



**accord cadre
pour le développement du Transport
Fluvial
des Cereales, des Oleo-proteagineux,
des Co-produits et Engrais**

06 décembre 2012



Un constat

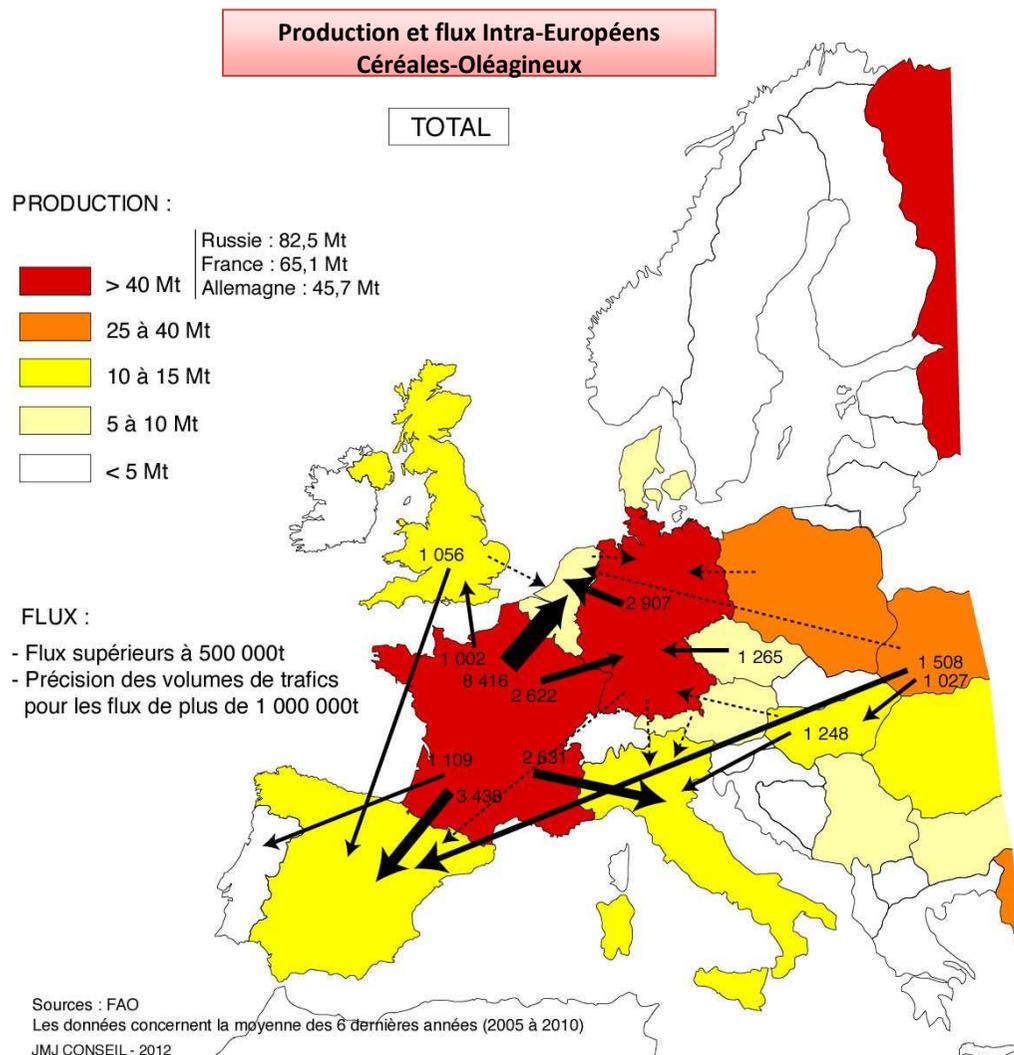
Hors Russie, la France est de très loin :

1er producteur européen (21%)

1er exportateur (la moitié de sa production est exportée).

La France est un pays émetteur mais n'importe pas ou peu.

1 - Produits agricoles – céréales - protéagineux



- ü **stabilité de la production (malgré des fluctuations fortes de flux d'une année à l'autre)**

- ü **Fort potentiel de trafic sur la voie d'eau, lié :**
 - **aux capacités fortes de report modal,**
 - **à la demande croissante des pays du Maghreb**
 - **au développement des biocarburants**



Le protocole

Ce protocole s'inscrit dans la continuité du partenariat déjà établi avec la filière céréalière au sens large (Céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) :

- l'accord-cadre signé le 13 mars 2002 entre la filière céréalière et VNF,
- le contrat de croissance signé en 2004 entre l'ONIC, les professionnels du transport fluvial et VNF.



Traduction concrète sur le bassin SRM

Politique des accords cadre



05/12/2012



- Contrat CEREO
- Création de poste d'attente et d'accostage au droit des silos
- Partenariat pour soutenir la création de silos embranchés voie d'eau
- Partenariat avec les façades Maritimes (FOS et SETE) dans le cadre du Plan Rhône



Le protocole

Les perspectives d'évolution des flux des filières (céréales, oléo-protéagineux et coproduits) revêtent une importance particulière au regard de projets visant à sécuriser, moderniser et adapter les infrastructures de transports aux évolutions logistiques.

Pour accroître la **compétitivité et l'industrialisation des filières** (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais), les atouts de la voie d'eau sont :

- La capacité à **massifier les transports** sur les futures infrastructures à grand gabarit,
- la **performance d'un réseau** permettant de **mailler le grand gabarit avec les autres gabarits** (petit et intermédiaire),
- le développement d'une **logistique intermodale** basée sur la mutualisation,
- l'importance des **connexions avec les grands ports maritimes**.



Le protocole

la volonté des acteurs des filières (Céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) :

- de privilégier un mode de transport sobre en carbone et en énergie s'inscrivant dans une logique de développement durable,
- de faire évoluer la part modale du transport non routier pour le transport de marchandises en France et en Europe



Le protocole

les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, co-produits et engrais) et VNF ont souhaité, dans le cadre d'un protocole national, définir les moyens à mettre en œuvre et les actions à entreprendre dans chacun des bassins de production, pour atteindre les objectifs de doublement de la part de marché de la voie d'eau dans le transport des céréales, à horizon 2020.



Le protocole

Les orientations pour atteindre les objectifs :

- définir avec les industriels des filières, une stratégie logistique intermodale basée sur la massification, la mutualisation à travers des possibilités moderne d'accès au réseau fluvial, aux ports intérieurs et aux ports maritimes ,
- Renforcer la compétitivité et l'industrialisation du transport par voie d'eau,
- Répondre aux demandes des utilisateurs en terme d'infrastructures performantes, d'opérateurs et de cales innovantes adaptées aux exigences des chargeurs sur l'ensemble du réseau,



L'organisation :

- Création de groupes de travail par grand bassin pour cibler des actions concrètes et mesurables :
 - Bassin de la Seine et le réseau du NPDC avec l'impact du projet de canal Seine Nord Europe,
 - Bassin de la Moselle et du Rhin avec l'impact du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin,
 - Bassin Saône Rhône avec l'impact du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin,
- Analyse de la situation de référence sur chacun des bassins
- Identifications des atouts et des freins pour le développement du report modal,
- Formaliser les actions et les moyens pour atteindre les objectifs

Quelle déclinaison sur le bassin Saône-Rhône Méditerranée

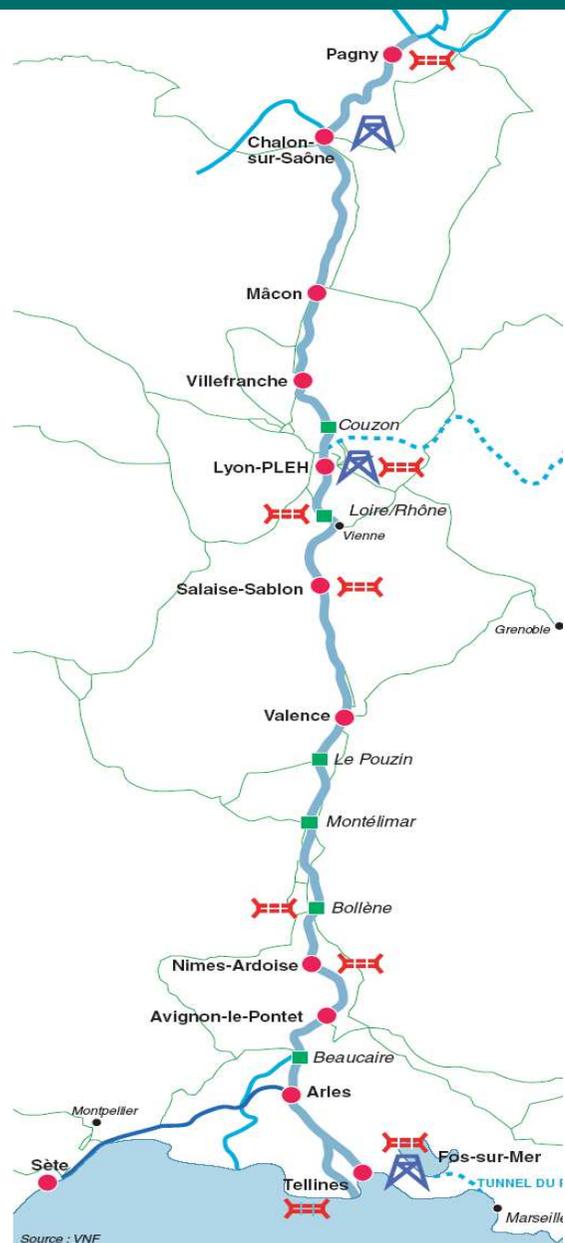
- q Le réseau fluvial et portuaire « Saône Rhône Méditerranée »
- q Le développement des trafics notamment agricoles
- q La stratégie de développement du transport fluvial à l'échelle du bassin

Description du bassin



- 1000 km de voies navigables
- 650 km de voies à grand gabarit
- Des canaux Freycinet vers le nord (CRR, « Petite Saône » ...)
- Une ouverture directe sur la Méditerranée grâce à Fos et Sète et la navigation fluvio-maritime
- Un réseau de ports intérieurs structurés
- Une navigation 24h/24, 7j/7 (sauf chômages)
- Réserves de capacité x 3

L'infrastructure fluviale : une des plus performantes d'Europe



- 10 ports dotés d'un service public
- une vingtaine de zones industrielles et portuaires sur le Rhône concédé
- 8 rampes RO-RO
- 2 portiques à colis lourds (Chalon, PEH)
- Desserte fluviale à 4 400 T (convois poussés)
- Desserte fluvio-maritime jusqu'à

- 3 000 T à Arles
- 1 500 T au delà



L'Offre de transport

2 armements: CFT, CFT-GAZ

Des petites flottes:

- FLUVIAL FRET, DDM

Des coopératives

- NAVISUDEST, NAVISCO

2 opérateurs de transport combiné:

- River Shuttle Conteneur

- LOGIRHONE



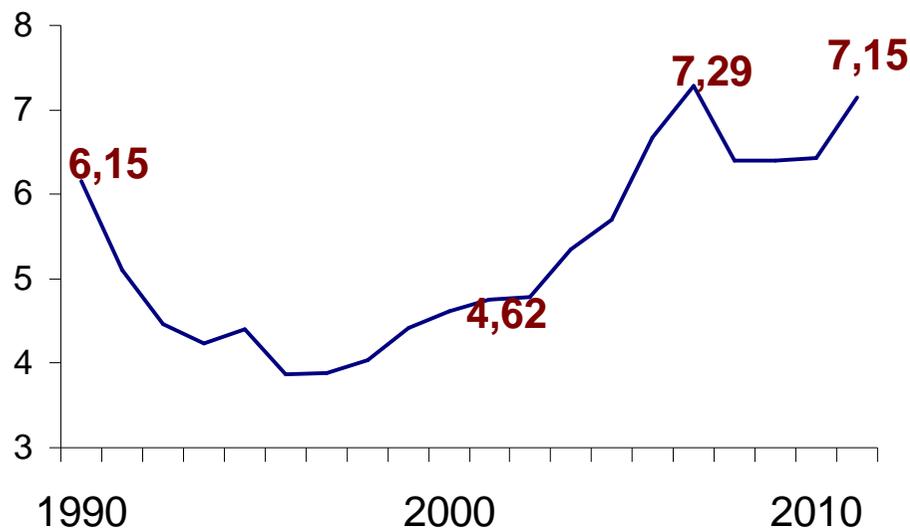
Le développement des trafics notamment de la filière agricole

05/12/2012

Le transport fluvial : fort développement, dynamique, capable de relever des défis

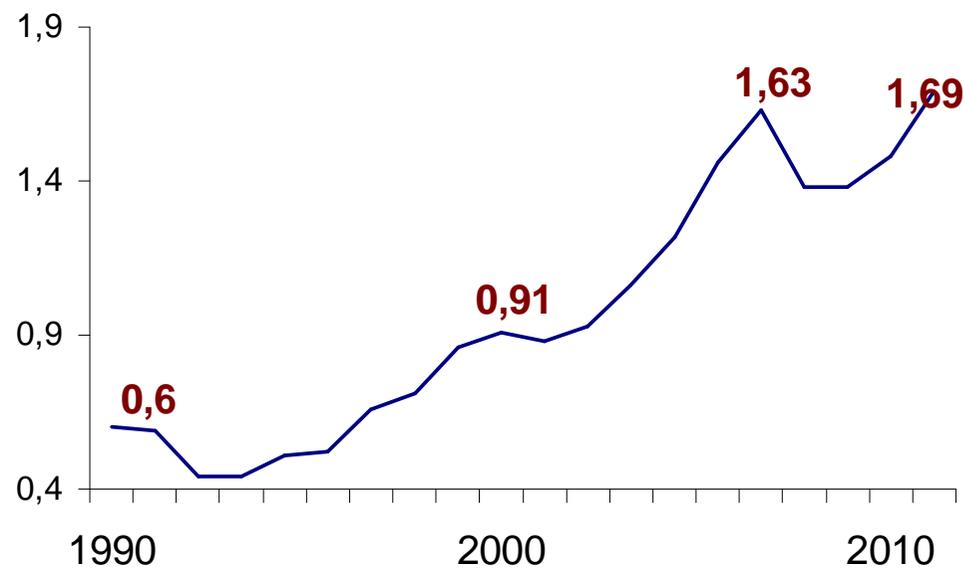
Evolution en tonnes 1990-2010

7.15 MT, +16%



Evolution en TK 1990-2010

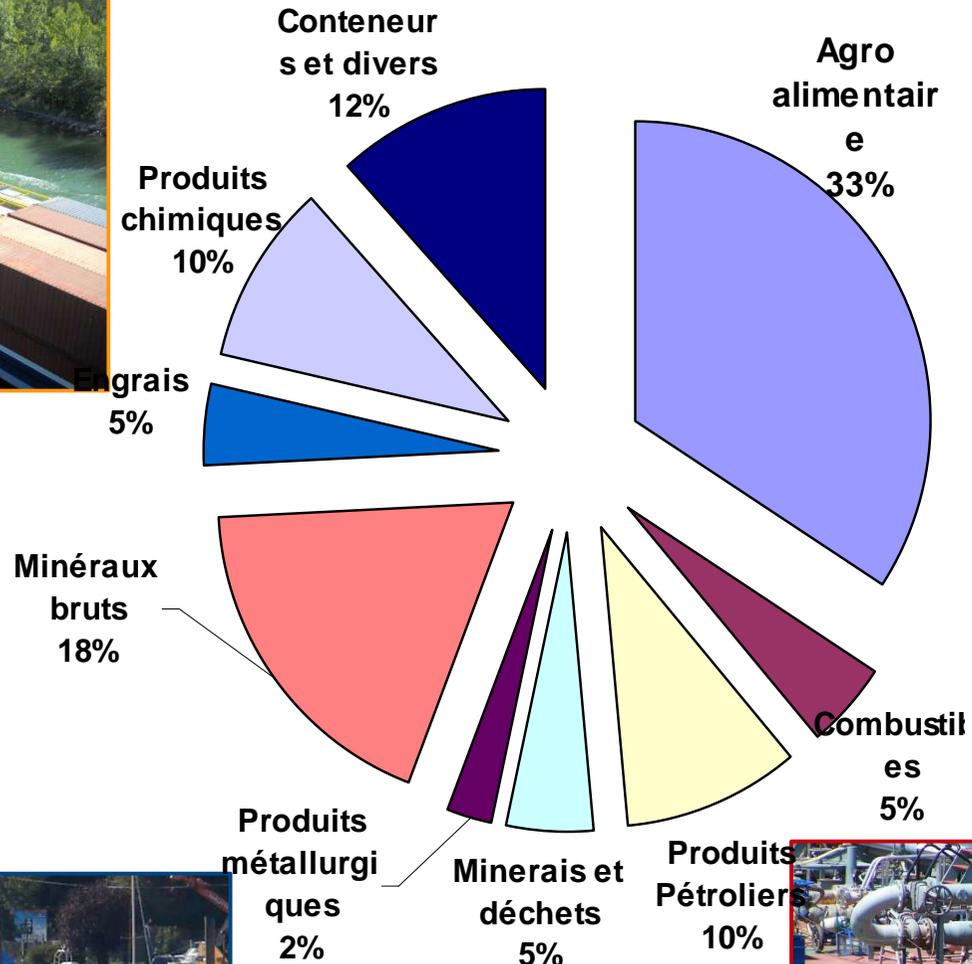
Triplement des trafics
Supérieur à la moyenne nationale
Part modale de 8% en progression



Les filières en 2010



@VNF



@VNF



@VNF

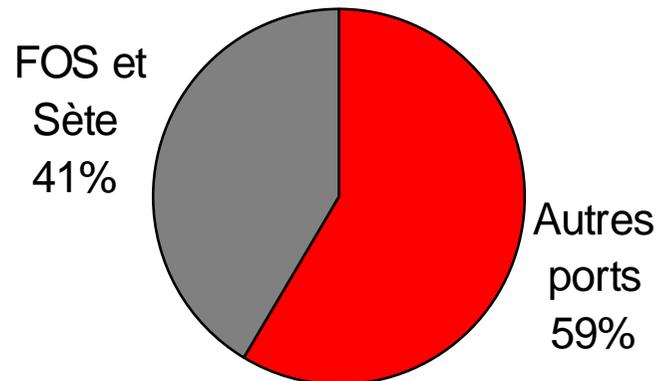


@VNF

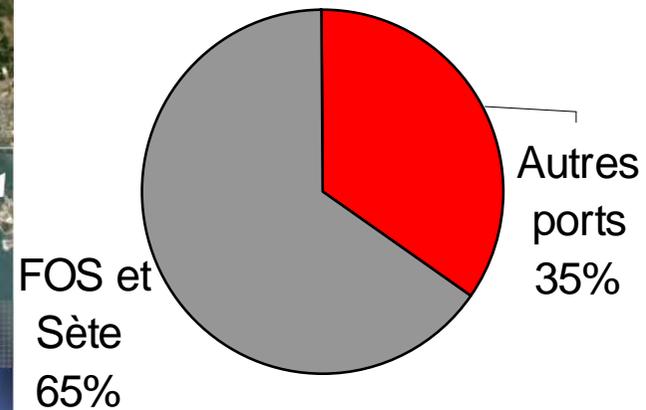
Fluvial et maritime: des destins liés



En volume



En t-km



La stratégie de développement

05/12/2012

La stratégie de développement

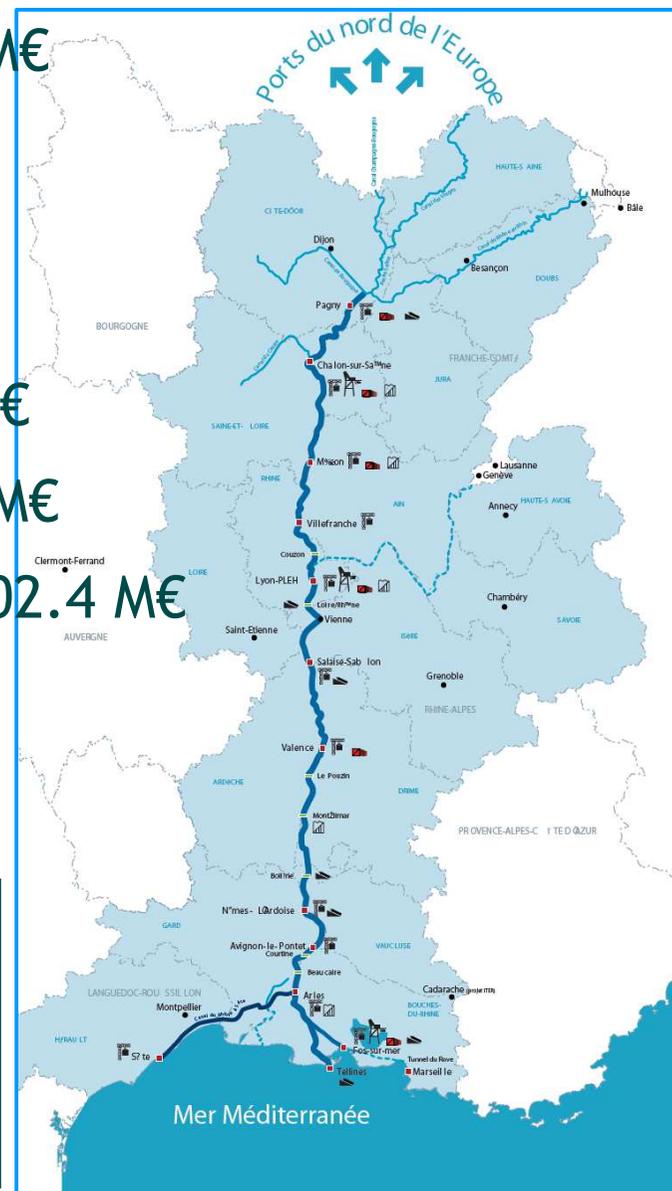
- q Une stratégie de développement basée sur le Plan Rhône
- q Un schéma portuaire à l'échelle du bassin pour développer les trafics
- q Un projet de liaison fluvial mer du Nord/mer Méditerranée avec le projet de liaison fluvial Saône-Moselle.Saône-Rhin.

Une stratégie de développement basée sur le volet transport fluvial du « *Plan Rhône* »

- Développement de la compétitivité : 17,3 M€
- Études : 2,2 M€
- Aménagement et équipement des ports fluviaux : 66 M€
- Interface entre maritime et fluvial : 26.5 M€
- Appui aux embranchements fluviaux : 4.6 M€
- Adaptation des infrastructures fluviales : 102.4 M€

TOTAL : 220 M€

Programme complémentaire
d'investissement pour l'infrastructure :
Franche-Comté: tunnel 6 M€
PACA: percement darse 42 M€

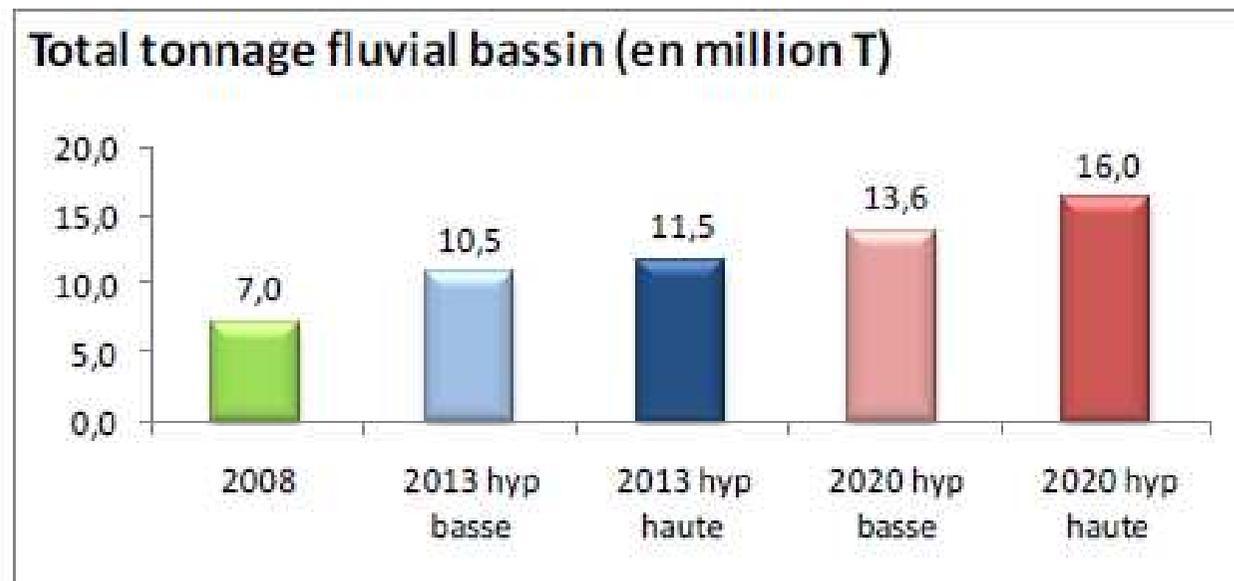


Les objectifs de trafics fluviaux à horizon 2020

La volonté d'une forte contribution du transport fluvial à l'atteinte des objectifs du Grenelle:

Le schéma portuaire prévoit:

- a minima un **doublément des trafics**
- un plan **d'actions structuré** (action global bassin, site)



Issu de l'analyse des filières sélectionnées,
indépendamment des sites portuaires

PHASE II : Scenario de développement de l'offre portuaire



Céréales

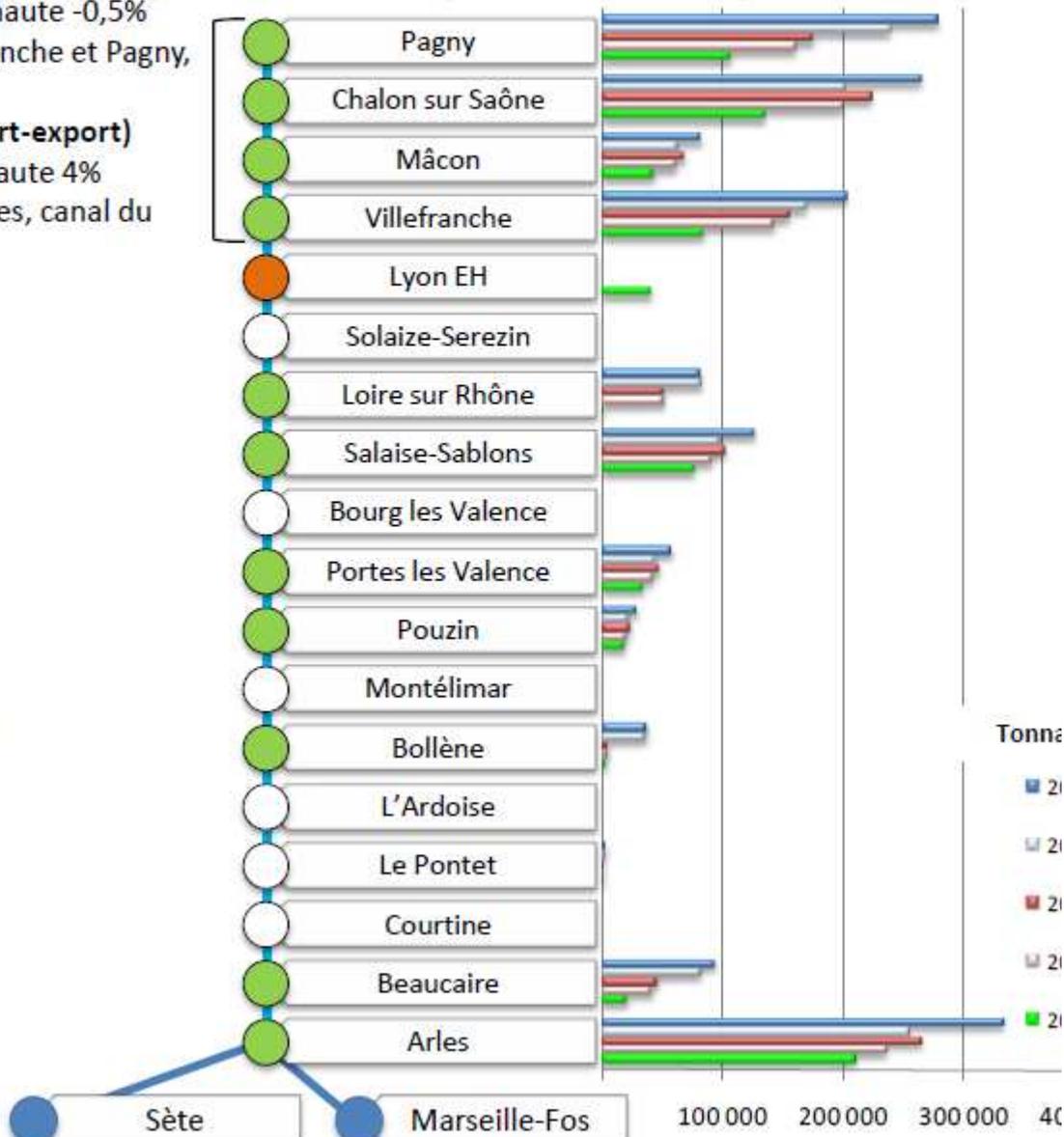
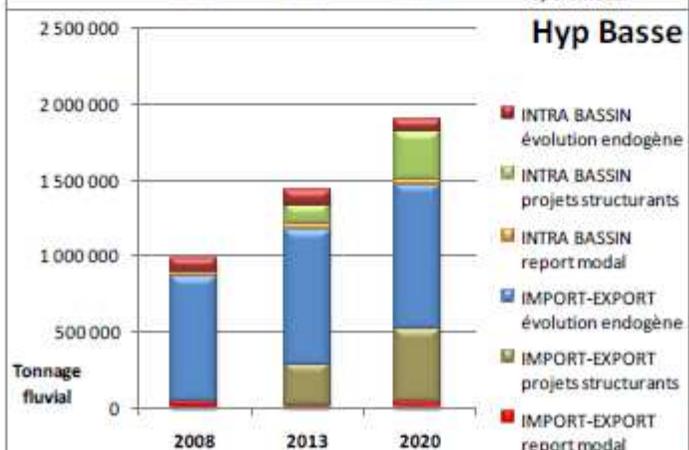
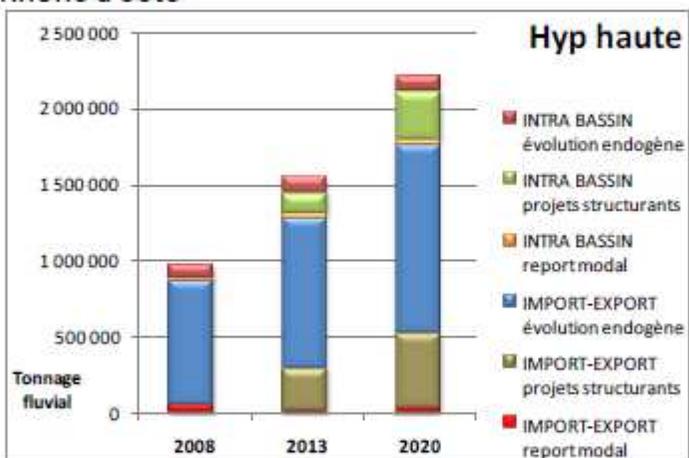
Intra-bassin

Evolution du volume fluvial : hyp basse -3% / hyp haute -0,5%
 Projets structurants : nouvelles capacités à Villefranche et Pagny,
 possibilité de déchargement à Beaucaire

Interaction avec ports maritimes (essentiellement import-export)

Evolution du volume fluvial : hyp basse 1% / hyp haute 4%
 Projets structurants : Extension capacité aux Tellines, canal du
 Rhône à Sète

● Activité à consolider ● Activité à développer ● Arrêt ou relocalisation de l'activité



PHASE II : Scenario de développement de l'offre portuaire



Engrais

Intra-bassin

Evolution du volume fluvial : hyp basse 0,5% / hyp haute 3%

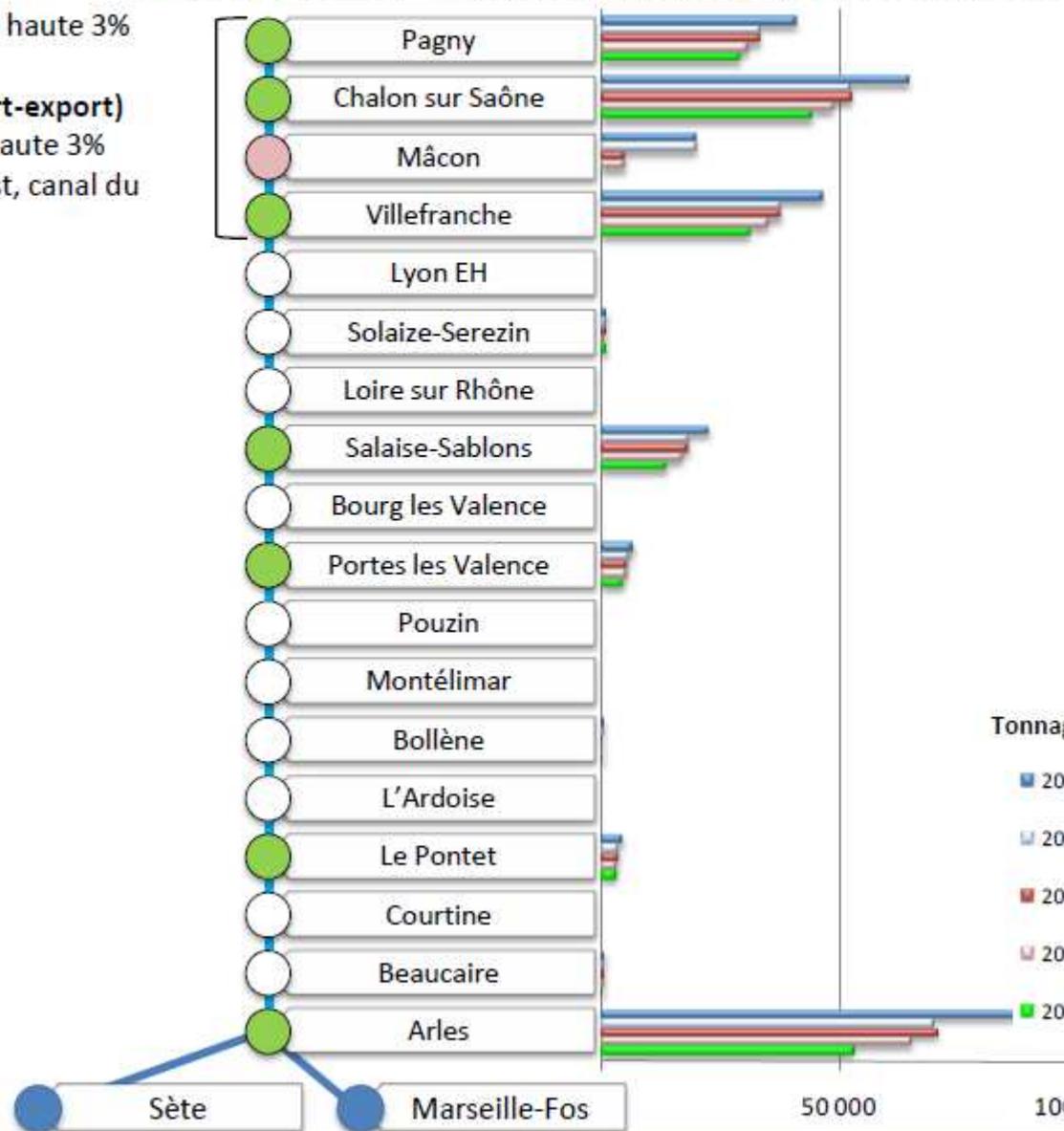
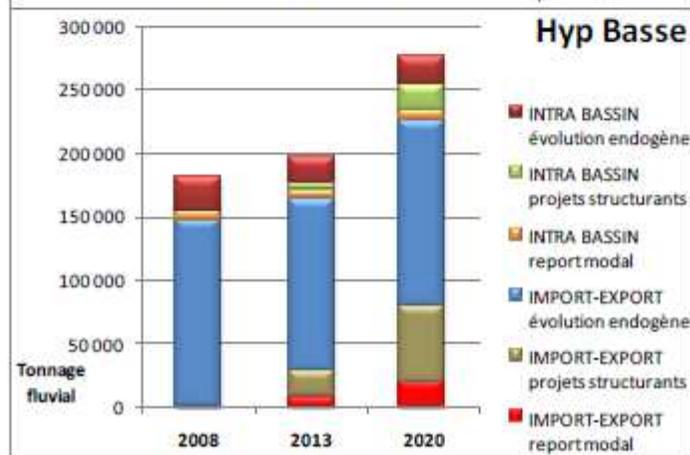
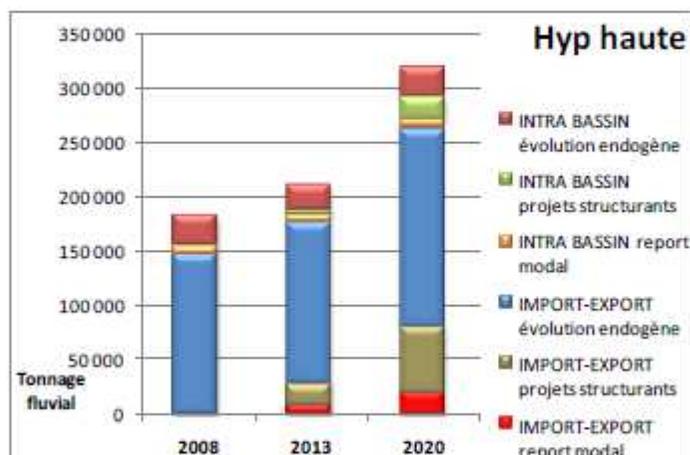
Projets structurants : -

Interaction avec ports maritimes (essentiellement import-export)

Evolution du volume fluvial : hyp basse 1% / hyp haute 3%

Projets structurants : Extension capacité Sea-Invest, canal du Rhône à Sète

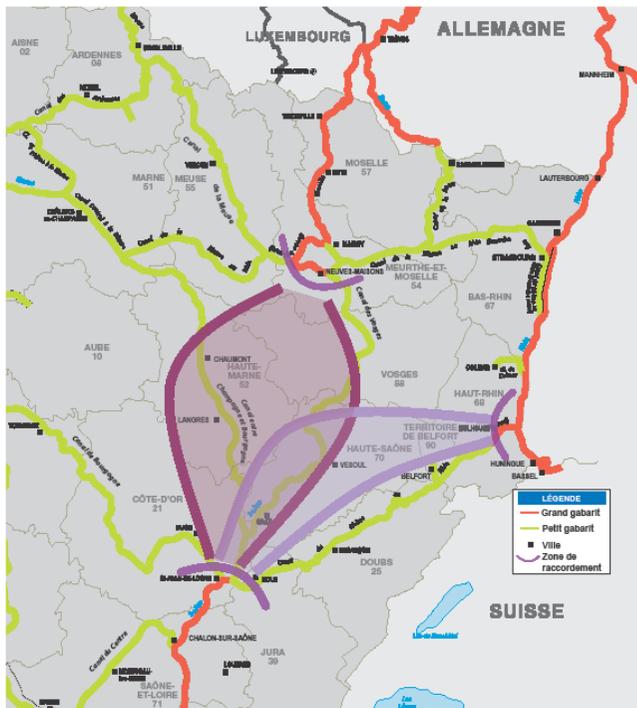
● Activité à consolider ● Activité à développer ● Arrêt ou relocalisation de l'



Un débat public Saône-Moselle.Saône-Rhin

La commande

Schéma de principe du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin



Loi n° 2009 - 967 du 3 août 2009

de programmation relative à la mise en œuvre
du Grenelle de l'environnement

Article 11 – Alinéa V :

« Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. »

Lettre du Ministre de l'Ecologie du 1er mars 2010 au préfet de région Lorraine :

- Pilotage interrégional et composition du COPIL et du COTECH
- Méthodologie des études techniques Saône-Rhin identique à Saône-Moselle
- Exclusion de la vallée du Doubs du champs des études