

# Le transport fluvial, une opportunité pour le territoire régional

## UN MODE DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE PERFORMANT À PROMOUVOIR

Le mode fluvial constitue un mode indispensable pour relever les défis à venir, notamment pour augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14% à 25%.

Il représente en effet un mode de transport de fret massifié très performant, au regard de sa sûreté, de sa fiabilité, de sa fluidité, de sa souplesse, de ses performances environnementales en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie et de nuisances phoniques.

## LA RÉGION PACA, PORTE D'ENTRÉE PRINCIPALE DU BASSIN

La région Paca recèle des atouts indéniables en termes d'accessibilité et de desserte fluviale.

Elle bénéficie d'une double porte d'entrée sur le bassin fluvial Rhône Saône, aménagé à grand gabarit sur plus de 550 km jusqu'à la plateforme de Pagny sur Saône :

- une porte maritime, avec le Grand Port Maritime de Marseille, relié au fleuve via le canal de Marseille
- une porte fluvio-maritime, avec le port d'Arles, bénéficiant d'une accessibilité nautique performante, et supérieure aux autres ports de l'axe, lui permettant d'accueillir des navires fluvio-maritimes de 3.500 tonnes.

Cet avantage lui permet l'organisation de chaînes logistiques composées de trajets fluviaux entre Arles et les autres ports intérieurs de l'axe (transbordement entre les unités en provenance

du nord du bassin et les navires fluvio-maritimes de plus fort tonnage) et de trajets purement maritimes en provenance ou à destination des ports méditerranéens.

La région Paca concentre par ailleurs des ports dynamiques, contribuant activement à la croissance des trafics fluviaux sur l'axe.

■ Le port de Marseille – Fos contribue à 40% du trafic fluvial du bassin en volume, à 70% des tonnes.kilomètres parcourues et à 100% du trafic conteneur du bassin. Il génère des trafics principalement liés à l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise et du couloir de la chimie et à l'activité céréalière bourguignonne.

■ Le port d'Arles est le premier port de la basse vallée du Rhône avec un trafic transbordé d'environ 485.000 tonnes

en 2012 et une croissance de 120% en 10 ans. Port polyvalent, il traite différents types de trafics (produits agricoles, sels, engrais, combustibles, minerais, produits métallurgiques, produits chimiques) et bénéficie d'une large zone de chalandise.

■ Le port du Pontet représente une plateforme multimodale dynamique et structurante pour l'approvisionnement en matériaux de construction des agglomérations d'Avignon et d'Orange, avec un trafic de l'ordre de 250.000 tonnes/an.

Dans le cadre de la mise en œuvre du CPIER 2006-2013, les trois principaux ports de la région, le GPMM, le port fluvial d'Arles et le port fluvial du Pontet ont bénéficié de subventions publiques pour moderniser et développer leurs équipements fluviaux et ainsi conforter

## Une mobilisation des services de l'État en région

Les services de l'État en région se mobilisent pour contribuer à la stratégie fluviale de bassin et accompagner la modernisation et le développement de l'offre portuaire sur la basse vallée du Rhône, tout en évitant les concurrences néfastes de trafics et une situation sur-capacité.

Les orientations qui guident l'action des services de l'État en région sont :

■ **l'amélioration des interfaces maritimes et fluviales dans le golfe de Fos sur Mer.** L'objectif premier est de faciliter le passage des navires fluvio-maritimes vers l'axe Rhône – Saône et de promouvoir le transport fluvial induit par les activités portuaires. Il s'appuie sur la stratégie fluviale du GPMM.

■ **la modernisation et le développement des infrastructures portuaires** en veillant à leur complémentarité pour pérenniser une accessibilité fluviale performante du territoire régional et capter de nouveaux trafics. La constitution d'un hub trimodal en Avignon – Courtine participe de cet enjeu.

■ **l'accompagnement du développement des trafics** en redorant l'image du transport de marchandises (au même titre que le transport de voyageurs) et en objectivant son incidence sur la croissance et la compétitivité des territoires. Le développement des arrières zones portuaires, l'insertion urbaine et paysagère des ports et la compatibilité du développement du trafic fluvial avec les politiques environnementales et de prévention des risques constituent autant de problématiques à traiter.

leur positionnement. Les opérations emblématiques sont la construction d'un troisième poste à quai et de la plateforme associée sur le port d'Arles, la modernisation des infrastructures portuaires du port du Pontet permettant un doublement de sa capacité de traitement, l'amélioration du pôle céréalière des Tellines et des postes d'attentes fluviaux dans le Port de Marseille-Fos.

La nouvelle programmation du plan Rhône vise à poursuivre les investissements sur les plateformes portuaires régionales afin de répondre à la demande des marchés locaux et de proposer aux utilisateurs de l'axe Rhône Saône des infrastructures permettant des gains de productivité. Il s'agit également à conforter les ports comme des nœuds de communication, connexion de fret maritime, fluvial et ferroviaire.

## LE PORT DE MARSEILLE – FOS, UN SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DES TRAFICS FLUVIAUX

Le mode fluvial dispose des capacités pour drainer de nouveaux trafics conteneurs pour le Port. Dans le contexte concurrentiel entre les ports, les pré et post acheminements deviennent un facteur de différenciation qui doit être développé et mis en valeur à Fos sur Mer. Le port de Marseille-Fos est en effet le seul port d'Europe du Sud à être relié à un réseau fluvial à grand gabarit.

L'objectif est donc de créer les conditions d'un développement et d'un traitement optimum des escales fluviales à Fos, il s'agit de garantir un accès direct, permanent et en toute sécurité des bateaux fluviaux aux terminaux maritimes, en favorisant les transbordements directs bateaux-navires ou les reprises à quai en limitant les ruptures de charges et les transferts terrestres. Ceci implique notamment de recourir à des équipements et à des modalités de main d'œuvre adaptés au mode fluvial

et à la mutualisation des coûts entre tous les modes de transports terrestres et aussi de faciliter le transit des navires fluvio-maritimes vers le bassin. L'inscription d'une stratégie fluviale dans son nouveau projet stratégique paraît donc incontournable.

## UN TERMINAL TRIMODAL INTÉGRÉ, MODERNE ET PERFORMANT SUR LA PLATEFORME PORTUAIRE DE COURTINE

L'émergence possible d'un hub trimodal sur la plateforme portuaire de Courtine est liée à la conjonction de quatre facteurs : le besoin de modernisation et d'extension du terminal rail – route de Champfleury, la zone portuaire de Courtine de 70ha sur laquelle un port devrait être aménagé conformément au cahier des charges de la concession CNR, l'opportunité d'organiser la massification fluviale et ferroviaire pour favoriser le report modal et la dynamique du Comité des ports sur l'axe Rhône Saône.

Une démarche d'étude, pilotée par l'État et associant les collectivités territoriales concernées (CR PACA, CG du Vaucluse, CA Grand Avignon, ville d'Avignon), la CNR, VNF et RFF, est en cours, pour confirmer l'opportunité et définir les conditions de réalisation d'un hub trimodal et plus largement les modalités d'aménagement de la plateforme portuaire de Courtine. Cette démarche s'appuie sur plusieurs études (ferroviaire, fluviale, de raccordement ferroviaire de la plateforme portuaire, d'aménagement de la plateforme, sur le montage juridique et opérationnel), dont les conclusions devraient être rendues au plus tard à l'automne 2014. L'étude ferroviaire a confirmé l'urgence de moderniser et d'augmenter la capacité du chantier rail – route à court terme (horizon de saturation critique 2016 / 2017). La rive gauche du Rhône concentre 85 à 90% du trafic actuel du terminal et il y a un potentiel de report

modal de la route vers le fer estimé de 10.000 à 30.000 UTI à court terme sur l'axe Sud – Nord et à plus long terme vers l'Ouest. La captation de nouveaux flux ferroviaires passe nécessairement par l'exploitation de trains longs, ce qui est difficile sur l'infrastructure actuelle au regard de ses limites d'exploitation et de capacité.

L'étude fluviale a conclu que le trafic fluvial conteneur, pour lequel un marché existe, notamment en lien avec les ports maritimes, ne peut se développer que grâce au transfert du terminal rail – route. Elle préconise le développement d'une escale fluviale à coût marginal et décline les conditions suivantes :

- la mutualisation complète de la maintenance ferroviaire et fluviale,
- la mise en place d'une 4<sup>ème</sup> couche de conteneur sur un service existant opérant aujourd'hui à trois couches entre Fos et Lyon,
- un besoin de zones logistiques pour soutenir et fixer des trafics fluviaux et une réorganisation à terme de chaînes logistiques.

**Ainsi, un terminal trimodal intégré, moderne et performant sur la plateforme portuaire de Courtine permettrait de consolider le nœud d'Avignon, de structurer et consolider les services au conteneur dans le bassin Rhône-Saône et ainsi d'augmenter la part modale fluviale dans l'approvisionnement du territoire.**

Enfin, l'étude fluviale a également mis en évidence l'existence d'un besoin significatif avéré pour la filière traditionnelle fluviale à l'échelle de l'agglomération d'Avignon et dont les réponses devront être apportées par les ports du Pontet et de Courtine.

**Le transport fluvial constitue une voie d'avenir pour développer un mode de transport vertueux et désaturer les réseaux routiers et ferroviaires. Son utilisation dans les filières émergentes (déchets, recyclage, biomasse...) et dans l'organisation de la logistique urbaine mérite d'être étudiée et valorisée.**

**L'avenir semble se dessiner autour d'une synergie et d'une complémentarité entre les différents modes de transports. La constitution d'un hub multimodal, propice à la massification et source de gains de compétitivité des chaînes logistiques et de transport, paraît légitime à privilégier.**

Focus

## Une nouvelle piste d'utilisation de la voie d'eau : la logistique urbaine fluviale

Il y a dix ans encore la logistique fluviale n'était envisagée en France que pour le transport des produits à faible valeur ajoutée sur de grandes distances. Cependant les réglementations et enjeux environnementaux, ainsi que la congestion des centres-villes, ont changé la donne et amené acteurs publics et privés à s'interroger sur le rôle de la voie d'eau pour l'approvisionnement des centres urbains.

Ainsi le Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH), situé à moins de 4 km de l'hypercentre et se retrouvant aujourd'hui au cœur de l'agglomération, réfléchit depuis plusieurs années à ses relations avec une zone urbaine changeante. C'est donc naturellement que la Région Urbaine de Lyon (RUL), la CCI, et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) ont choisi le PLEH pour accueillir le 29 novembre dernier des rencontres autour de la logistique urbaine fluviale.

L'occasion pour plusieurs intervenants de rappeler que l'approvisionnement des centres urbains par les voies navigables est aussi ancien que l'existence de villes fluviales telles que Paris, Lyon, ou Arles. Cette dernière est déjà au 11<sup>ème</sup> siècle le siège de l'importante confrérie des Nautes. Le blason et la devise de Paris attestent de même que, jusqu'aux grands travaux ferroviaires, une grande partie de l'approvisionnement de la capitale était acheminée par le fleuve. Cependant, l'approvisionnement des villes par les fleuves a progressivement été remplacé par le rail, puis la route. Les berges, un temps consacrées aux activités industrielles puis à la circulation automobile, ont aussi été réaménagées dans de nombreuses villes pour un usage de loisir et de promenade.

### PORT FLUVIAL ET VILLE : UNE RELATION CONFLICTUELLE ?

La distribution des marchandises au cœur des villes par voie fluviale au XXI<sup>ème</sup> siècle se heurte donc aux problématiques d'intégration au territoire urbain. En effet, elle s'inscrit dans une dynamique de compétition pour le foncier, devenu rare et cher, avec des conflits d'usages particulièrement exacerbés dans le cas des rives.

Utiliser cet espace pour des opérations logistiques demande donc un important travail sur l'acceptabilité de ces activités. Elles suscitent souvent un rejet de la part riverains, inquiétés des nuisances associées à la logistique et aux activités productives (atmosphérique, sonore, visuelle), voire des élus locaux cherchant à valoriser les rives de leurs communes par des activités plus attractives. C'est pourquoi, en 2009, l'initiative "Connecting Citizen Ports 21" a vu 7 ports intérieurs européens (Bruxelles, Lille, Paris, Utrecht, Bâle, Mulhouse, et Weilam-Rhein) se mettre en réseau pour échanger leurs bonnes pratiques et promouvoir l'activité fret. Il est aussi à noter que, lorsque cela est possible, l'activité fret peut s'accommoder d'espaces non revendiqués pour les loisirs, sous les ponts par exemple. Par ailleurs, au vu de la difficulté à « reconquérir » les rives, il est impor-

tant de défendre le maintien des ports intérieurs existants, comme le souligne Karin De Schepper, secrétaire générale d'Inland Navigation Europe, dans une interview au Journal de la Marine Marchande.

Afin de concilier les différentes activités sur les rives (fret, tourisme, loisir, passagers), il est impératif de bien penser d'un point de vue urbanistique l'intégration du port à son environnement urbain. Ainsi, un contact sans transition entre les activités d'un port dédié au BTP et les zones de résidence, comme c'est le cas à Choisy-le-Roi, est source de conflits. Pour améliorer une image jusque-là peu avenante (risques industriels, pollution, manque de végétation), le Port de Lyon Edouard Herriot a signé en 2008 une charte paysagère et architecturale. Le Port de Lille a axé son projet urbain et économique sur trois axes correspondant à différents secteurs : un port pour la ville, un port dans la ville, le port devient ville.

Un autre levier consiste à trouver des solutions de mixité des usages dans l'espace et dans le temps afin de promouvoir la cohabitation apaisée des usages plutôt que leur exclusion mutuelle. Ainsi l'idée de port public (ou port partagé) permet cette mixité : à Tolbiac, le site est occupé par des activités industrielles en journée, et réservé au loisir à partir de 17h ainsi que les weekends et jours fériés. Par ailleurs, l'image des activités logistiques peut

aussi évoluer, notamment grâce à des initiatives de livraison verte.

Insertion urbaine et mixité des usages ne peuvent être mises en œuvre qu'à travers une gouvernance inclusive, faisant travailler ensemble des acteurs variés. En plus d'une mobilisation des autorités portuaires et des chargeurs, les initiatives de logistique urbaine fluviale nécessitent une volonté politique forte. Au niveau européen, les autorités ne peuvent imposer des contraintes d'aménagement. Cependant des incitations indirectes (réglementations sur les émissions de polluants, soutien au développement de moyens logistiques propres) peuvent faciliter le recours à la logistique urbaine fluviale.

Vu leur compétence en aménagement, c'est généralement aux autorités locales de s'emparer du problème : en 2011 une charte de bonnes pratiques Connecting with Waterways, a Capital Choice a ainsi été signée par les autorités portuaires et politiques de cinq « capitales d'eau » : Bruxelles, Paris, Berlin, Budapest, et Vienne, en coopération avec la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI). Michel Cote, directeur du développement économique et portuaire de la CNR, rappelle aussi que l'existence même du port de Lyon est due à une forte volonté politique du maire Edouard Herriot, il y a plus de 70 ans, contre l'avis de l'Etat.

Par ailleurs, ce nouveau mode de logistique urbaine appelle à repenser la filière de bout en bout, dans une multimodalité incluant le fluvial. Ainsi, le projet européen Watertruck cherche à développer le transport de marchandises sur de petits bateaux (600 à 1.350 tonnes), changeant le paradigme du capitaine de péniche vivant sur son bateau durant ses trajets, et amplifiant les possibilités de transport sur des canaux secondaires. D'autres projets innovants en termes de contenants ont transformé des barges en centres de distribution urbaine itinérants. Avec un aller-retour qu-

tien entre Tolbiac et Grenelle, la péniche de « Vert chez Vous » débarque ses triporteurs électriques sur les quais parisiens par grue ; après leur tournée, ceux-ci sont à nouveau embarqués à la halte suivante, pour recharger une cargaison sur la péniche en mouvement. Ainsi les opérations de manutention ne sont plus synonymes de perte de temps.

### QUELS USAGES DE LA VOIE D'EAU URBAINE POUR QUELLES MARCHANDISES ?

En France, l'utilisation principale de la logistique urbaine fluviale concerne depuis 20 ans les pondéreux en vrac : matériau (sable gravier), matières énergétiques (charbon, fuel), céréales. Ces produits à faible valeur ajoutée portent en général sur des flux prévisibles en amont, avec une faible urgence de transport. Le principal secteur bénéficiaire de ce mode est le BTP : à Paris 900 palettes hebdomadaires (sacs de ciments, briques, parpaings) assurent l'approvisionnement des chantiers, et évacuent des gravats et autres déchets. Les matériaux de constructions sont aussi dominants à Bruxelles, représentant 50% du trafic du port.

Les pouvoirs publics s'intéressent également depuis plusieurs années au potentiel de la logistique urbaine fluviale pour évacuer les déchets ménagers. En effet les contraintes environnementales ont imposé une complexification des procédures de traitement des déchets dès 1992, et une logique d'économie circulaire amène à considérer de plus en plus les ordures non pas comme des déchets, mais comme des ressources à valoriser. Aussi, les centres de traitement se sont éloignés des zones urbanisées du fait des nuisances générées ou perçues. L'utilisation des véhicules très spécialisés, comme les camions bennes, pour des transports sur de longues distances peut être très coûteuse ; des villes comme Lille se sont donc tournées vers

le fluvial, pour acheminer les déchets collectés et massifiés dans des centres de transferts vers les centres de tri et de traitement. Le fluvial est d'ailleurs encore utilisé en aval pour transporter les matériaux issus du traitement des déchets (mâchefer, compost). Ainsi l'agence métropolitaine de traitement des déchets ménagers d'île de France (Sycotm) a généré le transport de près de 360.000 tonnes de matériaux par voie fluviale.

Si les filières traditionnelles de vrac se maintiennent, l'activité se développe. Après avoir conquis le maritime, les conteneurs arrivent maintenant par voie fluviale jusque dans les zones urbaines. Ce trafic axé sur la distribution (biens de consommation, marchandises à haute valeur ajoutée) présente généralement une valeur ajoutée supérieure aux trafics de vrac traditionnels. Depuis 1994, la métropole parisienne connaît un approvisionnement régulier par conteneurs depuis Le Havre ; 42% du tonnage en transport fluvial du Port de Lyon est constitué de conteneurs (capacité annuelle maximum des 2 terminaux : 450.000 EVP – trafic 2012 fluvial : 69.619 EVP) ; le Port de Bruxelles, qui a mis en place un terminal dédié en 2004, a traité 16 000 EVP en 2012.

Des projets explorent des formats extrêmement variés de logistique urbaine fluviale. Le Port de Lille porte un projet de Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) offrant une solution complète « du colis au conteneur », avec plusieurs expérimentations de distribution urbaine. À Amsterdam, en 2010, le groupe de logisticiens Mokus Mariteam a mis à flot 2 bateaux à motorisation hybride. Grâce à sa grue hydraulique, l'un d'entre eux, le City-Supplier traite des marchandises variées sous forme de palettes, conteneurs, sacs, en passant par les citernes. Ses retours ne s'effectuent pas à vide, puisqu'il transporte du linge sale d'hôtellerie qui sera réacheminé propre, et des déchets ménagers à destination d'une centrale

### En région Paca, des innovations sur le contenant

Modalis, basée à Aix-en-Provence, est spécialisée dans l'étude, la conception et la location de matériels de transport intermodaux afin de répondre aux projets innovants de logistique tout au long de la supply-chain. Ainsi, l'entreprise a conçu pour Franprix des caisses mobiles de taille intermédiaire incluant une partie isotherme, qui peuvent passer du rail à la route, en passant par le fleuve. Si toutes les solutions sont envisageables pour répondre aux besoins des chargeurs, la standardisation permet de faire évoluer plus facilement les chaînes d'approvisionnement en exploitant des modes variés.