

CONCERTATION SUR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE LA ZIP DE FOS (OAZIP)

COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE FLUVIALE n°2

-
2 FEVRIER 2022

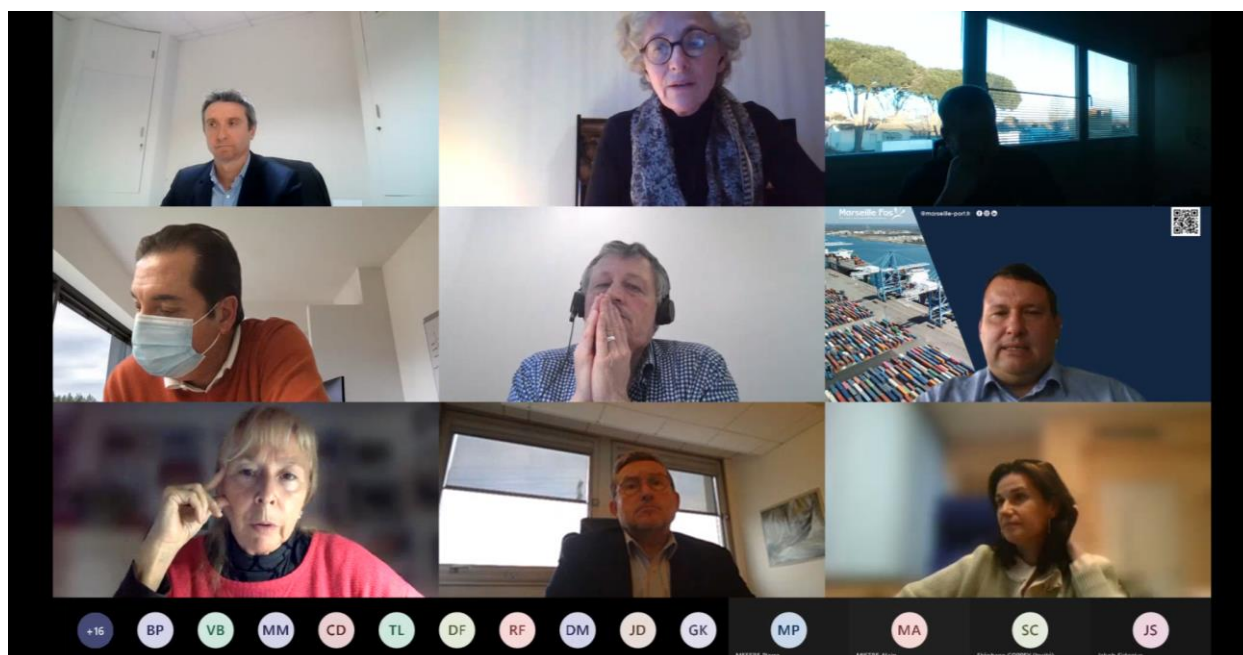


Table des matières

Déroulé de la réunion.....	2
Introduction.....	3
Comparaison des solutions et trajectoires.....	3
Chiffrage des coûts d'investissement.....	9
Clôture de la réunion.....	10

Pièces jointes en annexe

- ❖ Diaporamas diffusés par les intervenants

Intervenants

- Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille
- Claire MERLIN, directrice de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques au Grand Port Maritime de Marseille
- Frédéric RYCHEN, maître de conférences en économie, membre du conseil de développement du GPMM et référent *smart port* pour Aix-Marseille-Université
- Régis MARTIN, chef du département prospective et participations du GPMM
- Frédéric LEMOINE chef du département assistance à maîtrise d'ouvrage GPMM
- Philippe BION, chef du département ingénierie du GPMM
- Elisabeth AYRAULT, présidente du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille

Animation et compte-rendu

Claude CHARDONNET et Hélène GALLINELLI, SYSTRA

Participants

La réunion de concertation s'est déroulée en visioconférence. Elle a réuni une vingtaine de participants.

Déroulé de la réunion

La réunion a duré 2h00, de 16h00 à 18h00.

Introduction – Grand port maritime de Marseille

Comparaison des solutions et trajectoires : synthèse des contributions reçues – GPMM
Echanges

Chiffrage des coûts d'investissements – GPMM
Echanges

Clôture de la réunion

Introduction

Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille accueille les participants en remerciant ceux qui ont pu travailler depuis la précédente réunion.

Claire MERLIN, directrice de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques au Grand Port Maritime de Marseille ouvre cette deuxième table ronde fluviale dans le cadre de la concertation OAZIP initiée le 19 octobre 2021 et qui vise à concilier les enjeux de développement économique et de planification de la ZIP de Fos avec les enjeux de biodiversité et de décarbonation. Elle rappelle qu'il s'agit d'une démarche volontaire qui doit aider à objectiver ces enjeux, y compris sur les sujets fluviaux et ferroviaires. C'est dans ce cadre que des tables rondes ont été mises en place. Elle rappelle que la première réunion de la table ronde sur le fluvial s'est tenue il y a 15 jours. Les travaux ont pour objectif de mettre en perspective les différents scénarios en matière de CAPEX et OPEX afin d'aider à la décision. Elle remercie à nouveaux les participants pour leur engagement.

Claude CHARDONNET, modératrice SYSTRA présente le déroulé de la réunion. Dans un premier temps la comparaison qualitative des solutions court terme – long terme sera faite sur la base d'une synthèse des contributions reçues et suivie d'échanges puis le chiffrage des coûts d'investissements associés à chaque scénario sera proposé et suivi d'un échange. Elle invite Frédéric RYCHEN à faire le point du groupe de travail qu'il pilote en vue d'un chiffrage le plus complet possible des scénarios.

Frédéric RYCHEN, maître de conférences en économie, salue, en tant que garant de ces travaux sur le fluvial, l'engagement des partenaires dans la transmission des données aussi bien qualitatives que quantitatives et les travaux du GPMM sur les dépenses en capital. Il indique également les rencontres des opérateurs menées avec le bureau d'études CTS pour estimer le chiffrage complet des scénarios et ensuite simuler des résultats selon différents contextes. Les données sur les coûts opérationnels sont donc en train d'être collectées et feront l'objet d'une présentation lors de la 3^{ème} réunion de la Table ronde.

Comparaison des solutions et trajectoires

❖ Synthèse des contributions reçues – SOLUTIONS COURT TERME – Régis MARTIN chef du département prospective et participations, GPMM (*voir diaporama projeté en réunion*)

Régis MARTIN commente la comparaison des trois solutions court terme : Rotule, EuroFos Sud et Brûle Tabac issue des grilles remplies par 5 acteurs : fluviaux, institutionnels, associations professionnelles et environnementales.

Premier constat : 4 acteurs sur 5 plébiscitent la Rotule en premier choix et EuroFos Sud en second choix tandis qu'un seul acteur place Brûle-Tabac au premier rang.

Deuxième constat : la Rotule satisfait à plus de critères que Brûle-Tabac.

Troisième constat : pour chaque critère appliqué à chaque solution, au moins un répondant a mentionné un point négatif, ce qui montre les visions de chacun sur chaque solution et la difficulté de conclure pour tous.

Régis MARTIN fait la synthèse des points positifs et des points négatifs identifiés par les répondants pour chacun des critères appliqués à chacune des solutions court terme proposées :

- Rotule : voir diapositive n°7 du diaporama projeté en réunion ;

- EuroFos Sud : voir diapositive n°9 du diaporama projeté en réunion ;
- Brûle Tabac : voir diapositive n°11 du diaporama projeté en réunion.

Les grilles sanctionnent le problème du brouettage.

❖ Échanges

Pierre MEFFRE, Compagnie Nationale du Rhône (CNR), salue l'intérêt de la démarche et indique que pour lui la Rotule arrive en tête car elle présente un bon équilibre entre les deux opérateurs. Il relève néanmoins la concurrence très forte du maritime, la nécessité de trouver une organisation très fine entre fluvial et les deux opérateurs.

Christophe CLARET, secrétaire général du Syndicat CGT des dockers et ouvriers portuaires du Golfe de Fos, est surpris de voir apparaître dans l'optimisation des coûts, pour la solution Rotule, que les équipes de dockers ne doivent faire plus qu'une pour travailler sur les deux terminaux sans discussion préalable avec les manutentionnaires. Il pointe le risque de suppression d'emplois dockers.

Alain MISTRE, précise que cette solution n'a pas été proposée par les manutentionnaires. Il dit comprendre de la restitution qu'il s'agirait de voir si cette option est faisable : une seule équipe pour les deux terminaux Seayard ou EuroFos.

Régis MARTIN confirme que la grille d'analyse reçue comporte bien un point d'interrogation sur ce sujet qui est classé dans les inconvénients.

Christophe CLARET considère que si l'on met bout à bout l'arrêt de la centrale de Gardanne, l'arrêt du charbon et cette option de réduire le nombre de dockers à une équipe, il s'agit plus de réduire les coûts que de faire de l'écologie. Selon lui l'objectif de transfert modal et la réduction des émissions de CO₂, contiennent ce risque.

Alain MISTRE, souligne que les portiques d'EuroFos Sud, plus petits que les portiques MALACCAMAX, qui sont adaptés à la manutention fluviale.

Frédéric RYCHEN souligne l'intérêt de la grille + / - qui révèle les attitudes des acteurs, voire les points de blocage ainsi que des questions quantitatives qui se posent notamment sur les trafics maritimes car quels que soient les scénarios, la cohabitation du fluvial et du maritime sur les mêmes quais, va être fortement conditionnée aux perspectives du trafic maritime. Lesquelles vont peser sur les conditions de viabilité, le brouettage par exemple et pas seulement sur les coûts. Sachant que des obstacles réglementaires peuvent nuire à la fluidité des opérations. Les plus et les moins seront sans doute à réviser en fonction des perspectives de trafic et des ambitions, ce que nous allons tenter d'examiner aussi.

Hervé MARTEL s'interroge sur le niveau de précision et sur les hypothèses de fonctionnement qui fondent les 3 solutions.

A-t-on en tête un terminal unique pour le fluvial ou une solution qui cohabite avec le chargement direct sur les deux terminaux et le cas échéant, comment s'appliquera-t-elle aux acteurs ?

Sur la description des scénarios, dans le même sens que la question de Christophe CLARET, comment est effectué le transfert d'un terminal à l'autre, de Seayard vers EuroFos Sud (cavaliers, zone d'échange, tracteurs routiers...) pour le chargement sur la barge, aux plans administratif, sécurité et opérationnel ? Il conçoit difficilement qu'un manutentionnaire bouge des boîtes chez un autre.

Sur les portiques : pour la solution la Rotule travaille-t-on avec de grands portiques ou avec des portiques mobiles ? Chaque manutentionnaire manutentionne ses boîtes sur une zone commune ? est-ce un bout de terminal avec un opérateur spécifique ?

Il appelle à aller au-delà du seul positionnement géographique des solutions pour décrire leur fonctionnement dans le détail et ainsi lever les éventuels malentendus. Pour la Rotule, il demande si elle est positionnée chez l'un, l'autre ou à cheval sur les deux manutentionnaires. S'agit-il d'une plage d'activité ou d'un périmètre ?

Jakob SIDENIUS, Seayard, confirme que ces différents aspects n'ont pas été évoqués et partage les questionnements d'Hervé MARTEL. La solution Rotule telle que décrite semble simple alors qu'elle est très complexe. Il pointe la rupture de charge liée aux zones d'échange, car les deux terminaux ne peuvent pas intervenir dans la zone en même temps, et l'effet écluse qui va additionner coûts et délais. Sur EuroFos Sud, lorsque les barges ne peuvent pas être travaillées, un transfert « roue de secours » par cavalier a déjà été évoqué or le choix de multitrailers n'a pas été analysé en détail, ce qui cela lui semble impossible. Il recommande donc d'évaluer le caractère réaliste des solutions et le cas échéant, leurs coûts et leurs inconvénients dans le sens indiqué par Frédéric RYCHEN.

Hervé MARTEL se fait confirmer par **Jakob SIDENIUS** que Seayard dépose les conteneurs fluviaux dans la zone d'interchange, que PortSynergy vient les reprendre, fait le brouettage et les amène sur EuroFos Sud. Il interroge alors dans ce cas la sous-traitance ou la coopération entre manutentionnaires avec ses enjeux de fluidité et de facturation en cascade.

Jakob SIDENIUS confirme qu'il reste du travail à faire pour évaluer faisabilité et le prix.

Hervé MARTEL note pour conclure qu'il ne s'agirait donc pas d'un terminal exclusif mais d'un terminal « roue de secours ».

Jakob SIDENIUS confirme que c'est son opinion dans la mesure où il n'y a pas de raison d'amener les volumes Seayard au sud d'EuroFos (cf. coûts et délais) si la capacité est disponible sur Seayard ce qui est le cas de 75 à 85% des situations. Il note que depuis la crise du COVID, il n'y a pas de problème or le coût d'une telle option est élevé en plus du délai supplémentaire d'au moins un shift dans les deux sens. Cela constitue pour lui la moins mauvaise des solutions, mais pas une bonne solution.

Hervé MARTEL note qu'il s'agit de multi-stop sauf lorsque la « roue de secours » est utilisée. Il réitère la nécessité d'entrer dans le détail des solutions afin de lever les flous et éventuels malentendus et pour être en mesure de les comparer objectivement.

Jakob SIDENIUS confirme que le système des multi-trailer au milieu d'un terminal avec des cavaliers n'est pas simple (ISPS, douanes, sécurité). Seule solution dont il est certain de la faisabilité : EuroFos Sud avec des cavaliers en mode « roue de secours », solution déjà étudiée par Seayard. Il reste à en calculer un prix et un délai.

Hervé MARTEL revient sur la solution Rotule pour solliciter les avis notamment sur la mobilisation des portiques des uns et des autres ou sur un portique fluvial mobile dédié qui serait partagé puisque la solution Rotule est à cheval sur les espaces de chacun. Selon lui, il est évident que seule la deuxième option est réaliste.

Jakob SIDENIUS confirme que selon lui seule la solution Seayard 1, 2, 3 marche et en attendant de la réaliser, les solutions temporaires sont soit impossibles, mauvaises ou très mauvaises, la moins mauvaise restant à définir.

Pierre MEFFRE rappelle que l'étude barge confiée en parallèle collectivement à CTS pour entrer dans le détail et amener plus de précisions aidera aux choix. Il fait remarquer que sa réponse à la grille de

comparaison qualitative a été faite en fonction d'éléments à disposition mais sans être spécialiste (cf. coûts de brouettage, impacts environnementaux...).

Hervé MARTEL note que cela fait 10 ans que l'on tourne autour du pot sur ces sujets, qu'il ne se passe rien et que cela arrange certains. Il insiste fermement sur la nécessité d'aller au fond des sujets, faute de quoi, il serait amené à prendre seul les décisions. Ceci dans la mesure où personne ne peut se permettre de se réunir quatre à cinq fois sans aboutir.

Elisabeth AYRAULT, présidente du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille, rejoint Hervé MARTEL pour appeler à sortir des positions figées depuis 10 ans qui consistent à dire qu'on va faire alors que personne ne veut faire. Elle rappelle que le président de la République et le Premier ministre attendent du changement et que, soit il se fera avec l'assentiment de tous, sur la base de positions intelligentes, soit on va passer à autre chose.

Frédéric RYCHEN considère en effet que l'approche qualitative présentée révèle les attitudes de chacun envers chaque solution, mais pas plus. On ne dispose pas encore de l'outil pour évaluer la faisabilité des solutions et c'est à cette limite actuelle que s'attaque l'étude CTS en collectant les données et chiffres auprès des acteurs ce qui permettra de traduire les scénarios en dispositifs opérationnels. Ces dispositifs devront être confrontés au contexte des trafics. Une démarche plus fine est donc en cours.

Hervé NADAL, MENSIA, rappelle que des spécifications ont été établies pour chaque scénario. Le scénario Rotule par exemple correspond à un terminal fluvial dédié avec un portique optique qui permet de traiter 80 000 / 100 000 EVP actuels, avec une grue mobile *a priori* sur un espace compliqué. Ce scénario pose problème uniquement lorsque l'on ne dispose pas d'une capacité suffisante d'accueil des navires simultanément côté Seayard et côté PortSynergy. Or, au regard du taux d'occupation des quais, cette situation ne se produirait pas.

En termes de modélisation, la Rotule est un portique dédié qui traite d'emblée l'ensemble des volumes et qui ne nécessite pas de brouettage mais de l'interchange : les boîtes sont sorties de la Rotule pour être chargées sur les navires des deux côtés. Dans la solution EuroFos, Seayard doit - pour 15 à 25% de ses boîtes - calculer le surcoût entraîné par leur rapprochement du portique fluvial. La question économique est donc de savoir s'il vaut mieux deux terminaux qui manutentionnent les barges avec de grands portiques ou un petit portique adapté au fluvial qui traite 100 000 boîtes à court terme. Et quand on en sera à 200 000 boîtes, deux petits terminaux fluviaux sur les deux terminaux sont tout à fait pertinents puisqu'on sait qu'un poste à quai et un portique c'est environ entre 80 et 120 000 boîtes selon le rythme d'arrivée des barges. La commande reste donc précise pour le chiffrage : i) dans un cas, terminal dédié (non multi-stop) et toutes les barges escalent sur la Rotule et ii) dans l'autre cas on a une solution de secours qui permet de régler la question de la capacité d'accueil des barges à Seayard quand il y aura de grands navires. Il note que faire l'hypothèse que la Rotule traitera les barges avec des grands portiques maritimes est une façon d'invalider cette solution. La question restante est de savoir où est positionnée la zone mobile d'accueil des barges : sur l'actuelle Rotule concédée à PortSynergy, ou à cheval sur les deux ou avec la solution Brûle-Tabac, un terminal dédié fluvial qui supposait (cf. Anvers) un transfert du terminal fluvial dédié vers des terminaux maritimes, avec un modèle économique potentiellement intéressant mais avec le risque que ce terminal capte une partie des volumes (cf. analyse des manutentionnaires) sachant que les clients attendent une garantie de la qualité de traitement de leurs barges quelle que soit la solution.

Stéphane COPPEY, administrateur et membre du bureau de FNE 13, reprend à son compte l'importance d'aller au bout de l'analyse des solutions notamment en ce qui concerne le volet exploitation. Il retient ceci des interventions précédentes : le fait que l'un confie à l'autre et réciproquement se heurte à des questions de douane, de responsabilité, etc. L'alternative est la suivante : soit un terminal dédié type Brûle-Tabac indépendant des terminaux maritimes actuels, soit

chacun a son terminal et c'est ce qui vient d'être décrit comme étant la solution à terme. On peut donc imaginer EuroFos Sud pour EuroFos et la Rotule pour Seayard. Doit-on passer par une phase de mutualisation pendant laquelle on booste le fluvial en vue, à terme, d'avoir des terminaux fluviaux dédiés ? Il suggère donc de définir d'abord le scénario long terme afin de voir ensuite la solution transitoire qui conviendrait le mieux.

Louis JONQUIERE, directeur général du groupe PortSynergy Projects, excuse son retard et rapporte la tenue d'une session de travail avec les consultants de CTS, dont il ressort que le multi-stop semble en effet la plus efficace des solutions à court terme. La Rotule étant un investissement pour accueillir parmi les plus grands portiques au monde afin de travailler de très gros navires ; les utiliser pour traiter des barges serait du gâchis. Toutefois, il concède la nécessité de trouver une solution globale, même s'il ne semble pas y avoir de temps d'attente sur EuroFos aujourd'hui pour les barges opérées par 2 portiques dédiés sur 700 mètres linéaires de quai. Il invite à mettre des indicateurs en commun pour démontrer que PortSynergy et Eurofos répondent aujourd'hui à l'intégralité des demandes du fluvial. Il faut toutefois trouver une solution intermédiaire de court terme, notamment pour répondre à la demande d'EuroFos d'allonger son linéaire de quai. Parmi les pistes, il cite : du MTS qui, de plus, diminuerait les ruptures de charge, à combiner avec une solution SE. Il alerte sur le fait que plus les barges seront chargées, moins elles seront polyvalentes : compte tenu de la volumétrie traitée, une partie des barges seront en effet dédiées à des terminaux, la partie du multi-stop sera donc marginale. Il faudra donc bien deux terminaux et, sachant que le linéaire est d'environ 2km, du brouettage sera nécessaire sur le terminal mais pour le limiter, les barges devront être en face des stacks export et import. Il indique que ce sont les propositions faites par EuroFos sur le court terme.

❖ **Synthèse des contributions reçues – SOLUTIONS LONG TERME – Régis MARTIN chef du département prospective et participations, GPMM (voir diaporama projeté en réunion)**

Régis MARTIN présente le classement des solutions de long terme par les acteurs ayant apporté une contribution faisant suite à la première table ronde fluviale.

Il indique que deux acteurs ont plébiscité la solution EuroFos Sud + Seayard 3 en premier choix. Deux acteurs ont plébiscité la solution la Rotule + D1-17 en premier choix. Un acteur a plébiscité la solution EuroFos Sud + Seayard 2 + D1-17 en premier choix. Un acteur a par ailleurs classé en second choix les solutions sur Brûle Tabac. La solution apparaissant la moins plébiscitée est la solution Eurofos Sud + D1-17, pour laquelle beaucoup de points négatifs ont été mis en avant par les acteurs.

Régis MARTIN explique que, comme pour les solutions de court terme, les plus et les moins identifiés par chaque acteur pour les différentes solutions de long terme ont été comptabilisés, afin d'identifier quels critères pourraient l'emporter.

Il souligne que les répondants ont identifié des points négatifs et des points positifs pour chaque critère appliqué à chaque solution, illustrant les visions diverses de chacun.

Il fait la synthèse des points positifs et des points négatifs identifiés par les acteurs pour chacun des critères appliqués à chacune des solutions proposées pour la trajectoire à long terme :

- EuroFos Sud + Seayard 3 : voir diapositive n°17 du diaporama projeté en réunion ;
- Rotule + D1-17 : voir diapositive n°19 du diaporama projeté en réunion ;
- EuroFos Sud + Seayard 2 + D1-17 : voir diapositive n°21 du diaporama projeté en réunion ;
- Brûle-Tabac + Seayard 3 : voir diapositive n°23 du diaporama projeté en réunion ;
- EuroFos Sud + D1-17 : voir diapositive n°25 du diaporama projeté en réunion ;
- Brûle-Tabac + D1-17 : voir diapositive n°27 du diaporama projeté en réunion.

❖ Échanges

Hervé MARTEL relève une contradiction dans les contributions rapportées s'agissant des solutions EuroFos Sud et Seayard 3. Il note qu'il est à la fois évoqué un terminal dédié à l'extrémité nord ou sud, avec des portiques adaptés, et un traitement des barges en face de là où sont les conteneurs. Il note la même contradiction dans les propositions présentées par Louis JONQUIERES, qui évoquait un terminal « *Rolls Royce* » au sud avec un quai dédié au fluvial, et en même temps des barges en face des stacks pour éviter le brouettage.

Elisabeth AYRAULT fait part de son étonnement face à l'évocation des trajectoires à long terme alors que le constat a été fait que personne ne sait comment régler le court terme. Elle souligne que si le court terme n'est pas réglé d'abord, il n'est pas utile de régler le long terme. Elle insiste sur le fait que cela fait 10 ans que les mêmes problèmes sont évoqués et que personne ne se met d'accord. Elle indique que ce qui compte aujourd'hui n'est pas le futur mais ce qui va être fait concrètement à court terme.

Louis JONQUIERE s'engage, en tant qu'opérateur d'EuroFos, à garantir sur l'année 2022 un traitement des barges sans temps d'attente. Il souligne que cela représente 66% des barges.

Il propose par ailleurs, sur le court terme, que dans le cas où Seayard ne pourrait pas accoster une barge sans la retarder, ce soit EuroFos qui la travaille. Il précise que cela implique une problématique de brouettage entre EuroFos et Seayard.

Il souligne que la question des ISPS et ISP est un faux problème.

Hervé NADAL note qu'il convient de savoir combien coûte le brouettage entre EuroFos et Seayard, pour raisonner sur une solution court terme. Pour la solution long terme, la question à se poser est celle du coût d'un investissement long si la solution d'un terminal mutualisé au milieu n'est pas retenue.

Louis JONQUIERE indique avoir travaillé au chiffrage avec CTS et se tient à disposition pour en déterminer les contours.

Jakob SIDENIUS revient sur la contradiction relevée par Hervé MARTEL. Il indique qu'il y a des avantages et des inconvénients dans les deux modèles, à trancher le moment venu. Il souligne que la vraie question est celle de la mobilisation des 150 mètres de quai supplémentaires, qui apparaît comme la solution à long terme.

Hervé MARTEL demande qui de Seayard ou d'EuroFos a la responsabilité de la boîte dans la solution court terme proposée par Louis JONQUIERE.

Louis JONQUIERE indique que c'est du détail.

Elisabeth AYRAULT indique apprécier la proposition de Louis JONQUIERE. Elle souligne qu'il y a actuellement beaucoup de disponibilité de quai et qu'elle ne peut que souhaiter qu'il y en ait de moins en moins. Elle alerte sur le fait que la réflexion sur le report modal et notamment sur le report sur le fleuve, vise à ne pas perdre du terrain par rapport à d'autres ports qui proposeront des solutions beaucoup plus durables que celles que le Port de Marseille est en mesure de proposer aujourd'hui. Elle souligne qu'il faut aujourd'hui trouver des solutions et enfin arrêter de discuter. Elle insiste sur le fait qu'il en va de la compétitivité du port de Marseille et de tous les acteurs qui travaillent dans ce port.

Chiffrage des coûts d'investissement

❖ Frédéric LEMOINE chef du département assistance à maîtrise d'ouvrage du GPMM (*voir diaporama projeté en réunion*)

Du fait d'une coupure de réseau, **Philippe BION, chef du département ingénierie du GPMM**, assure l'intervention préparée par Frédéric LEMOINE. Il présente le coût estimé des différents scénarios et les principaux postes de dépenses d'investissement.

Il indique que parmi les grands postes de dépenses figurent les investissements sur les quais. Le coût estimé de ces investissements est variable selon les scénarios. Il dépend de l'état et de la présence ou pas d'infrastructures, et donc du besoin de rénovation et d'adaptation des structures de quais et des équipements.

Philippe BION indique qu'un autre poste est celui des dragages. Il précise que la question des dragages se pose dans les scénarios de création de nouvelles infrastructures.

Il présente en outre les coûts associés dans chacun des scénarios au poste des longrines portiques et à celui de la structure, des chaussées et des VRD.

Il précise qu'il s'agit d'un chiffrage macro et que ce qui est important est la valeur relative du poids de chaque poste.

❖ Échanges

Charles DUVAUX, MENSIA, précise que dans chacun des scénarios de court ou long terme, le marché fluvial adressable par les différents terminaux n'est pas le même. Il explique que le CAPEX à l'EVP va de quelques euros pour les terminaux très peu chers qui captent beaucoup de boîtes, à plusieurs dizaines d'euros pour les terminaux très chers qui captent au mieux une moitié des boîtes.

Hervé MARTEL constate que l'optimisation va consister en beaucoup d'investissements en CAPEX pour limiter les OPEX, ou une maîtrise des CAPEX conduisant à des OPEX plus importants.

Il indique que la question des coûts n'est pas la même au sud, où il y a de l'existant avec un quai toujours disponible pour le fluvial, et au nord, où un terminal dédié neuf coûterait très cher.

Il souligne que le débat est indissociable de la nécessité d'augmenter le linéaire de quai sur Seayard pour des besoins maritimes, le fluvial n'étant qu'un utilisateur marginal.

Il indique qu'il conviendrait d'avoir une description précise du temps d'occupation des quais : quel pourcentage du temps les barges doivent attendre et quel taux d'occupation il faut avoir pour l'activité maritime pour libérer suffisamment d'espace interstitiel pour que les barges attendent peu.

Stéphane COPPEY demande si les barges sont aujourd'hui systématiquement remplies ou vidées par un même opérateur, ou s'il y a des barges mutualisées.

Il revient sur la présentation de la solution EuroFos Sud comme une solution de secours par Jakob SIDENIUS. Il s'interroge sur la cohérence de présenter le terminal comme une « roue de secours » dans un contexte où Brûle-Tabac ne serait pas réalisé, où la perspective d'extension de Seayard au Nord ne se dessine pas encore et où des questions se posent sur la Rotule.

Hervé MARTEL indique que la présentation du terminal comme un terminal de secours semble être cohérente. Il comprend que le plan A, sur l'un ou l'autre des terminaux, est la barge en face des conteneurs lorsqu'il y a de la place, et le plan B, lorsqu'il n'y a pas de place chez Seayard, est un brouettage sur EuroFos Sud.

Hervé NADAL rappelle qu'il est nécessaire de connaître le coût du brouettage en fonction de la longueur du brouettage.

Il note que la vision à long terme du fluvial dépend de la vision long terme des terminaux à conteneur sur Fos et donc du linéaire de quai disponible pour chacun des opérateurs.

Le sujet fluvial à long terme est donc un sujet de vision OAZIP et le sujet à fluvial à court est un sujet de coût de brouettage.

Pierre MEFFRE demande si les volumes fluviaux ne permettent pas d'avoir des barges à couple.

Hervé MARTEL indique que cela ferait chuter les cadences de traitement des navires maritimes.

Jakob SIDENIUS ajoute que cela est extrêmement compliqué à mettre en œuvre et incompatible avec le travail en simultané entre la barge et le navire.

Frédéric RYCHEN relève que le problème fluvial est lié aux hypothèses de trafic maritime. Il souligne par ailleurs qu'il est important, pour la clarté des réflexions, de ne pas impacter les résultats dans les hypothèses et indique que la solution doit émerger de la comparaison entre les hypothèses. Il plaide en outre pour une évaluation de la pertinence des scénarios simulés au regard du taux de report modal qu'ils vont permettre de réaliser.

Clôture de la réunion

Hervé MARTEL remercie les participants. Il retient que la solution d'intercaler des barges entre les navires apparaît comme la solution la plus pragmatique, retenue par beaucoup de manutentionnaires. Il retient par ailleurs que la solution sur le long terme dépend de discussions en cours sur une éventuelle extension d'infrastructure pour des besoins maritimes. Il retient en outre que la définition de la solution de court terme implique d'aller plus loin sur la modélisation économique pour pouvoir discriminer entre les différentes hypothèses.

Il donne rendez-vous aux participants dans quelques semaines, pour une nouvelle table-ronde.