

COMMUNIQUÉ DE PRESSE – 21 juin 2022

FRET FLUVIAL SUR LE BASSIN RHÔNE-SAÔNE : UNE LÉGÈRE CROISSANCE DES TRAFICS EN 2021 QUI CONFIRME LA NECESSITÉ D'UNE MOBILISATION ACCRUE DE TOUS LES ACTEURS DE LA VOIE D'EAU

En 2021, le transport fluvial de marchandises sur le bassin Rhône Saône connaît une légère croissance de 0.7 % en tonnes kilomètres (+ 2.8 % en tonnes), alors qu'au niveau national, il enregistre une progression de 4 % portée par la sortie de la crise sanitaire et la reprise de la croissance économique. Ces chiffres réaffirment la nécessité pour tous les acteurs du sillon rhodanien de prendre des mesures fortes afin de renouer avec la dynamique fluviale nationale. Si la concrétisation de plusieurs nouveaux trafics sur le premier semestre 2022 est encourageante, elle doit aujourd'hui s'inscrire dans la durée afin de renforcer la compétitivité et l'attractivité du fret fluvial sur l'axe Rhône-Saône.

De fortes disparités selon les filières

En 2021, les trafics fluviaux et fluvio-maritimes de marchandises ont représenté en prestations 1.080 milliard de t-km et se sont élevés en volumes à 4.95 millions de t. Dans un contexte économique marqué par la réorganisation des logistiques, les résultats sont très contrastés selon les filières économiques (cf. chiffres clés par filière en annexe) :

- Les matériaux de construction progressent de 35 % en t-km et 10 % en tonnes, portés notamment par de nouveaux trafics de mâchefers et le recours au fluvial pour l'acheminement et l'évacuation de gros chantiers en cœur de ville. Sont également en hausse les produits chimiques (+17 % en t-km et 19 % en t), les produits métallurgiques (+11.5 % en t-km et 12 % en t), et les conteneurs-colis lourds (+4.5 % en t-km et 5.8 % en t). Il s'agit principalement d'un rattrapage de l'année 2020 marquée par la crise sanitaire.
- Les produits agricoles subissent une forte baisse en raison d'une mauvaise campagne tant en quantité qu'en qualité (-23.23% en t-km et en tonnes). Sont également à la baisse les produits énergétiques (-15 % en t-km et -19.3% en tonnes). L'arrêt des trafics de charbon sur Salaise, avec la conversion au gaz des chaudières de la plateforme chimique de Roussillon, y a contribué, tout comme la crise énergétique a manifestement conduit à des changements de pratiques.

2021 : une année de transition pour le fret fluvial

Après une année 2020 marquée par la récession liée à la crise sanitaire et la fermeture de la navigation sur le Rhône durant plus d'un mois à la suite d'un accident à l'écluse de Sablons, la reprise économique laissait espérer un retour à meilleur niveau. Si l'on compare 2021 avec 2019 (année ante crise Covid-19), le transport fluvial accuse une baisse de 30 % en t-km et de 20 % en tonnes.

Les échanges internationaux ont été profondément modifiés avec le dérèglement climatique, le blocage du canal de Suez par « l'Ever Given » et la crise sanitaire. Le transport massifié bas carbone doit s'adapter à ces transformations, qui sont plus structurelles que conjoncturelles, afin de conquérir de nouvelles parts de marché.

De nombreuses études ⁽¹⁾ montrent effectivement que les trafics fluviaux pourraient au moins doubler à horizon 2030 tant pour les filières traditionnelles (matériaux de construction, agroalimentaires, ...) que pour les filières spécifiques ou émergentes (conteneurs, colis lourds, déchets, logistique urbaine, économie circulaire, chimie/matières dangereuses).

(1) Etudes de marchés réalisées dans le cadres des schémas portuaires du bassin (Lyon, Bourgogne Franche-Comté...), études France Chimie, études logistique urbaine (Métropole de Lyon) ...

La nécessité d'une mobilisation générale accrue

Des actions et initiatives sur l'axe ont été initiées ces derniers mois comme la définition par les acteurs d'une stratégie partagée pour le bassin (publication du schéma d'axe Ôrizon 2035), l'alliance des réseaux fer-fleuve bas carbone pour favoriser le report modal (convention VNF, CNR et SNCF Réseau), la modernisation du quai de Solaize, l'ajout d'une 4^e voie ferrée sur le site portuaire de Loire-sur-Rhône, la coordination de l'offre logistique des ports de Bourgogne- Franche Comté (schéma portuaire à 10 ans) ou encore la fin des surcoûts de manutention pour le transport fluvial (THC) dans les terminaux portuaires de Fos-Marseille pour l'ensemble des flux conteneurs acheminés par l'armateur CMA-CGM.

De nouveaux trafics se sont également mis en place avec le soutien de VNF et CNR, notamment :

- Au printemps 2021, la société COMBRONDE a entièrement basculé sur le mode fluvial la chaîne logistique d'évacuation des mâchefers, sous-produits de l'usine d'incinération des déchets de la Métropole de Lyon implantée dans le port Edouard Herriot. Cela représente un trafic annuel de 35 000 tonnes de mâchefers, évitant la traversée dans la métropole de 1 400 poids lourds.
- En mai 2022, le Groupe PRADIER a également lancé un nouveau service de logistique et recyclage de sous-produits du BTP entre Lyon et Mondragon. Les trafics fluviaux attendus sont de l'ordre de 250 000 tonnes par an, soit 5% des trafics du bassin et 9 000 voyages par camion évités !
- En juin, la société ULS (Urban logistic solutions) lance le premier service de logistique urbaine fluviale à Lyon. Les marchandises à destination des particuliers, des commerces alimentaires et des restaurants sont acheminées depuis le Port Edouard-Herriot jusqu'au cœur de ville puis réparties sur des vélos à assistance électrique avec remorques pour la livraison du « dernier kilomètre ». Le trafic annuel attendu s'élèverait au minimum à 8 000 tonnes.

Dans le prolongement de ces initiatives, il devient de plus en plus urgent que des mesures fortes soient prises par les différents acteurs dans la dynamique du rapport remis en 2021 au Ministre chargé des transports par Mme AVEZARD en sa qualité de Présidente de MedlinkPorts. Les freins à lever avaient été identifiés et un plan d'actions très concret à mettre en œuvre par l'Etat, MedlinkPorts et les territoires (collectivités locales) avait été proposé. Le renouveau logistique de l'axe Rhône Saône est d'importance stratégique pour garantir la compétitivité de ces territoires et diminuer sensiblement les impacts environnementaux de l'activité de transport.

Annexe - Chiffres clés : évolution du trafic par filière

Filières (catégories NST)	Tonnes-kilomètres en 2021 (comparaison 2021/2020)	Tonnages en 2021 (comparaison 2021/2020)
Filière agricole (0+1)	283 000 000 t-km (- 23 %)	662 000 tonnes (- 23%)
Filière énergétique (2+3)	162 000 000 t-km (- 15%)	573 000 tonnes (- 19.3 %)
Filière métallurgique (4+5)	70 000 000 t-km (+ 11.5%)	259 000 tonnes (+ 12 %)
Matériaux de construction (6)	165 000 000 t-km (+ 35%)	2 176 000 tonnes (+ 10%)
Filière chimique (7+8)	230 000 000 t-km (+17%)	742 000 tonnes (+ 19%)
Conteneurs et colis lourds (9)	172 000 000 t-km (+ 4,5%)	547 000 tonnes (+ 5.8%)
TOTAL	1 080 000 000 t-km (+ 0,7%)	4 950 000 tonnes (+ 2.8%)

Contact presse VNF - Rhône Saône

Antoine QUIDU
antoine.quidu@vnf.fr / 06 88 21 35 48

Contacts presse CNR

Romain JACQUET
r.jacquet@cnr.tm.fr / 06 74 79 10 00

Béatrice AILLOUD
b.ailloud@cnr.tm.fr / 06 07 27 46 07

À PROPOS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE – www.vnf.fr

Avec 4 000 personnels mobilisés au service du fluvial, Voies navigables de France entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, pont-canaux, ...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Au travers de ses missions, l'établissement répond à trois attentes sociétales majeures :

- Il crée les conditions du développement du transport de fret ;
- Il concourt à l'aménagement du territoire et au développement touristique ;
- Il assure la gestion hydraulique en garantissant la sécurité des ouvrages et les différents usages de l'eau et en luttant contre les inondations et le stress hydrique. Il favorise également le développement de l'hydroélectricité et préserve la biodiversité.

Le bassin Rhône Saône compte 7 voies d'eau dont la Saône et le Rhône (concedé par l'État à la Compagnie Nationale du Rhône sur la majorité de son linéaire) soit un réseau de près de 1200 km dont 625 km à grand gabarit. Il couvre 17 départements et 4 régions : Bourgogne- Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence- Alpes-Côte d'Azur, Occitanie.

Éclusiers, barragistes, chefs d'équipes, techniciens, agents de maintenance spécialisée, ingénieurs, gestionnaires, développeurs, comptables... ce sont plus de 330 collaborateurs qui, à l'échelon territorial, mettent leurs compétences au service de la voie d'eau.



A PROPOS DE CNR – www.cnr.tm.fr

CNR (Compagnie Nationale du Rhône) est le 1^{er} producteur français d'électricité 100 % renouvelable avec une puissance installée de 4 000 MW. Elle transforme l'énergie du soleil, du vent et de l'eau du Rhône dont elle détient la concession depuis près d'un siècle. Cette activité d'énergéticien lui permet de financer le développement de ses autres missions d'intérêt général, en coordination avec les acteurs du territoire : déploiement de la navigation et de zones portuaires, irrigation et gestion de la ressource en eau, aménagement du fleuve Rhône et préservation des écosystèmes naturels. CNR gère ces trois ressources naturelles Eau-Vent-Soleil en tant que biens communs dont elle partage la gouvernance et une partie de la valeur avec les territoires. Sa triple expertise – énergie, transport, irrigation - lui permet d'assembler des solutions énergétiques et écologiques innovantes pour les territoires, partout en France. CNR est la seule société anonyme d'intérêt général en France. Son capital est majoritairement public (183 collectivités locales et établissements publics, groupe Caisse des Dépôts). ENGIE est son actionnaire industriel de référence.