

Qu'en est-il de l'activité du transport fluvial sur le fleuve Rhône en cette période de crise sanitaire et économique mondiale ?

Après avoir interrogé le Port de Montréal et VNF (Voies Navigables de France), en charge d'une grande partie du réseau français de la voie d'eau, nous avons sollicité un autre acteur national : la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Gestionnaire du fleuve Rhône, l'une de ses missions est de développer le transport sur les 330 km de voie navigable qui relie Lyon à la Méditerranée. Plus de 5,6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2019.

*Pierre Meffre et Thomas San Marco
Crédit photo : CNR*

Pierre Meffre, Directeur de la Valorisation Portuaire et Thomas San Marco, Délégué général de CNR et Président du Conseil de surveillance de Lyon Terminal (filiale de CNR en charge de la manutention au Port de Lyon) ont répondu à nos questions.



Quels sont, à ce jour, les impacts de la crise de la Covid-19 sur le trafic fluvial et l'activité portuaire sur l'axe rhodanien ?

Sur les quatre premiers mois de l'année, les tonnages transportés sont en baisse de 30%, avec un impact de -19% provoqué par la crise sanitaire à elle seule en avril. Le trafic des conteneurs a connu une tendance similaire, avec une baisse de 32% depuis janvier. Pour sa part, l'activité de croisière n'a pas repris comme prévu, après les opérations annuelles de maintenance sur nos écluses que nous effectuons en mars et qui provoquent l'arrêt de la navigation. Elle est actuellement interdite jusqu'à fin mai, au moins. La saison s'annonce très compliquée et les compagnies de croisières enregistrent beaucoup d'annulations. Ce sera d'ailleurs intéressant de voir si une nouvelle offre de tourisme de proximité émerge à la faveur de cette crise, avec une clientèle locale et familiale.

Au Port de Lyon, tête du réseau rhodanien, l'activité globale a été réduite de moitié. Les capacités de stockage pour les conteneurs ont été atteintes. L'activité ferroviaire s'est, quant à elle, poursuivie avec 20 à 30 trains par semaine.

Sur la Saône comme sur le Rhône, on observe depuis deux semaines des prémices de reprise du trafic mais cela reste à confirmer.

Quelles mesures avez-vous mises en place pour faire face à cette situation exceptionnelle ?

Nous avons maintenu une équipe de 7 personnes en roulement pour assurer l'exploitation et la maintenance au Port de Lyon. Beaucoup d'entreprises¹ ont fermé dès le début de la crise sanitaire, mais la plupart ont rouvert depuis la semaine dernière. Afin que le site reste opérationnel, nous avons maintenu le contrôle

¹ Au nombre de 70 au total.

d'accès assuré par une entreprise extérieure. CNR va accompagner les entreprises installées sur ses sites industriels et portuaires et qui connaissent des difficultés en leur proposant de reporter les échéances de paiement du 2^{ème} trimestre. Un accompagnement plus poussé est en cours de réflexion pour ceux, parmi les 220 amodiataires que nous comptons, qui auront subi un impact important sur leur activité.

Comment voyez-vous les prochains mois, en termes de reprise d'activité sur l'axe rhodanien ?

L'activité conteneurs a en fait subi plusieurs types de perturbations depuis la fin de l'année dernière : des mouvements sociaux nationaux en premier lieu, puis la crise sanitaire en Chine qui a fortement ralenti le trafic maritime mondial en début d'année et enfin, sur le Rhône, l'incident d'une péniche transportant des matières dangereuses sur une de nos écluses qui a été fermée pendant plusieurs semaines, interrompant le trafic sur l'axe rhodanien jusqu'au 28 mars. L'impact de cet incident est d'ailleurs sûrement plus fort que celui généré par la crise sanitaire. Il est donc urgent que l'activité économique reparte pour relancer les circuits de livraison, évacuer les marchandises stockées sur le Port de Lyon vers leur lieu de destination dans la métropole, et accueillir les nouveaux flux qui commencent à arriver.

La dynamique de croissance enregistrée en 2019 pour l'activité conteneurs (+8.6%) est rompue. Même s'il est difficile de se projeter sur la base des chiffres de ces derniers jours, on prévoit toutefois un scénario de baisse de l'ordre de 25% environ pour ce segment d'activité sur l'année.



Manutention de conteneurs au terminal du Port de Lyon - Crédit photo : CNR / Camille Moirenc

Par ailleurs, **l'activité risque d'être plus imprévisible.** On constate que certains grands ports maritimes – Le Havre pour la France, Anvers pour l'Europe – ont été peu touchés par la crise de la Covid-19 car ce sont de grands hubs pour le trafic mondial de marchandises. Ce n'est pas le cas de l'axe Marseille-Lyon, qui est plus en retrait. On peut craindre que le transport fluvial souffre dans les mois à venir. Il est moins flexible que la route ou le ferroviaire face à une activité aléatoire ; il devrait également pâtir des prix bas des carburants et d'un trafic routier encore très fluide.

« L'activité risque d'être plus imprévisible (...). On peut craindre que le transport fluvial souffre plus dans les mois à venir que la route ou le ferroviaire » - Pierre Meffre

Vous ne partagez-donc pas tout à fait le constat de Thierry Guimbaud et Daniel Dagenais² sur la résilience du transport par voie d'eau et sa capacité à favoriser la reprise économique ?

Le transport par voie d'eau est résilient mais il est encore assez fragile dans le bassin Rhône-Saône. Les acteurs rhodaniens sont prêts à participer à la relance économique. Le fleuve est opérationnel, suffisamment équipé en infrastructures et avec

² Cf. le Journal de bord IAGF du 11 mai 2020.

un niveau de services aux navigants de qualité. CNR participe à la gestion de 14 écluses à grand gabarit et 22 sites industriels et portuaires entre Lyon et la Méditerranée, soit un tous les 20 km. Les infrastructures sont là et prêtes à être optimisées : **le trafic à l'année sur le Rhône pourrait être multiplié par 4 sans 1€ d'investissement supplémentaire !** Et nous avons encore 100 hectares disponibles en bordure de fleuve pour accueillir des entreprises voulant développer une logistique fluviale. Concernant les services, notre Centre de Gestion de la Navigation, qui télé-conduit en temps réel les écluses, surveille et gère le trafic fluvial 7 jours sur 7 et 24h/24 depuis 10 ans déjà.

Mais il faudra être collectivement vigilant à ce que la reprise économique ne se fasse pas au détriment du fleuve, pour les raisons que nous avons citées. Ce serait un échec, un retour en arrière alors que nous étions sur une tendance de croissance et que ce mode de transport est incontournable pour réussir la transition énergétique et environnementale. Sans vouloir opposer un mode de transport à l'autre, il faut accorder à chacun une place appropriée pour une véritable complémentarité au service d'une mobilité durable.

Quels atouts offrent le transport par voie d'eau ?

C'est un mode de transport sûr, économique et écologique. Grâce à la massification qu'il permet, le fret fluvial émet quatre fois moins de CO₂ à la tonne transportée que la route et il consomme 5 fois moins de carburant. Il favorise la décongestion des axes routiers, leur sécurité et la réduction des nuisances sonores. Surtout les ports, quand ils sont situés en proximité du cœur des villes, peuvent contribuer à une logistique urbaine bas carbone en limitant le transport routier pour la livraison sur les derniers kilomètres.



Péniche dans l'écluse de Pierre-Bénite, près de Lyon - Crédit photo : CNR / Camille Moirenc

Il y a un réel potentiel de développement en Vallée du Rhône avec les deux grandes métropoles que forment Marseille et Lyon connectées par la voie d'eau et les nombreuses entreprises implantées le long de l'axe rhodanien, notamment dans la Vallée de la Chimie. D'autant plus que l'écosystème global est équilibré : le fret fluvial se partage à part quasi-égale entre les flux internationaux d'import-export qui transitent par le Port de Marseille (48% des tonnages) et le trafic domestique pour des services locaux – céréales, matériaux pour le BTP ou déchets – effectué entre les ports fluviaux du bassin (52%).

Quelles sont alors les conditions pour que le transport fluvial ait toute sa place demain ?

Déjà, à court-terme, il faut éviter qu'il s'effondre en raison de la crise économique mondiale provoquée par l'épidémie de coronavirus. A l'instar de nombreux secteurs d'activité fortement impactés, **pourquoi le fluvial ne pourrait-il pas bénéficier de mesures supplémentaires de soutien de la part de l'Etat ?**

La **coopération** entre gestionnaires d'infrastructures portuaires et fluviales et avec tous les acteurs de la chaîne logistique **est un autre facteur-clé**, pour aujourd'hui et pour demain.

CNR y participe grandement que ce soit avec VNF, pour le bassin Rhône-Saône ou le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), port d'ouverture sur la Méditerranée et donc vers le monde entier. Avec VNF, nous élaborons actuellement un schéma d'axe fluvial et portuaire pour le fret et le tourisme. Et nous avons pu constater que la concertation organisée en 2019 par le GPMM avec les acteurs fluviaux a permis un meilleur partage des problématiques fluvio-maritimes et a contribué au redémarrage du transport de conteneurs entre Fos et Lyon. Nous devons poursuivre ces efforts collaboratifs pour donner plus de cohérence à la chaîne fluviale et faire vivre l'hinterland du Grand Port Maritime de Marseille.

Enfin, une **évolution réglementaire et fiscale à l'échelle nationale est attendue** pour que le fluvial ne demeure pas le parent pauvre de la politique publique des transports. Il suffit de regarder les objectifs ambitieux que s'est fixé l'Union européenne (UE) pour voir que la France n'est pas au rendez-vous. L'UE vise un report modal de la route vers le ferroviaire et la voie navigable de 30% à l'horizon 2030 et de 50% à l'horizon 2050, pour les distances supérieures à 300 km.

La crise actuelle et le plan de relance économique à venir peuvent être l'occasion de ne plus reporter les mesures réglementaires nécessaires et d'accorder davantage de place au fluvial pour le transport de produits manufacturés par conteneurs, mais aussi le vrac ou les matières dangereuses.

« Accordons au fleuve la place qu'il peut avoir dans le plan de relance pour le transport de produits manufacturés par conteneurs, le vrac ou les matières dangereuses. » Thomas San Marco

L'ensemble de ces dispositifs garantira l'avenir du fluvial, outre les actions menées par chacun. CNR a de nouveau démontré ces derniers mois son investissement en propre par la mise en service d'un deuxième portique à conteneurs au Port de Lyon pour anticiper la croissance des volumes et améliorer la productivité pour les chargeurs.



Nouveau portique à conteneurs au Port de Lyon / Crédit : CNR – Camille Moirenc

Sur un autre plan, nous prévoyons de renforcer le dispositif incitatif en faveur des entreprises qui s'implantent sur nos sites et développent des trafics fluviaux.

L'avenir du fluvial passe-t-il par l'innovation pour améliorer sa compétitivité par rapport aux autres modes de transport ?

L'innovation doit nous permettre d'être dans l'anticipation de nouveaux besoins et non pas seulement dans une logique de rattrapage. Car le transport fluvial est en phase avec de nombreuses attentes économiques et sociales, que ce soit la digitalisation, l'atténuation des impacts du changement climatique, le mieux-vivre en ville.

« L'innovation doit nous permettre d'être dans l'anticipation de nouveaux besoins et non pas seulement dans une logique de rattrapage. »

En matière d'intégration du numérique par exemple, la technologie de la blockchain a été expérimentée avec succès l'année dernière sur l'axe Rhône-Saône. Outre la dématérialisation des procédures import-export, ce système favorise l'échange d'informations entre tous les acteurs de la chaîne de transport. Il améliore la traçabilité du fret et concourt à la fluidité et à la compétitivité de l'acheminement intermodal des marchandises sur l'axe Rhône-Saône.

L'atout écologique peut-il être aussi renforcé ?

Oui, c'est indispensable et cela passe en premier lieu par le verdissement de la flotte. Le transport fluvial doit évoluer dans sa motorisation pour conforter son avance écologique.

Nous voulons plus largement accompagner tout un panel de solutions, en s'appuyant sur notre expertise des énergies renouvelables.

Nous explorons la filière hydrogène vert, avec un projet de pousseur hydrogène avec nos partenaires VNF et CFT³. Nous prévoyons aussi l'installation de bornes de raccordement en électricité renouvelable pour l'alimentation des bateaux de marchandises ou de tourisme à quai. Nous avons également installé à l'entrée du Port de Lyon une station de recharge multi-énergies vertes (électricité, hydrogène et biogaz) destinée aux particuliers, aux transports en commun de l'agglomération mais aussi aux transporteurs qui circulent tous les jours sur notre site. Les énergies renouvelables vont permettre de rendre plus vert le pré et le post acheminement routier au Port de Lyon. Enfin, nous espérons que le démonstrateur

de déchetterie fluviale mobile⁴ qui offre aux lyonnais une solution écologique et de proximité pour se débarrasser de leurs encombrants puisse prochainement se déployer plus largement.

Nous devons aussi **être exemplaires sur nos propres sites**, en limitant les impacts environnementaux de nos activités et en les intégrant davantage dans les paysages urbains. Cela favorisera leur acceptabilité auprès des habitants, en complément d'une meilleure pédagogie sur les services qu'apportent un port à la ville en termes d'approvisionnement des magasins et des chantiers, de fourniture de carburant, d'évacuation des déchets... **Notre ambition est bien de faire du Port de Lyon le pivot urbain de la logistique du dernier kilomètre.**

Propos recueillis par Marie-Cécile Grisard

³ Compagnie Fluviale de Transport, groupe Sogestran

⁴ Service River'Tri proposé par SUEZ Recyclage & Valorisation, CFT, VNF et CNR