

med LinkPorts

Direct access to Europe



- 3 ports maritimes
- 9 ports intérieurs
- 3 gestionnaires d'infrastructures



- ~ 60 membres au total



ESPAGNE

FRANCE

- PAGNY ●
- CHALON ●
- MÂCON ●
- VILLEFRANCHE ●
- LYON ●
- VIENNE SUD ●
- VALENCE ●
- AVIGNON ●
- ARLES ●
- SÈTE ●
- MARSEILLE ●
- FOS ●
- TOULON ●

SUISSE

BELGIQUE

LUX.

PAYS-BAS

ALLEMAGNE

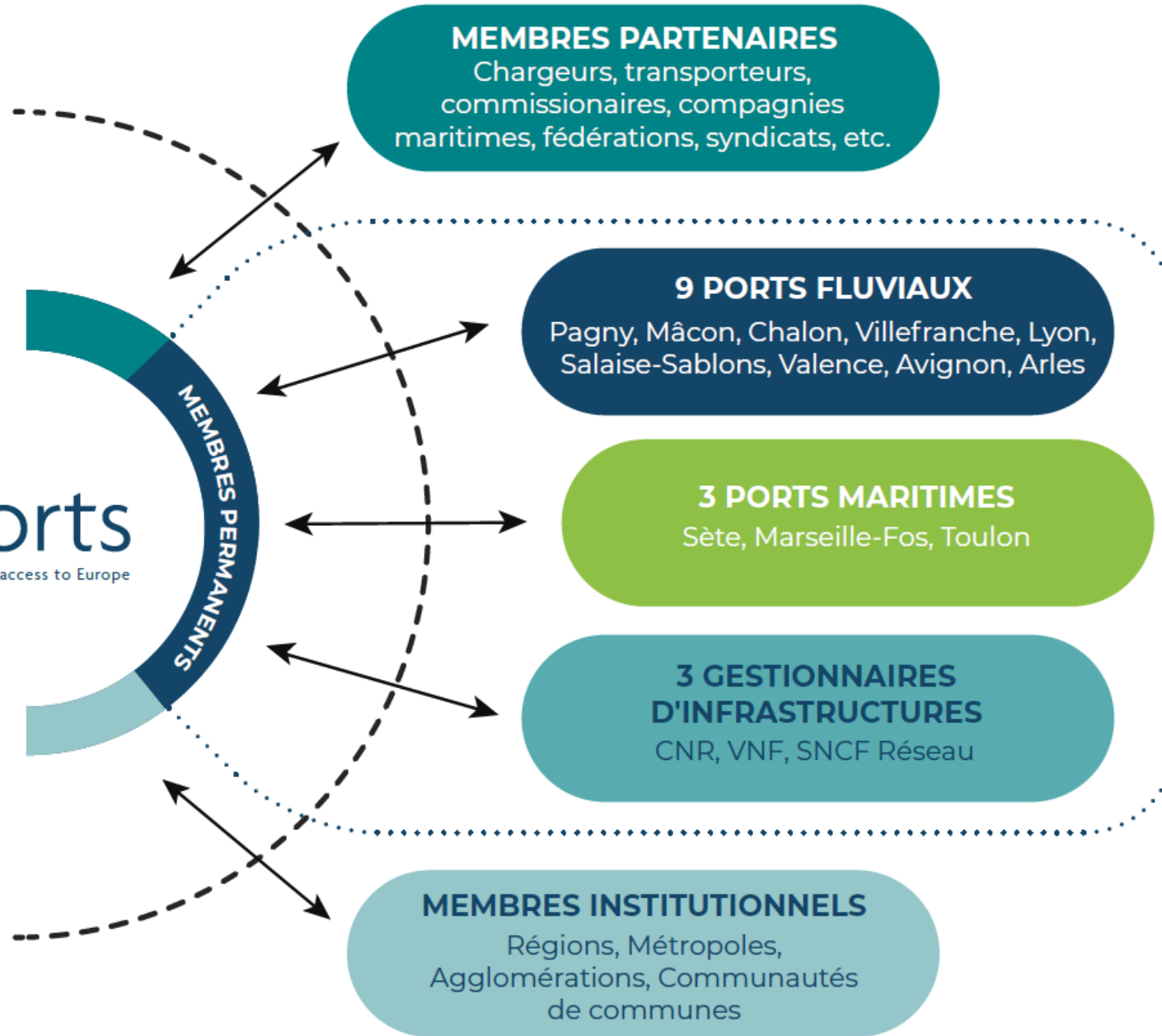
ITALIE

Notre objectif :

→ Développer le transport multimodal
transport fluvial – ferroviaire | axe MeRS

Nos cibles :

- Tous segments de trafic
- Approche métiers : chargeurs, opérateurs, lignes maritimes, entreprises ferroviaires, transitaires...

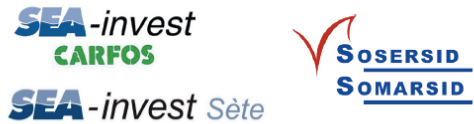


Membres partenaires

OPÉRATEURS DE TRANSPORT FLUVIAL, MULTIMODAL ET FLUVIO-MARITIMES



MANUTENTIONNAIRES



OPÉRATEURS FÉRROVIAIRES



BUREAU D'ÉTUDES



FÉDÉRATIONS-ASSOCIATIONS CLUSTERS



ARMATEURS ET AGENTS MARITIMES



CONTRÔLE ATMOSPHÉRIQUE, FUMIGATION, LUTTE ANTI-NUISIBLES



CHARGEURS



COMMISSIONNAIRES



PORT COMMUNITY CENTER



FOURNISSEURS DE CARBURANTS



LOGISTIQUE ET TRANSPORT



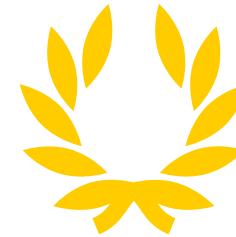
Advice & Business | Optimisation logistique | Fluidité | Transparence

- Conseil stratégique et opérationnel : neutralité et pédagogie
- Aide à la digitalisation des services (Ecocalculateur, tracking barges, CCS)
- Réflexion et Innovation : développement des filières, expérimentations, projets...
- Aide demande de subvention, PARM, PAMI, Fove,



Labellisation des chargeurs verts Medlink

- Valoriser, récompenser et avantager les chargeurs qui jouent le jeu du report modal sous certaines conditions




Accréditation Medlink Safe

- Faciliter l'export de MD depuis un port de l'axe en passant par le GPMM (Capitainerie et MGI)



Advice & Business

- Conseil stratégique et opérationnel : neutralité et pédagogie
- Aide à la digitalisation des services : Ecocalculateur, tracking barges
- Réflexion et Innovation : développement des filières, expérimentations, projets...
- Aide demande de subvention, PARM, PAMI,  Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE, Remove,

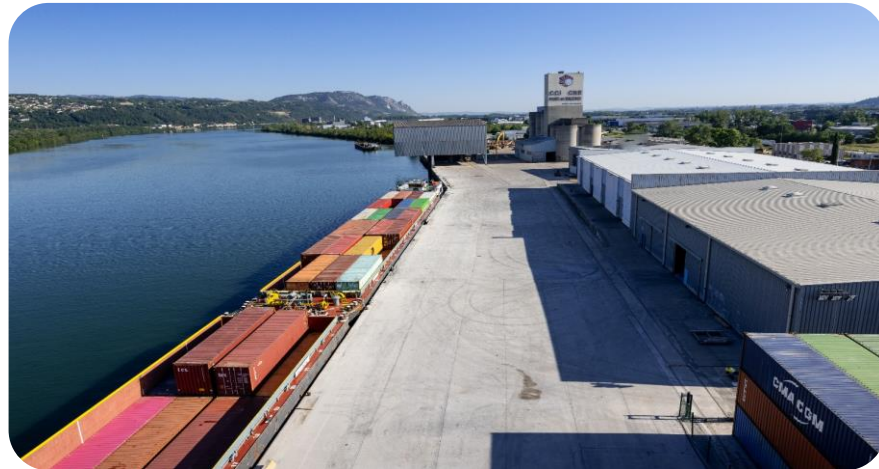


SCHÉMA DE TRANSPORT VIA LE MODE FLUVIAL

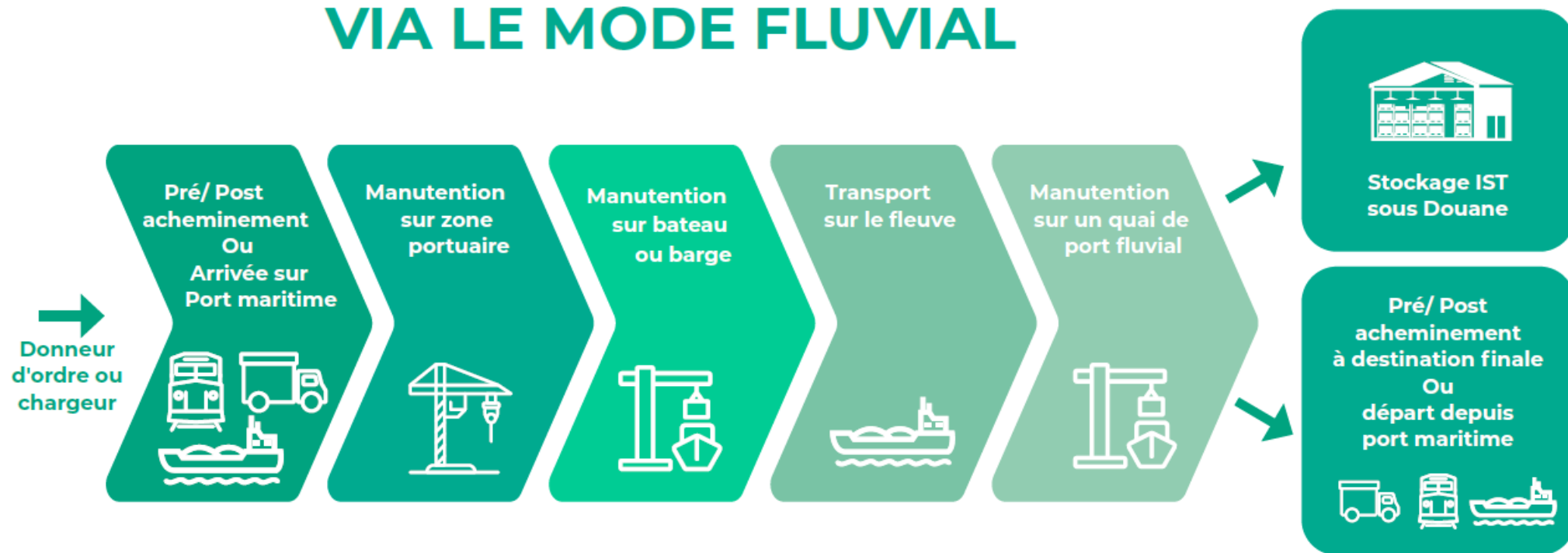
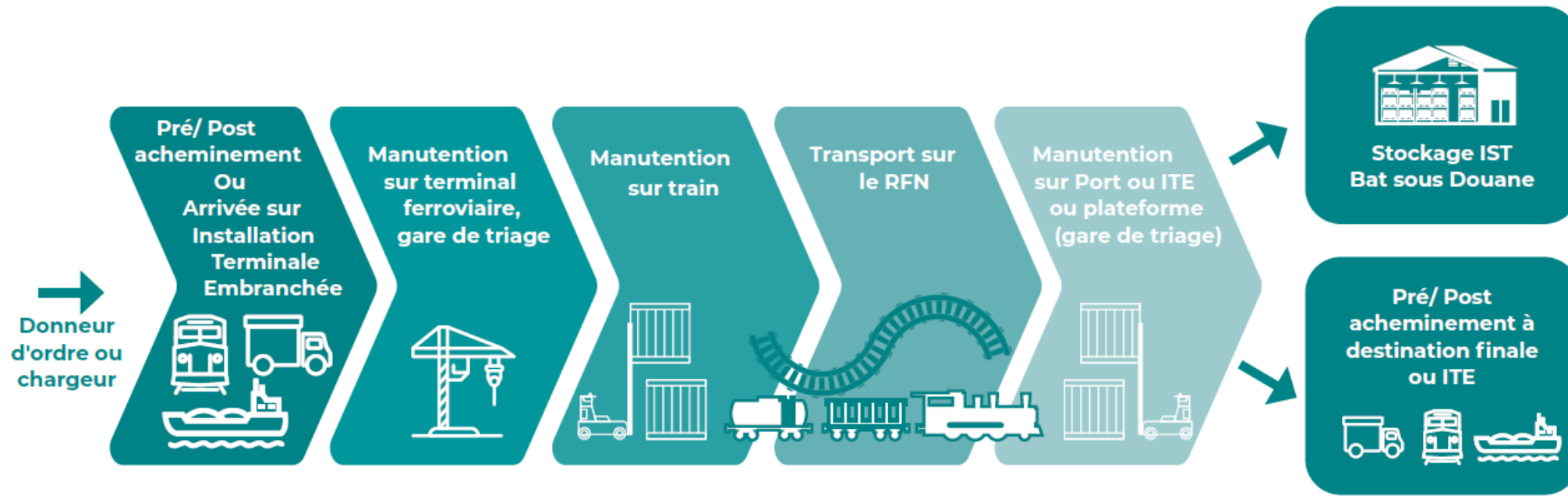


SCHÉMA DE TRANSPORT VIA LE MODE FERROVIAIRE



TOUS LES TYPES DE TRANSPORTS

Péniches de type "Freycinet" : 350 t - 38,50m X 5,05 m



Bateau de type "Canal du Nord" : 950 t - 70 m X 5,70 m



Chaland de Seine : 1 300 t - 60 m X 6,60 m



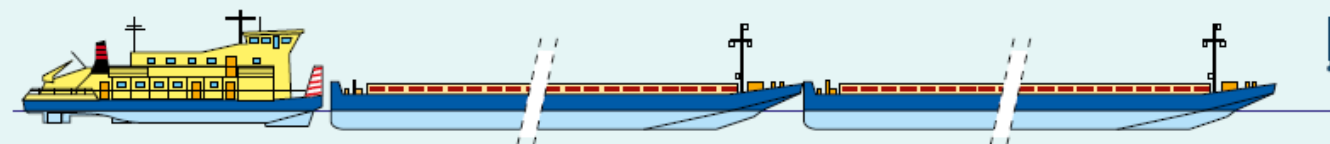
Automoteur de type "Rhein - Herne Kanal" : 1 350 t - 80 m X 9,50 m



Automoteur rhénan : 2 500 t - 95 m X 11,40 m



Convoi poussé de 5 000 t - 185m X 11,40 m



Quelques exemples indicatifs en heures

	EN MONTÉE	EN DESCENTE
FOS ▶ ARLES	4	3
FOS ▶ VALENCE	20	16
FOS ▶ VIENNE SUD	26	22
FOS ▶ LYON	32	26
FOS ▶ VILLEFRANCHE/SAÔNE	36	29
FOS ▶ MÂCON	39	32
FOS ▶ CHALON	44	37
FOS ▶ PAGNY	50	41
FOS ▶ SÈTE	12	10
SÈTE ▶ ARLES	8	7
SÈTE ▶ VALENCE	24	20
SÈTE ▶ VIENNE SUD	30	25
SÈTE ▶ LYON	36	29
SÈTE ▶ VILLEFRANCHE/SAÔNE	40	33
SÈTE ▶ PAGNY	54	45
ARLES ▶ VALENCE	15	11
ARLES ▶ VIENNE SUD	22	18
ARLES ▶ LYON	27	23
ARLES ▶ MÂCON	35	29
ARLES ▶ CHALON	40	33
ARLES ▶ PAGNY	46	38
LYON ▶ VALENCE	10	6
LYON ▶ PAGNY	18	15
AVIGNON ▶ LYON	23	19
AVIGNON ▶ CHALON	36	30
MÂCON ▶ PAGNY	11	9
VIENNE SUD ▶ PAGNY	24	19

Les temps moyens de parcours Fluviaux

➤ JOUR A - JOUR A



➤ JOUR A – JOUR B



➤ JOUR A – JOUR C



Transport de MD, Chimie, Engrais en fluvial

Conditions de navigation et de transport :

Certification ADN

- agrément pour le bateau / GPMM (conformité RPM)

Bureau Veritas certifiant

- Agrément ES-TRIN
- Prescriptions techniques (PT) - CESNI - Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure

Garantir la non-mixité

- les conteneurs fermés de type dry standard suffisent à garantir une non-mixité entre produits incompatibles et pas d'impacts sur le plan de chargement ;
- prescription de distance à respecter entre conteneur MD et reefer

Signalisation MD sur les conteneurs

- Personnel à bord formé
- savoir lire et repérer ce type de signalisation
- Fournir annexe du plan de chargement avec numéro des conteneurs dangereux
- Transport en cale ouverte

Parmi les équipements MD :

- équipements anti-incendie et installations électriques & secours,
- présence de ventilateurs pour éventuelles fuites de gazs toxiques/inflammables
- Suivre les prescriptions pour bateau à cargaison « sèche » (non-citerne)



En projet chez Medlink Ports

➤ Faire les démarches ICPE pour les ports fluviaux :

- ❖ Objectif : pouvoir faire du stockage de MD en vrac ou conteneurs. (A cela s'ajoute les transits autorisés des marchandises)
- ❖ Démarche en réflexion avec les DREAL du bassin



➤ Agrément / procédure SQAS :

- ❖ Pour les prestataires de stockage que pourraient être certains ports



Transport de MD, Chimie, Engrais en fluvial

Vrac Liquide
bateau dédié



Conteneur



Big Bag



Contener citerne
ou Iso Tank



Labellisation des chargeurs verts Medlink Ports



➤ Conditions d'obtention du label

- *Passer par des ports Medlink*
- *300 EVP/an ou 50% du volume annuel ou 30 000T si vrac*
- *Entretien B to B avec notre équipe*

➤ Avantages pour les chargeurs

- *Bénéficier de jours en free-time de stationnement sur le port intérieur*
- *Concourir aux trophées visant à récompenser les chargeurs "verts" (exemple : les Trophées Medlink Ports)*
- *Être valorisés lors des actions de promotion et communication de Medlink Ports*
- *Être invité aux actions collectives (formation, information)*

Ports intérieurs	Jours de franchises habituels	Jours supplémentaires offerts
VALENCE	7j	+4j
Lyon terminal	7j	+3j
APROPORT	3j	+2j



Medlink Safe export de MD depuis un port de l'axe en passant par le GPMM (Capitainerie)

Ce service client est l'aboutissement de réunions avec :

- A. la **Compagnie Nationale du Rhône** – qui a permis de créer les conditions réglementaires d'un stockage souple de conteneurs dangereux
- B. **Lyon Terminal** – qui a permis de proposer une nuitée gratuite de stockage et donc favoriser le report modal
- C. **la Capitainerie du GPMM** – qui a autorisé 2 jours de stationnements supplémentaires aux délais standard
- D. **les opérateurs fluviaux** (Greenmodal et Logirhône), et les membres de la cellule opérationnelle de Medlink à l'animation de ces groupes de travail
- E. **1^{er} service client du genre en France sur une chaîne de transport.**



Les déclarants s'engagent à appliquer le process

Déclarations :

- ▶ en amont auprès des autorités portuaires
- ▶ avec identification du transporteur fluvial



Les déclarants sont alors accrédités Medlink Safe et bénéficient de gains logistiques

1^{ère} nuitée gratuite
au port de Lyon



1 jour de stationnement
supplémentaire autorisé à Fos

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

Le process Medlink Safe en 4 étapes

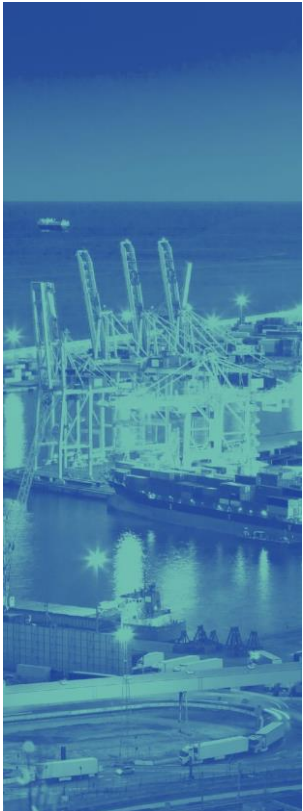
- 1 Prestataire (déclarant)** Le donneur d'ordre/déclarant (prestataire) réalise une déclaration EDX¹ dès confirmation du booking de la compagnie maritime (complète si n°TC² connu sinon provisoire "No Name") dans le système d'informations AP+³, lui-même interfacé à SIMAX⁴. Cette (pré)déclaration devra impérativement faire apparaître le nom de l'opérateur fluvial désigné pour le transport.
- 2 Opérateur Fluvial** Le donneur d'ordre devra impérativement communiquer les documents nécessaires (DTMD⁵ + FDS⁶) à l'opérateur fluvial permettant à celui-ci de faire un "préavis d'arrivée" 24h avant l'arrivée de la marchandise au port intérieur / Lyon Terminal.
- 3 Agent maritime** L'agent fret et/ou coque devra de son côté valider la déclaration au plus tard pendant le temps de transport.
- 4 Capitainerie / Port maritime** Conteneur Safe : la Capitainerie donne son accord, le conteneur est reconnu conforme à la réglementation.



med link ports
Direct access to Europe

Medlink & Searoutes

Présentation de l'éco-calculateur



searoutes



- 2 cas d'utilisation



Calculateur

Réseau théorique

- Rapports d'émissions CO2
- Simulation d'itinéraires tous modes



Comparateur CO2

Réseau réel

- Comparaison CO2 d'itinéraires port à port

Méthodologie
Searoutes
accréditée



En 2024

med
linkports
Direct access to Europe

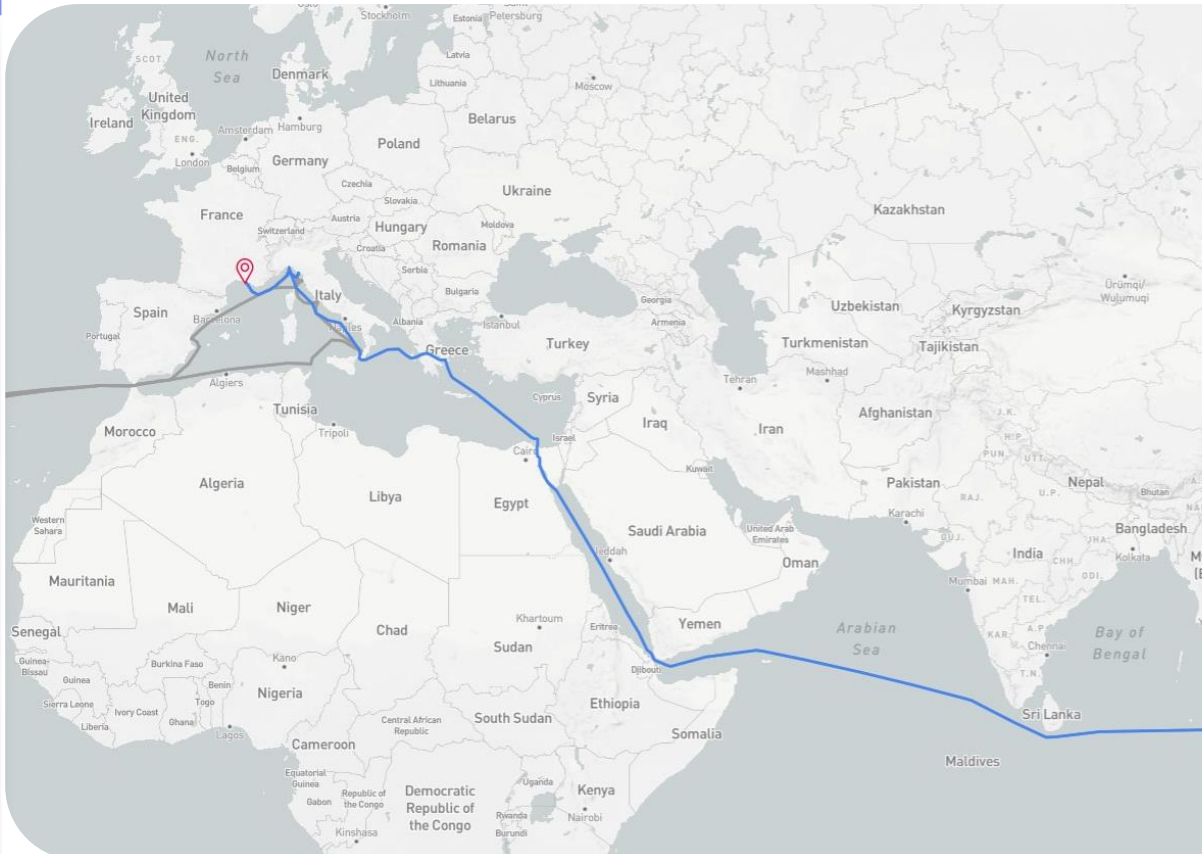
Conteneurs Kaohsiung=> Valence



Mobile app interface showing search results for Kaohsiung to Fos-sur-Mer. The search is sorted by greenest. The results list four options:

- GREENEST**: TWKHH Kaohsiung on Monday, 1 mth 6 days, 8811 nm, 0.82 t / T CO₂e
- FASTEST**: TWKHH Kaohsiung on Friday, 26 days, 8813 nm, 0.91 t / T CO₂e
- 2ND GREENEST**: TWKHH Kaohsiung on Saturday, 1 mth 28 days, 17309 nm, 2.6 t / T CO₂e
- 2ND FASTEST**: TWKHH Kaohsiung on Saturday, 1 mth 28 days, 17309 nm, 2.6 t / T CO₂e

Smart Freight Centre accredits SeaRoutes CO2e APIs



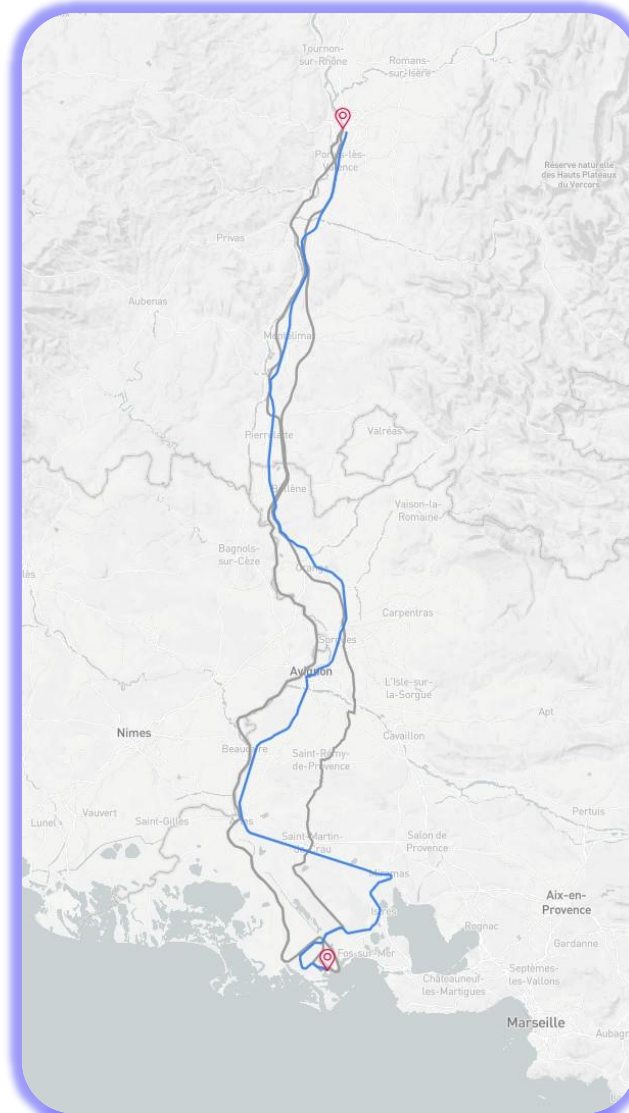
Mobile app interface showing search results for Kaohsiung to Fos-sur-Mer. The search is sorted by greenest. The results list four options:

- GREENEST**: TWKHH Kaohsiung on Monday, 1 mth 6 days, 8811 nm, 0.82 t / T CO₂e
- FASTEST**: TWKHH Kaohsiung on Friday, 26 days, 8813 nm, 0.91 t / T CO₂e
- 2ND GREENEST**: TWKHH Kaohsiung on Saturday, 1 mth 28 days, 17309 nm, 2.6 t / T CO₂e
- 2ND SHORTEST**: TWKHH Kaohsiung on Saturday, 1 mth 28 days, 17309 nm, 2.6 t / T CO₂e

Conteneurs Kaohsiung=> Valence

Application interface showing transport options from Fos-sur-Mer to Valence:

- Route 1 (highlighted):** 7 hrs 45 mins, 126 nm, 3 kg / T CO₂e
- Route 2:** 20 hrs 39 mins, 119 nm, 5 kg / T CO₂e
- Route 3:** 2 hrs 59 mins, 110 nm, 0.03 t / T CO₂e



Impact CO₂ selon
le mode choisi
pour un conteneur
de 22T

Route	30*22T=660 kg CO ₂
Rail	3*22T=66 kg CO ₂
Fleuve	5*22T=110 kg CO ₂

Medlink Ports : la force d'un réseau

Nos valeurs

→Coopération & Solidarité

La vision d'un réseau au service de ses clients/partenaires



→Efficacité & Opérationnalité

Des services: Medlink Safe, Medlink business



→ Fiers de notre identité



Rapport ministériel : quatre axes prioritaires



Diminuer le coût
de la manutention
et améliorer sa
fiabilité et
productivité

Aller chercher de
nouveaux
gisements de
trafic, capter de
nouveaux flux

Accélérer le
verdissement et la
digitalisation des
services de
transport

Investir dans le
Transport fluvial et
ferroviaire lié à
l'axe
(infrastructures et
systèmes de
transport)

Comité Consultatif Interportuaire et Logistique


**PRÉFET
COORDONNATEUR
DE L'AXE
RHÔNE-SAÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE

Donner au projet de port fluvio-maritime de l'axe l'ambition de construire un espace économique ouvert sur l'Europe et sur le monde

© C. Moirenc - CNR

Rapport remis au Premier ministre par
Pascal MAILHOS, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes,
préfet coordonnateur de l'axe Rhône-Saône.
Mars 2022

3. Les acteurs de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône doivent davantage coopérer pour répondre à des défis communs

Dans le contexte évoqué ci-dessus, les stratégies institutionnelles et privées de développement ne présentent pas toujours de coordination évidente.

Il n'existe pas ou peu de partage de vision, malgré l'élaboration régulière de documents et schémas qui traduisent des objectifs et ambitions généraux sans intégration d'ensemble ni éventuel traitement des antagonismes.

Or les acteurs français de ce corridor ont tout à perdre de ces antagonismes : dans un marché européen ouvert, leurs premiers concurrents sont les ports espagnols et italiens, plus compétitifs géographiquement car mieux placés sur les routes maritimes et supports d'investissements chinois. Les ports italiens sont par ailleurs au débouché direct des grands axes logistiques européens (via les tunnels du Saint-Gothard, du Lötschberg et prochainement du Brenner).

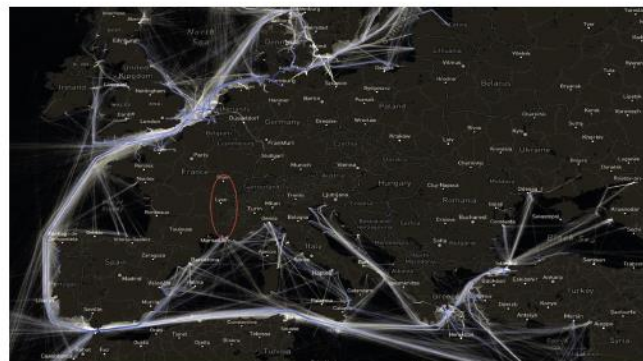


Figure 4: représentation schématique des grandes routes maritimes en Europe du sud

En particulier, les places portuaires sont régulièrement en situation de concurrence forte, notamment entre Sète et Marseille pour le trafic roulier.

Dans la mesure où elle se limiterait à des logiques d'émulation pour le développement de nouveaux trafics, cette situation de concurrence entre les ports français est plutôt saine.

En revanche les ports maritimes gagneraient à se fédérer face à des enjeux supérieurs. Aussi, la mise en œuvre d'actions de coopérations de projet (cyber sécurité, branchement à quai des navires, etc.), dans des domaines ciblés et mutuellement bénéfiques, est un axe à développer pour réduire, dans le temps, les antagonismes.



- Construire un ensemble fluvio-maritime dans le respect des identités et missions propres à chacun des grands opérateurs (GPMM, ports de Sète et de Toulon, VNF, CNR, SNCF Réseau)
- Une ambition forte: faire du port de Marseille la tête de pont de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône
- Des enjeux de coopération plus larges à l'échelle de tout l'axe

2022

Chantier gouvernance

« Donner une existence de jure à l'ensemble fluvio-maritime »

- A mener spécifiquement par un préfigurateur dédié
- 2 formats mis en avant: associatif et société à capitaux

Chantier technique

« Structurer de facto un ensemble fluvio-maritime »

- Près de 20 actions dans la feuille de route
- Déclinées avec des résultats à rechercher à court, moyen et long termes

2024

Une structure fluvio-maritime en charge de poursuivre la mise en œuvre des missions et actions communes



Quelle stratégie douanière pour l'axe MeRS ?

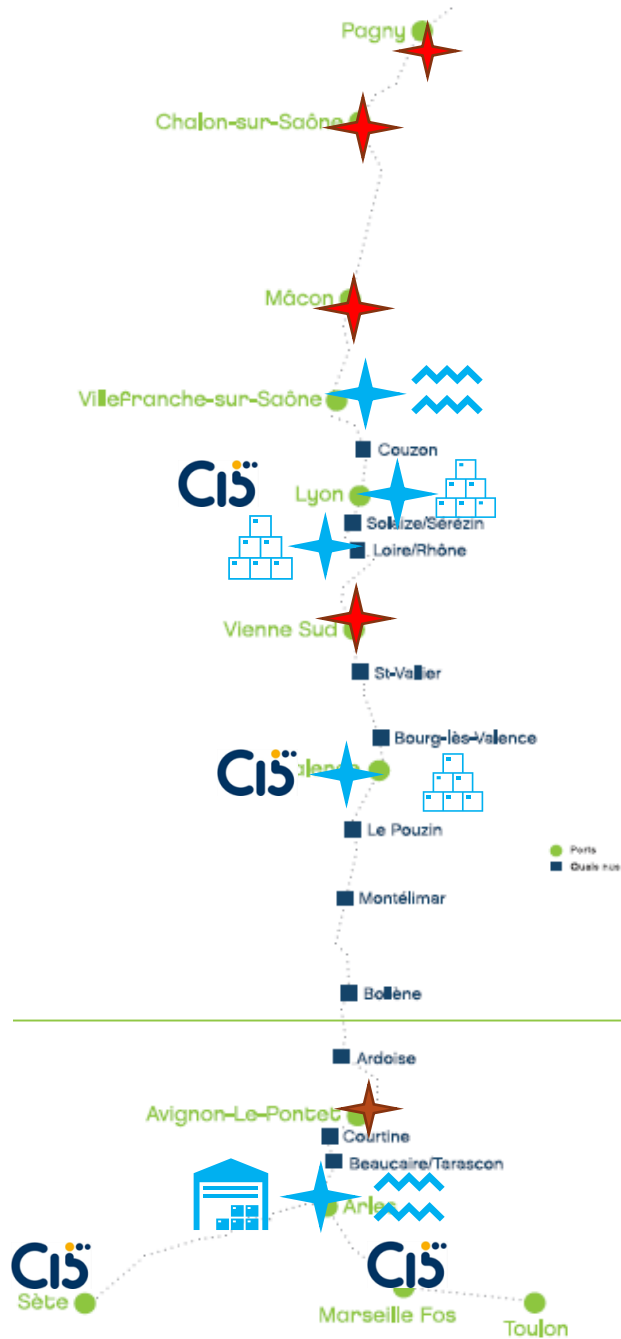


- Application de la procédure de transfert pour les modes massifiés, le développement des IST sur l'axe
 - ❖ **Aménager des infrastructures** qui permettent de recevoir des marchandises sous douanes (IST ou entrepôt)
 - ❖ OEA, Agrément, caution, ...
- La Douane accompagnatrice du report modal
 - ❖ **Groupe de travail** piloté par la Douane/GPMM, en lien avec Medlink, pour consolider l'aspect réglementaire douanier; intégration de MGI dans ce GT pour traduction numérique
 - ❖ Rédaction d'un « **Guide des procédures d'Axe** » piloté par les PAE Douane

IST: Installation de Stockage Temporaire



Etat des lieux Axe Medlink



Port en IST Vrac



ou Conteneur



Besoin du statut IST et/ou Entrepôt sous douane










Equipé de CI5



Régime entrepôt

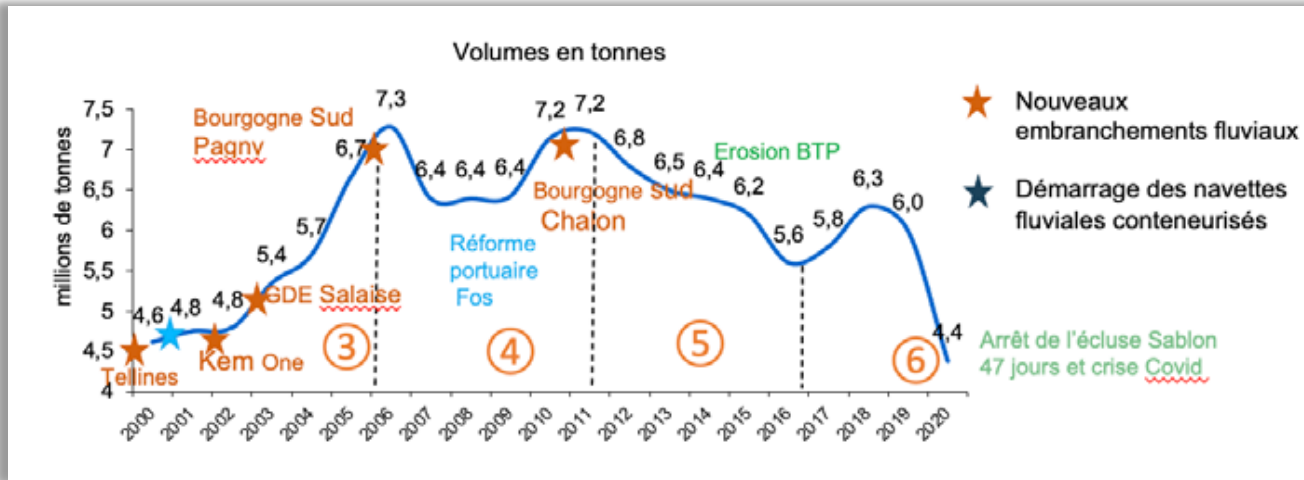


Medlink Ports quels objectifs et quels défis ?

- **Report modal des flux routiers longue distance** 
- **Rapatriement des flux range Nord → range Sud** 
- **Une offre fluviale/ferroviaire plus adaptée** 
- **Des expérimentations ou innovations sur notre bassin** 
- **Une plateforme et des services numériques** pour les chargeurs, opérateurs, transporteurs qui valorisent les territoires 
- **L'intégration des territoires**, Communes, Agglo, Métropoles, Régions,... 
- **L'intégration du monde maritime** 
- **Le partage d'expériences avec d'autres hinterland** 

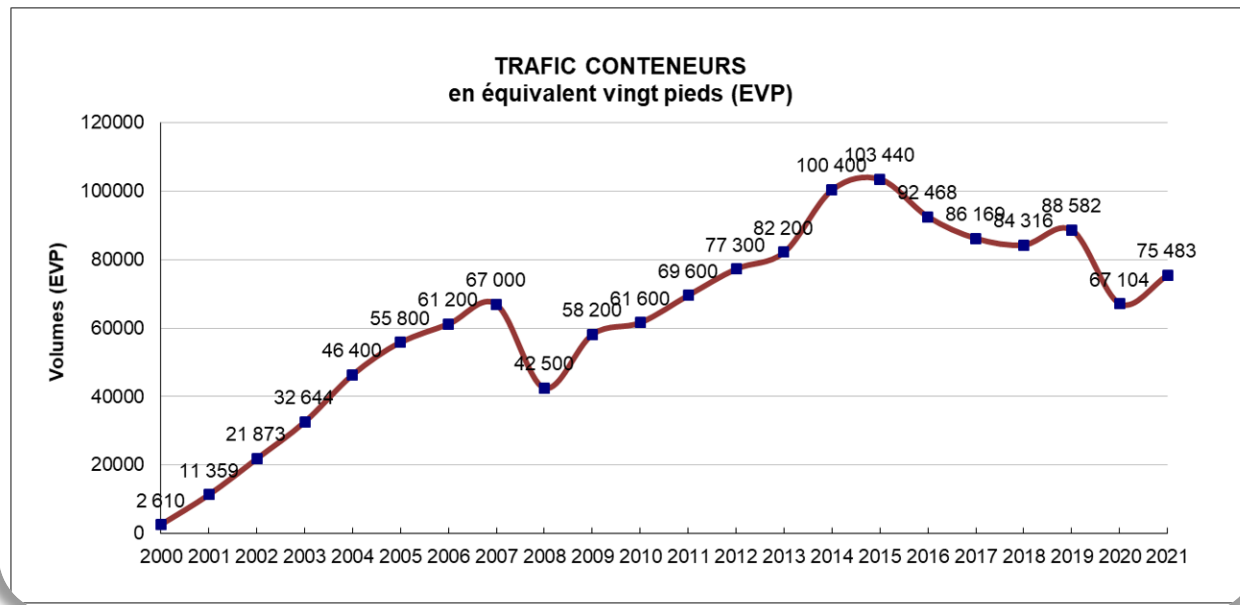


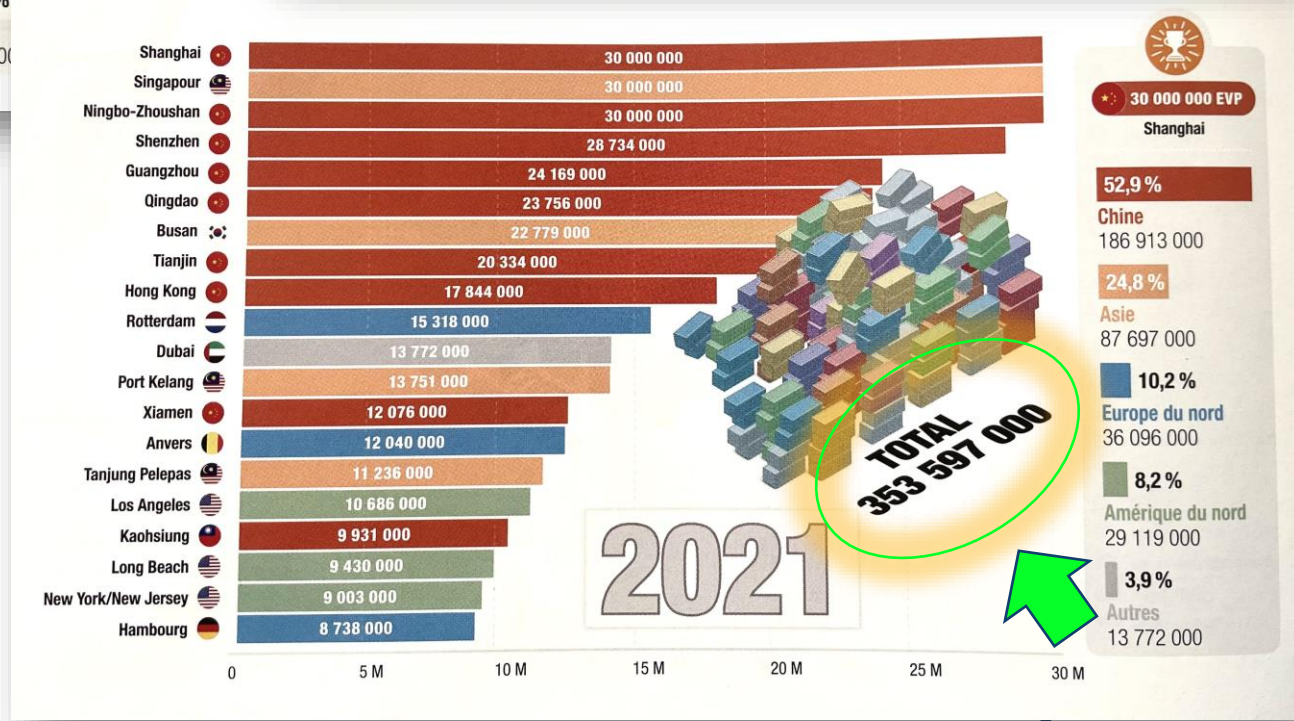
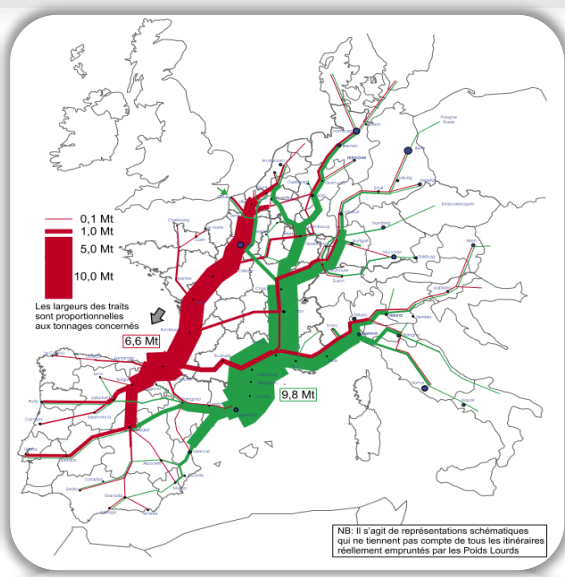
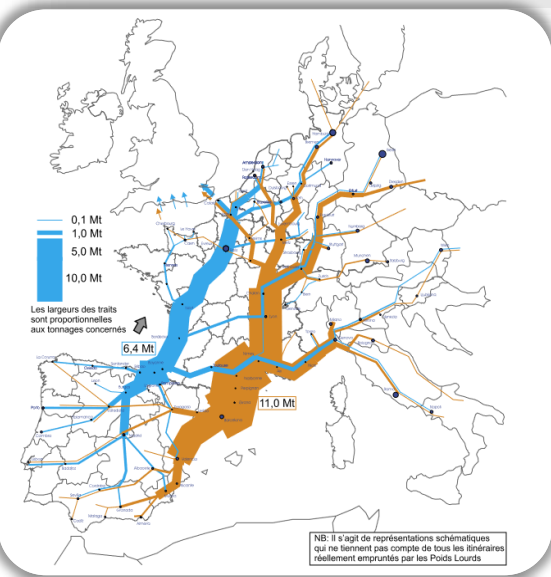
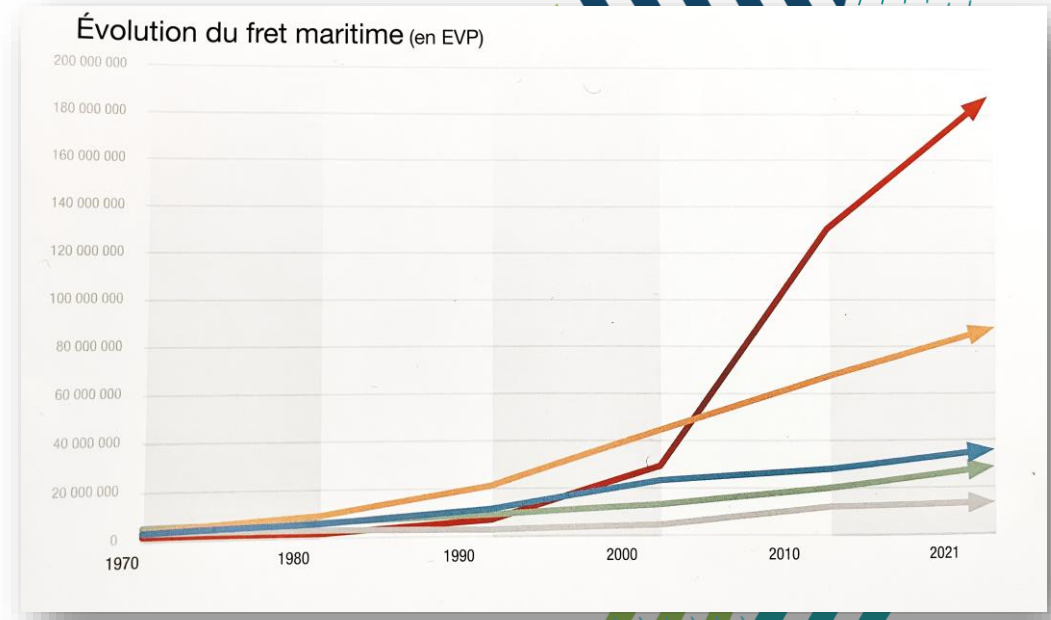
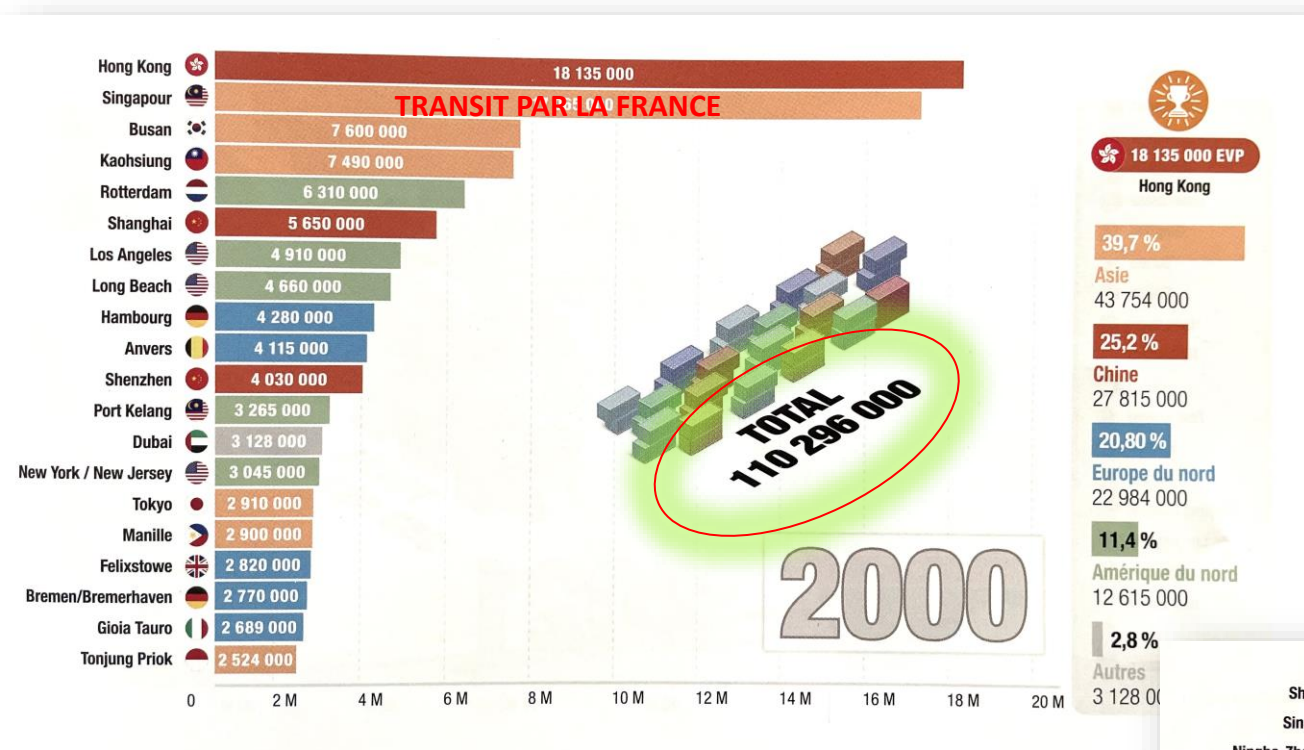
FOCUS CHIFFRES SUR 20 ANS



Trafic fluvial et fluvio-maritime Rhône Saône janv-oct 2022	Tonnes		
	2022	2021	variation
Produits Agricoles	427 995	396 805	7.9 %
Bois	139 733	115 808	20.7 %
Denrées alimentaires, Fourrages	33 701	32 892	2.5 %
Combustibles minéraux	112 061	79 336	41.2 %
Minéraux, granulats, sables, argiles	1 712 768	1 650 205	3.8 %

Evolution du transport fluvial de conteneurs depuis 20 ans





Potentiel report sur le volume existant



Avec plus d'1M d'EVP, les régions ARA et BFC constituent l'hinterland naturel mais disputé du GPMM

Marché
Trafics
Coûts
Impacts
Annexes

Un marché théorique de 1,1 MEVP

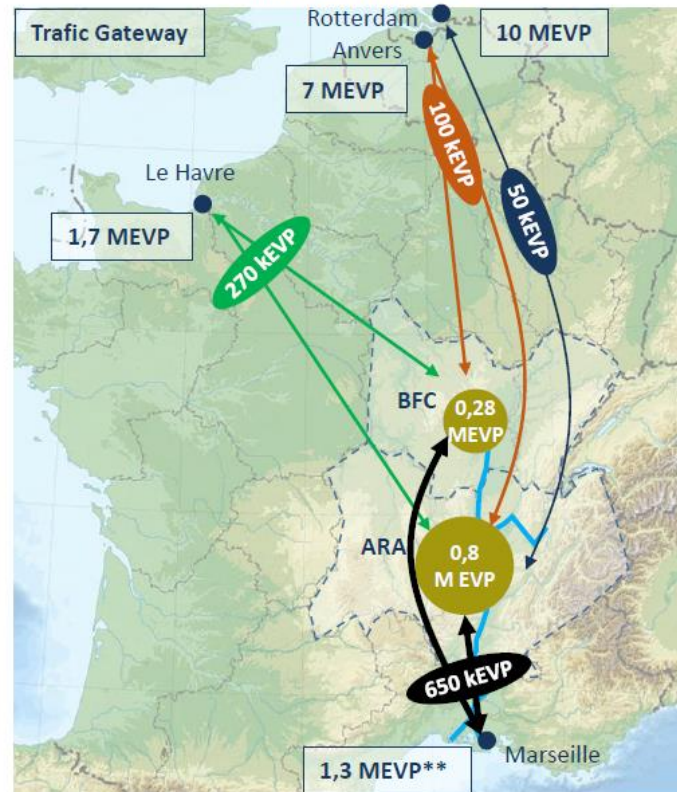
Population et tailles de marché EVP par région

	Bourgogne Franche Comté (BFC)	Auvergne Rhône Alpes (ARA)
Population 2019	2,8 M d'Hab.	8 M d'Hab.
Marché estimé	280 000 EVP	800 000 EVP
TOTAL	1 080 000 EVP	

- Estimation du marché sur la base d'un ratio de 0,1 EVP / habitant* (pleins + vides, consolidés et déconsolidés)

* : ratio ONU communément utilisé dans le secteur
Source : Schéma BFC, VNF 2020

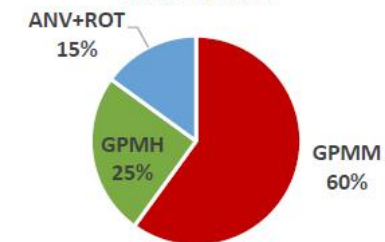
Schéma de la desserte des zones ARA et BFC par les ports – analyse des parts de marché



Source : Schéma portuaire BFC, VNF 2020
** Hypothèse de 10% de transbordement au GPMM

Une domination du GPMM avec 60% part de marché

Part de marché des ports sur l'ensemble de la zone ARA+BFC



- Une concurrence croissante au nord de Lyon
- Les ports de Barcelone et de Gènes ne sont pas compétitifs sur ce marché

Évaluation des impacts d'un fluvial attractif sur le BRS, janvier 2022

Potentiel report sur le volume existant

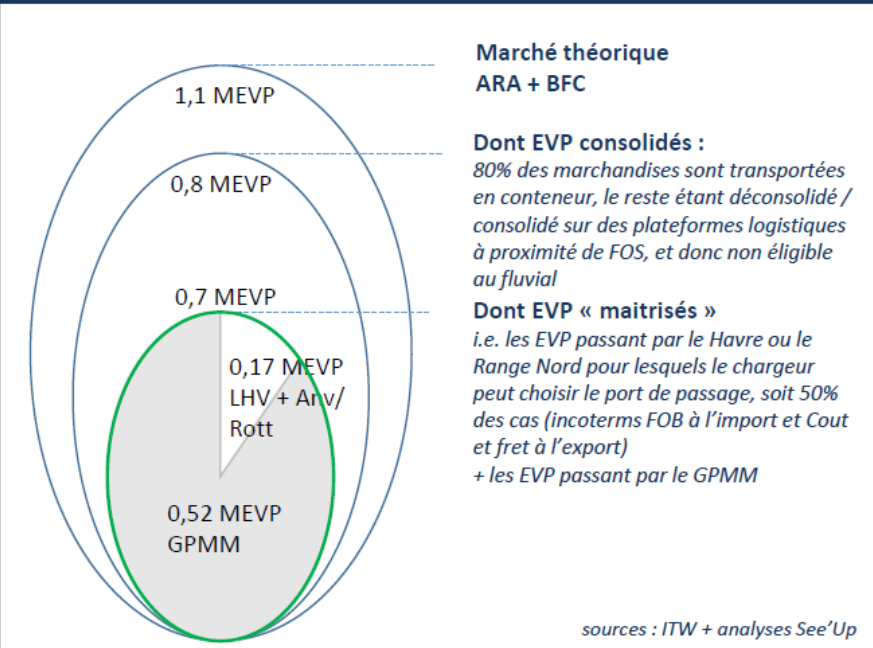


SEE

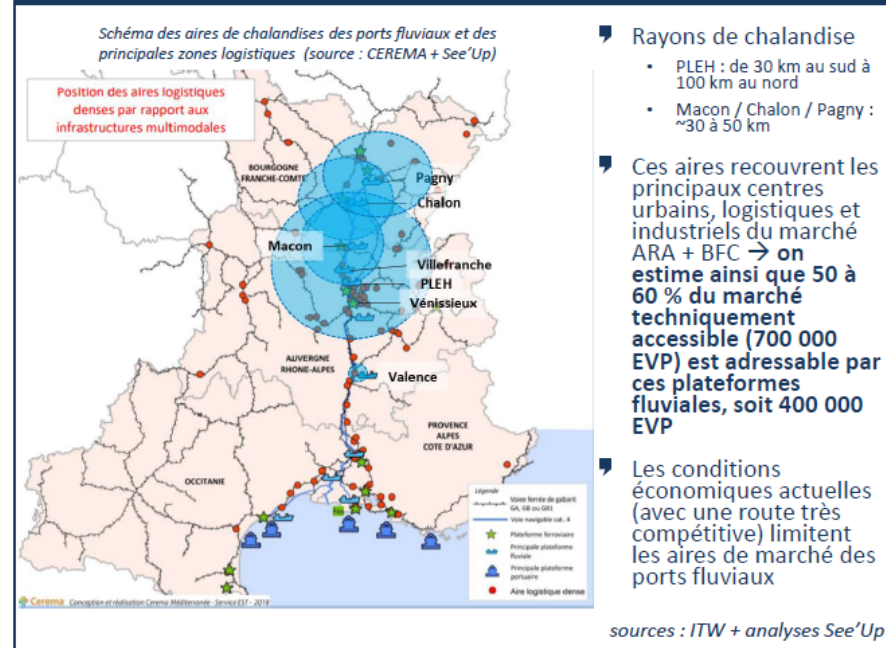
- Marché
- Trafics
- Coûts
- Impacts
- Annexes

Sur ces 1 MEVP, ~ 400 000 EVP sont techniquement et économiquement adressables par une solution fluviale via FOS

Le marché techniquement adressable par le fluvial est ~700 000 EVP dont 520 000 EVP passant par le GPMM et 170 000 par le Range Nord

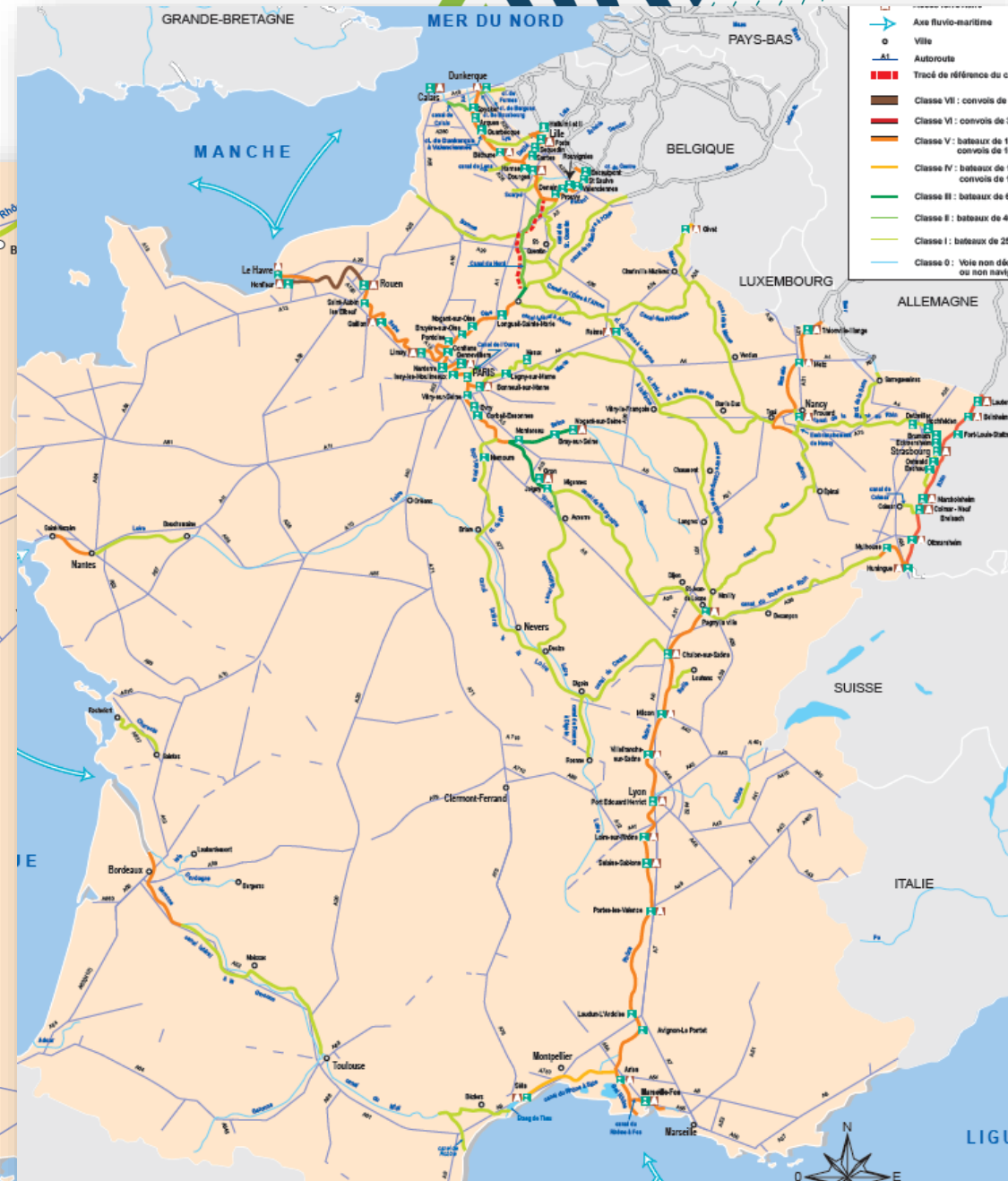
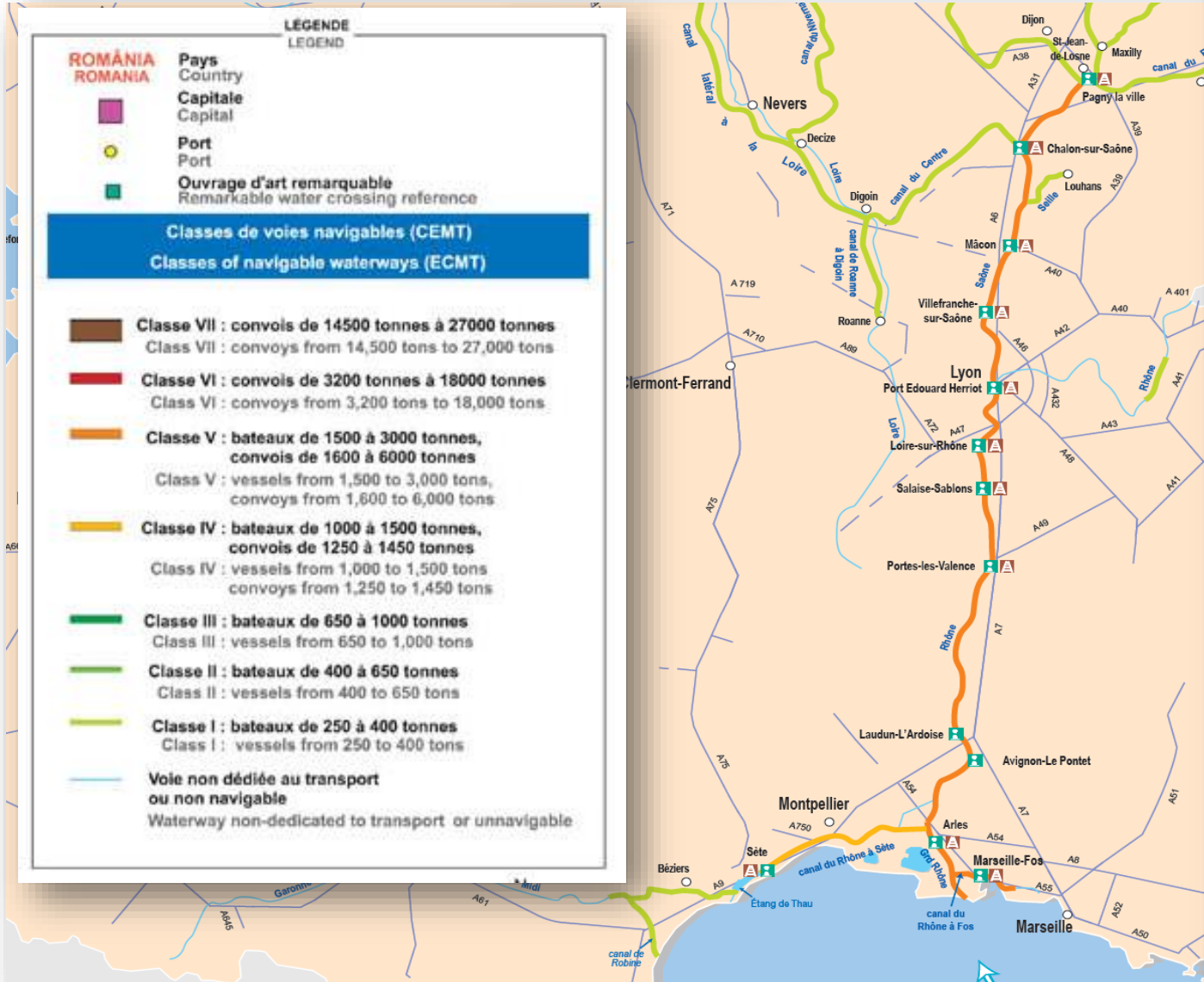


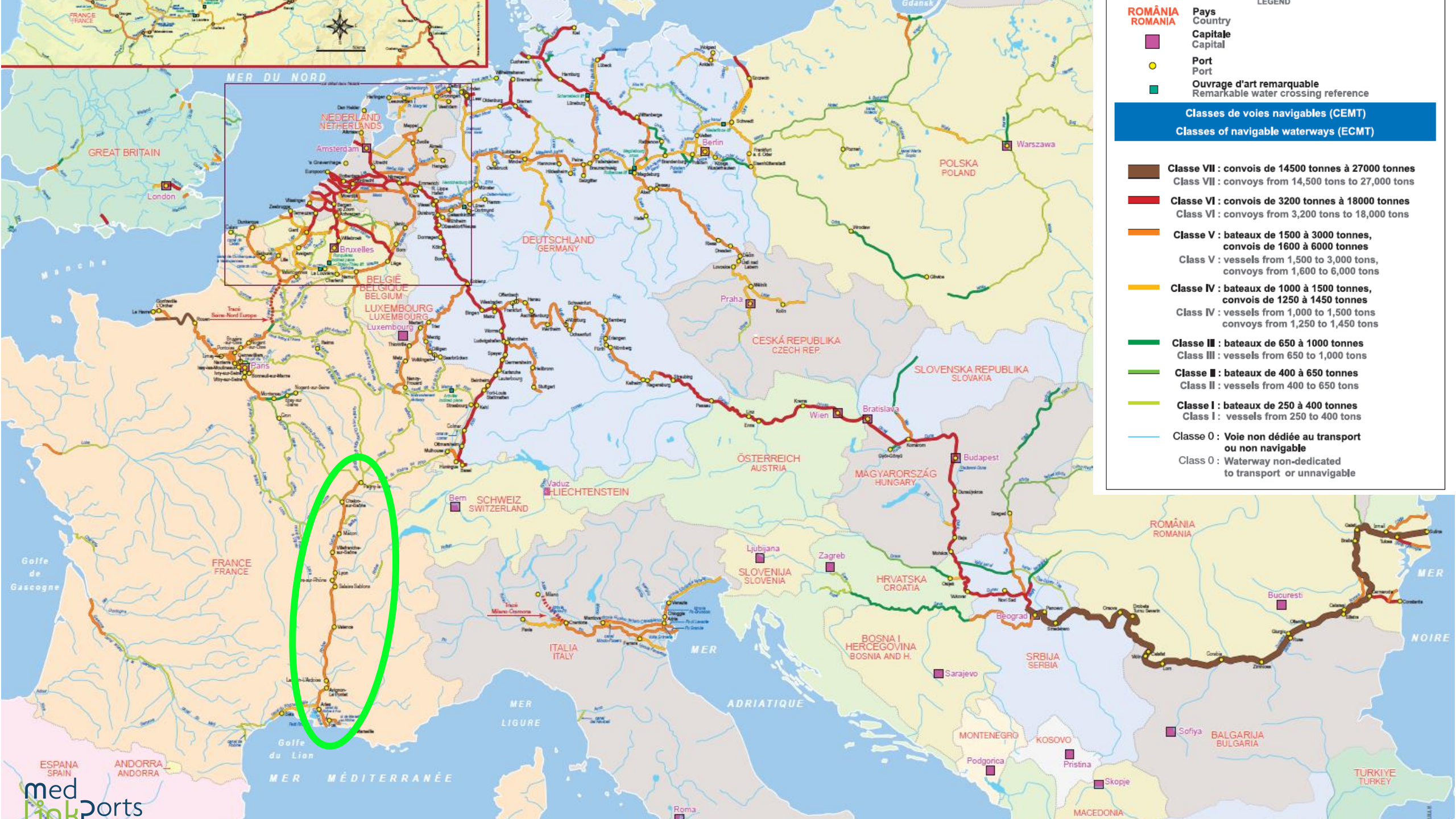
~50 à 60% de ces 700 000 EVP sont économiquement accessibles par les ports fluviaux, soit 400 000 EVP



En ne considérant que ce marché accessible, les 80 000 EVP sur le BRS représentent environ 20% des flux captables

Un axe fluvial en capacité





ROMÂNIA ROMANIA

Pays Country

Capitale Capital

Port Port

Ouvrage d'art remarquable Remarkable water crossing reference

Classes de voies navigables (CEMT)
Classes of navigable waterways (ECMT)

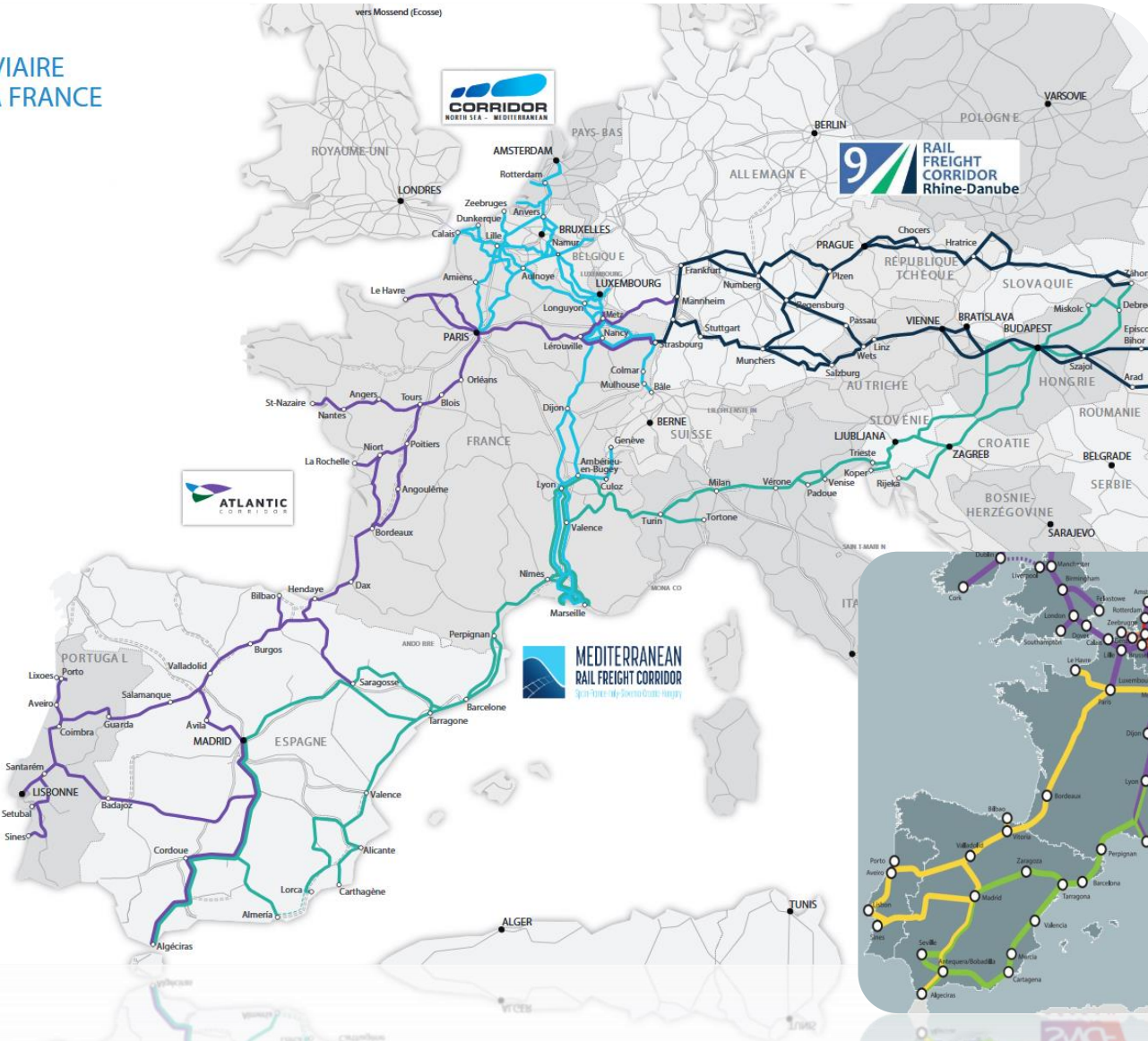
- Classe VII : convois de 14500 tonnes à 27000 tonnes**
 Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons
- Classe VI : convois de 3200 tonnes à 18000 tonnes**
 Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons
- Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes**
 Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons
- Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1250 à 1450 tonnes**
 Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,250 to 1,450 tons
- Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes**
 Class III : vessels from 650 to 1,000 tons
- Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes**
 Class II : vessels from 400 to 650 tons
- Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes**
 Class I : vessels from 250 to 400 tons
- Classe 0 : Voie non dédiée au transport ou non navigable**
 Class 0 : Waterway non-dedicated to transport or unnavigable

LES DEFIS : Les corridors de transport européens, R-TET & RFC

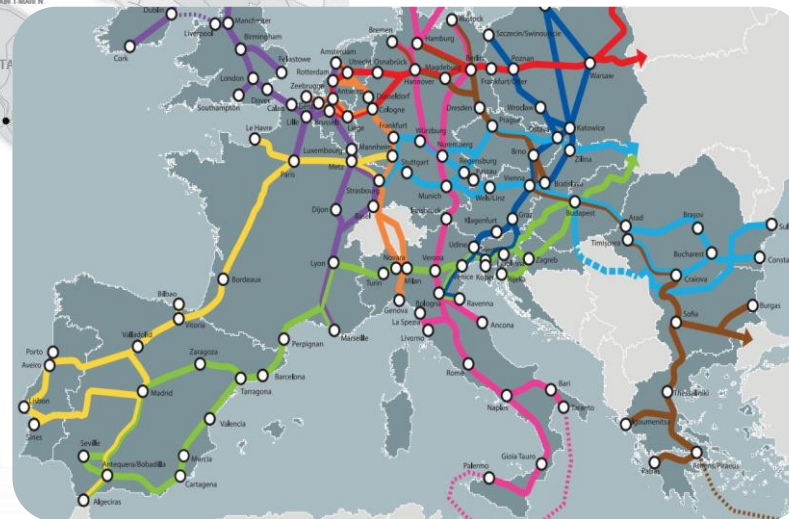
CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE TRAVERSANT LA FRANCE

- Corridor Atlantique
- Corridor Mer du Nord-Méditerranée
- Corridor Méditerranée
- Corridor Rhin-Danube

Mars 2021
Sources : SNCF Réseau
Généralistes d'Infrastructure
I.R. Commission Européenne
Document non contractuel
Médiation : Setbalco-Cardinale
version 0.1



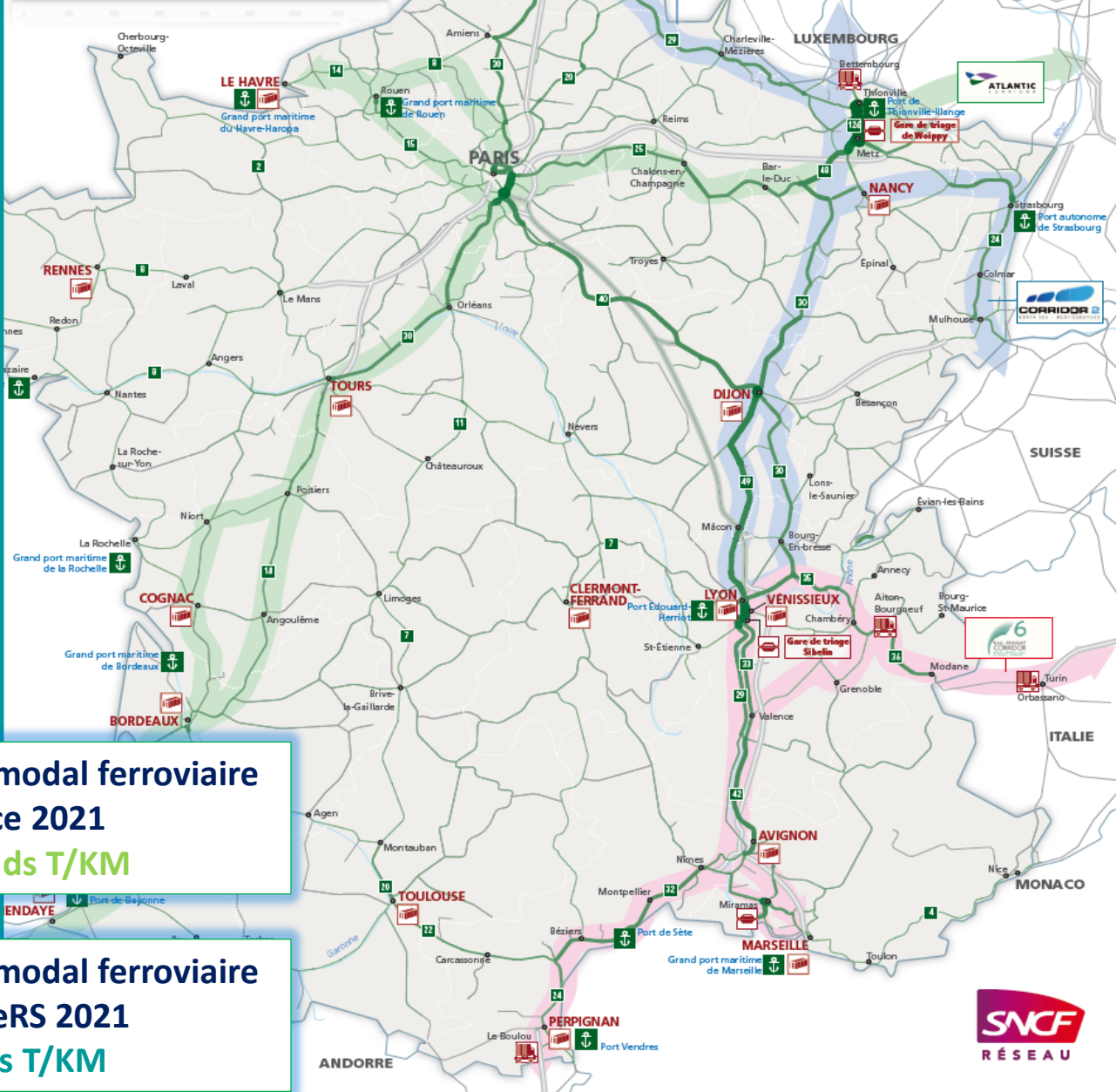
Quels impacts des grands projets sur l'hinterland ?
(TELT, CFL)





SNCF RÉSEAU TRAFIC FRET

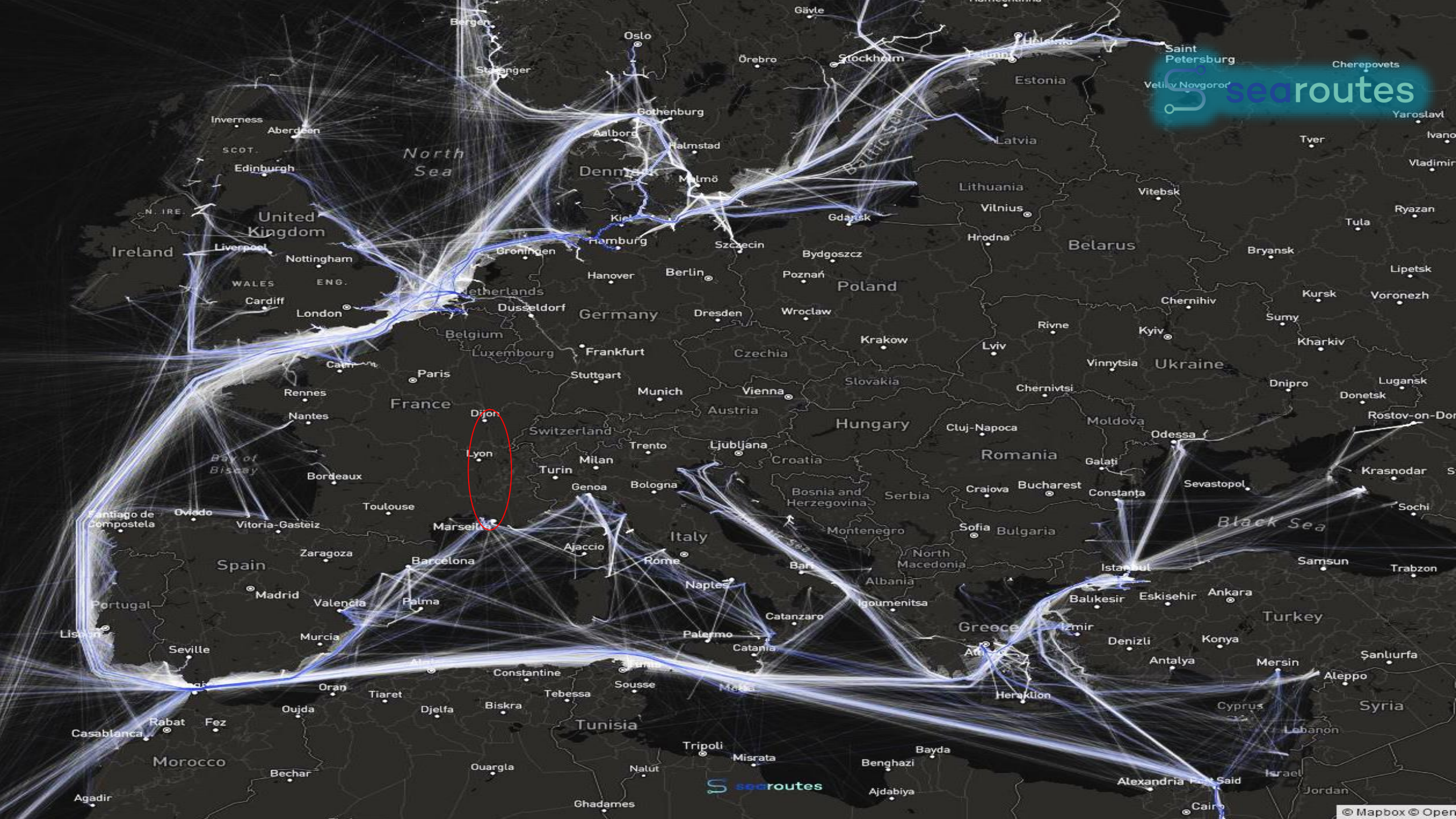
Légende



**Part de report modal ferroviaire
France 2021
35.8 Mds T/KM**

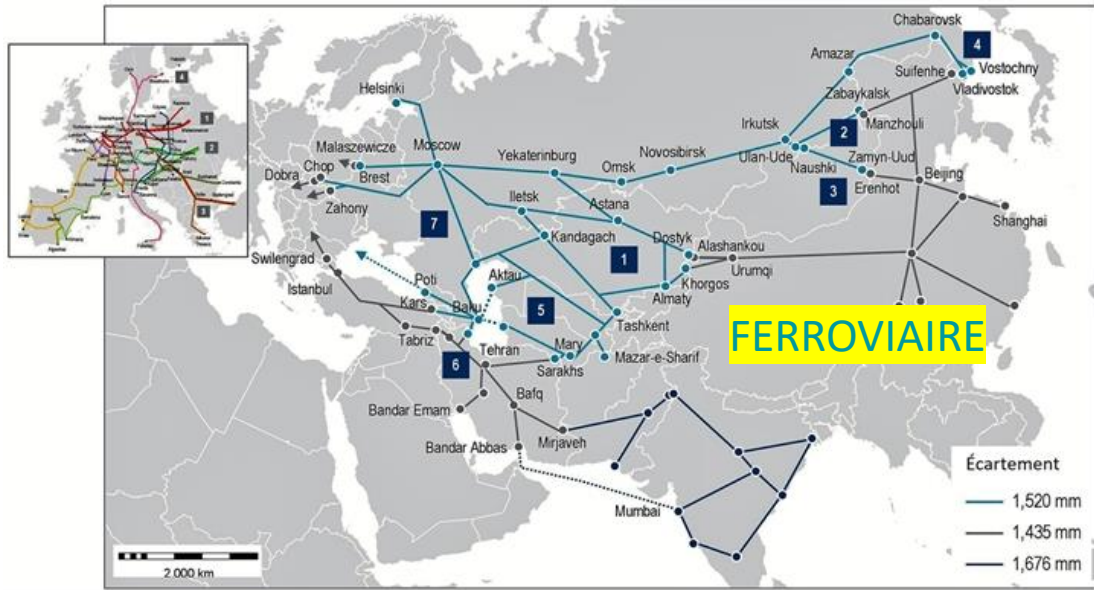
**Part de report modal ferroviaire
axe MeRS 2021
9 Mds T/KM**





searoutes

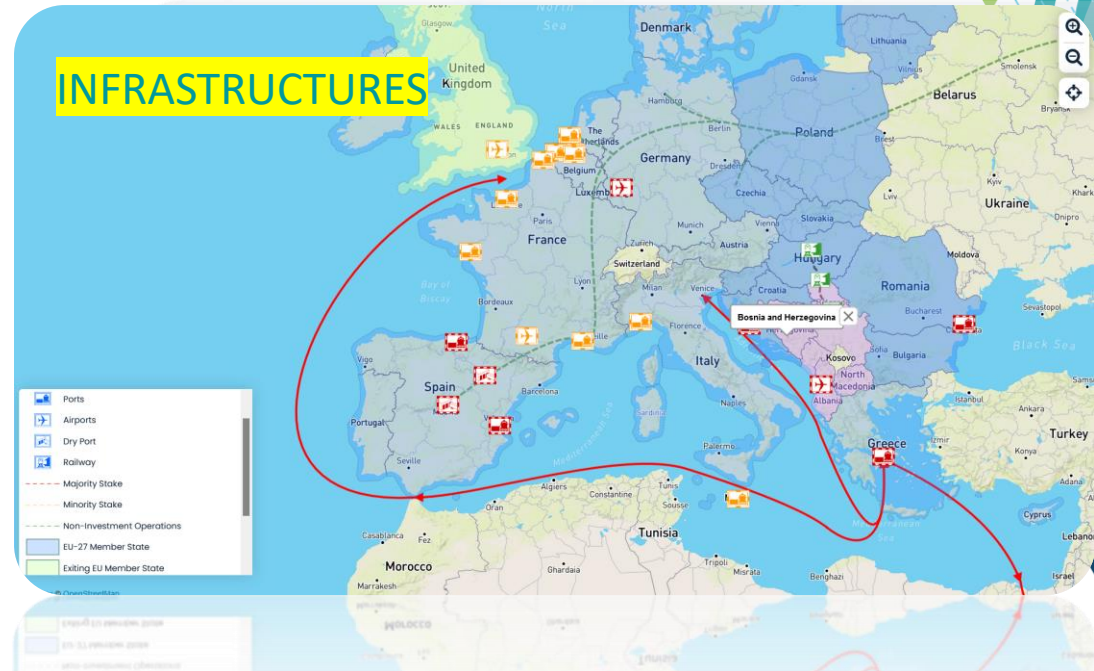
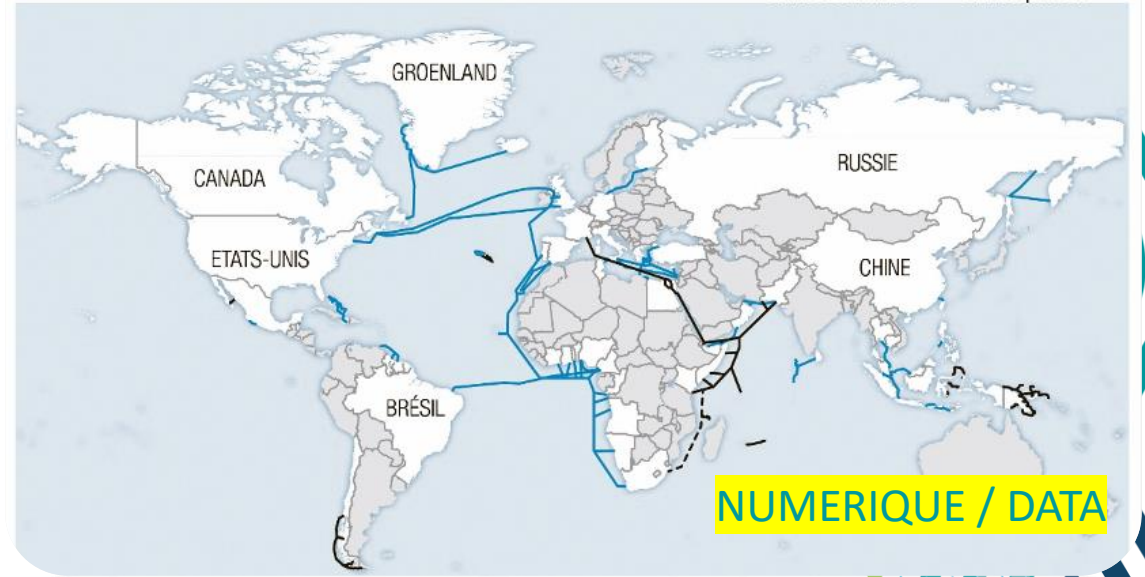
searoutes



Réseau de câbles sous-marins de Huawei Marine

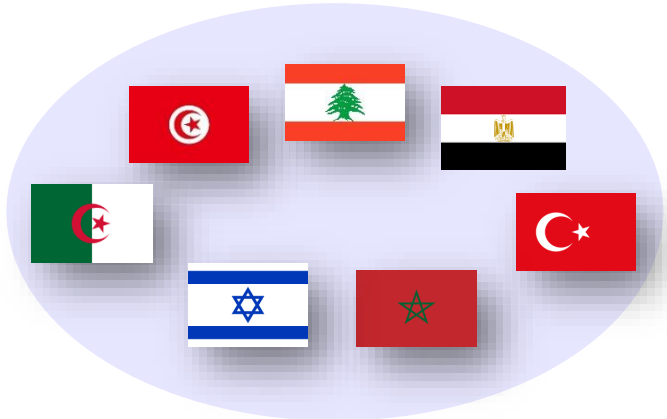
La société chinoise, détenue majoritairement par Huawei Technologies, a travaillé sur quelque 90 projets de construction ou de modernisation de câbles sous-marins dans le monde.

— Câbles terminés — Câbles prévus

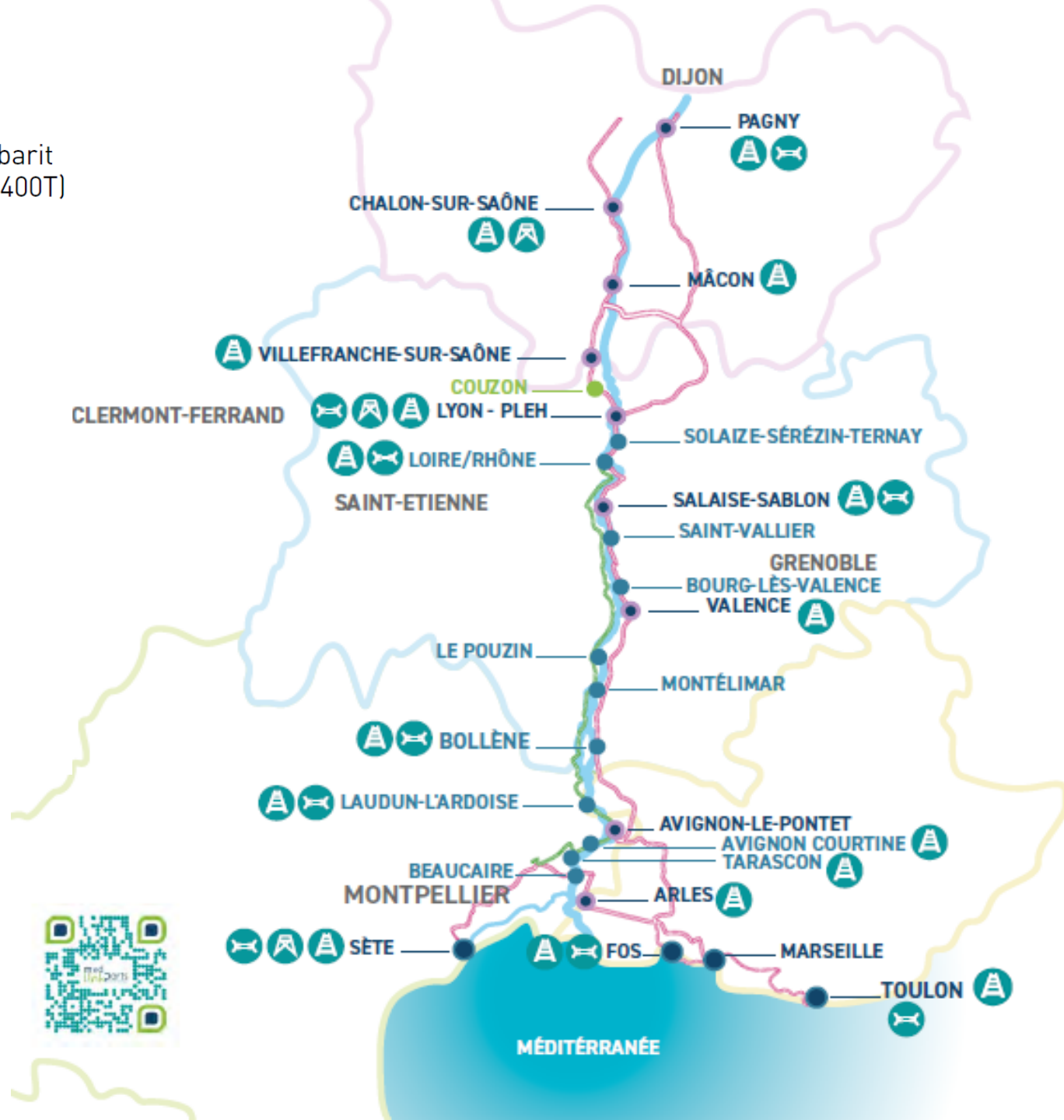


« Les ports de l'hinterland : le nécessaire logique d'axes »

- ➔ Rayonnement international + fort
- ➔ Aller chercher les flux dans l'Europe
- ➔ Chasser en meute
- ➔ Accompagner le développement industriel



-  Voie fluviale à grand gabarit (bateau 3500T, convoi 4400T)
-  Canal du Rhône à Sète
-  Ports maritimes
-  Ports intérieurs
-  Quais CNR
-  Quais VNF
-  Ligne Fret ferroviaire
-  Ligne mixte ferroviaire
-  Portiques
-  Rampes
-  Accès ferroviaire



med linkports
Direct access to Europe



L'EUROPE S'ENGAGE
pour le Rhône et la Saône
avec le FEDER



Plan Rhône



med linkports

Direct access to Europe



Mathieu Gleizes
Délégué général
mathieu.gleizes@medlinkports.fr

Vincent Zurbach
Chargé de mission VNF
vincent.zurbach@vnf.fr

+334 37 70 43 31
www.medlinkports.fr

