CCI, qui interviennent au plus près des entreprises dans les territoires, sur le sujet de la logistique bas carbone et notamment fluviale.

b. **Actions de commercialisation des acteurs privés en lien avec le transport :**

Les acteurs de la logistique, notamment les commissionnaires, transitaires et armateurs, s'engagent à :

- Former en interne leurs personnels à la logistique fluviale, et appuyé le cas échéant par leur représentant à travers le Syndicat des Transitaires de Marseille-Fos.
- Proposer aux clients et aux prospects, et ce quels que soient les volumes concernés, le mode fluvial lorsqu'il répond naturellement aux critères d'éligibilité en terme technique et économique.
- Mettre en avant la performance environnementale (éco calculateur) et les dispositifs CEE.
- Se fixer des objectifs internes d'augmentation de la part de report modal fluvial sur les EVP traités pour les clients.

Indicateurs :

- Nombre de séances de formation et de personnes formées en interne des structures.
- Nombre de logisticiens engagés dans une fixation d'objectif de report modal et notamment fluvial.
- Nombre de nouveaux chargeurs utilisant le mode fluvial ou retour d'anciens chargeurs sur ce mode.

7. Préparer l'avenir

a. La formation :

• La formation des pilotes

Avancement du chantier du nouveau bateau école du Lycée les Catalins,
Engagement prise de stagiaires / apprentis de la part des opérateurs fluviaux.
Aide à la formation des pilotes pour le passage de la licence patron/pilote (mise en place mi-2023).

• La formation des logisticiens

Construire et promouvoir des modules de formation fluviaux dans les formations logistiques internes et externes

b. La numérisation de l'axe

• Le projet de déploiement de CI5 à l'échelle des ports du bassin

- Renforcer l'attractivité et la compétitivité par la numérisation de l'ensemble de la chaîne logistique de transport entre les ports maritimes méditerranéens et les terminaux intérieurs du Rhône et de la Saône, en ferroviaire et fluvial.
- Optimiser la performance et la fluidité des opérations réalisées, dans le respect de la sécurisation et confidentialité des échanges de données.
- Un projet communautaire, d'une durée de 2 ans, estimé à 800 K€, et co-financé à hauteur de 50% par MGI, 25% par CNR, 23,5% par le GPMM et 1,5% par le port de Sète. L'UMF, Medlink, VNF et les administrations douanières sont partenaires du projet.

• Accompagnement à l'utilisation future

- Le co-financement sponsorise 100% de déploiement de projet, avec les phases de
 - Recueil de besoins & conduite du changement
 - Développement et tests, interfaçage,
 - Formation & Assistance utilisateurs
- Au-delà, des coûts d'exploitations alignés avec les tarifs en vigueur (inclus accès à l'assistance et aux évolutions continues).
- Accompagnement des futurs utilisateurs à l'estimation des gains à venir, qualitatifs et quantitatifs.

c. Travail à la mise en synergie Fer et Fleuve

- Préparer une offre de transport qui combine le fer et le fleuve, sur une longue distance.

d. Mise en place d'une commission sur la matière dangereuse

e. Le verdissement de la flotte

- Accompagner les démarches qui s'inscrivent dans une dynamique de verdissement de la flotte et des systèmes de transport (utilisation de biocarburants notamment).

f. Promotion des programmes d'accompagnement d'aides publiques :

- Dispositif d'aide au coup de pince (Etat)
- Plan d'Aide au Report Modal et Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation 2023-2027 (VNF)
- Nouveau dispositif de certificat d'économie d'énergie (CEE): le programme Remove.