

Comité Opérationnel

21 mai 2026- Lyon

- Présents :
 - Nathalie Prochaska
 - Stephane Trouillet
 - Vincent Zurbach
 - Laurene, Audrey, Mathieu
 - Pierre Basle
 - Vincent Boulanger
- Visio :
 - Benoit Ponchon
 - Franck Enault
 - Rachid Yassa
 - Gregory Coquel
 - Fabien Golfetto
 - Fabien Merlier

Sommaire

- Prochains CO dates à fixer
- Tour des ports
- Point pont de Condrieu
- Agenda le petit déjeuner des partenaires et l'AG
- Salons à venir
 - Carrefour du Bois- Nantes
 - Breakbulk Rotterdam
- Mise à jour de la plaquette
- Présentation fiche MD-Form Edit
- Présentation ECOGAS

Tour des ports

Salaise

- Projet de sécurisation site et contrôle d'accès; plusieurs entreprises venues sur site pour visite; les offres ont été remises et qq points de détail encore à régler
- Fin avril CA en augmentation mais en revanche bcp de charges pour la remise en état du port
- Bois scié qui laisse augurer de belles perspectives
- Sur l'axe, l'offre des fluvio-maritimes est faible donc ça peut poser pb
- Les silos sont pleins depuis le 7 janvier

Portes les Valence

- CA moins bon que l'an dernier avec la fermeture de la société Clarians (argile) qui se ressent fortement; tous les autres postes sont positifs
- Renouveau des flux avec des céréales en fluvial à l'export (renouveau par rapport à il y a 4-5 ans) lot de 6000T qui part; on voudrait pouvoir se projeter sur une continuité.
- Activité ferroviaire se maintient; sujet colis lourds en développement

Tour des ports

Avignon :

- Fin avril 20% de plus en tonnage global; quasi 50 000T (mais l'an dernier c'était une mauvaise année)
- Le marché blé pour le groupe Soufflet est très positif pour le port; toutefois, il y a eu un pb hydraulique pour la grue qui a coûté très cher; et les flux ne sont pas faisables l'été car pb de stockage. La reprise est espérée en sept;
- Partie étude fin de 1ère phase terminée; lance la phase 2 d'ici fin octobre
- Nouveau président de la CCI devrait être opérationnel en juillet

Marseille-Fos :

- En cumul à fin avril : 18.170 EVP soit -18% vs 2025
- En mensuel à fin avril : 4.732 EVP (vs 5.497 EVP en avril 2025)
- Part modale du fleuve : 4% (vs 5,1% vs fin avril 2025)
- Vrac Solides : toujours en hausse grâce aux trafics de blé, d'engrais, de sel, terre/granulats alternatifs;
- Vrac Liquides : en légère baisse (pour rappel 2 bateaux de CFT sont partis du bassin suite à un changement logistique de leur client)
- Seayard est encore congestionné mais la zone d'échange fonctionne bien

Tour des ports

Arles :

- Fibre optique arrachée à cause des travaux;
- Les gros travaux ont 1 mois de retard; mais la phase principale est passée
- Tendance du début d'année pas très positive avec impact de Fibre Excellence
- Sujet des céréales de Bourgogne qui ont du mal à s'exporter pour des pbs de compétitivité et de cout (pas des pb de transport)
- Inquiétude sur la capacités des agriculteurs à acheter des engrais (urée) pour les prochaines campagnes de production car indexé sur prix pétrole et gaz
- Sciage à l'export ralentissement à cause des chargeurs qui évoquent des sujets administratifs coté français; administration pénible qui invente des nouveaux process de contrôle phyto sanitaire et qui ne fait pas de différence sur l'origine des bois (s'ils proviennent ou non d'une région qui a des sujets nématode par exemple ou pas)
- Algérie a encore des quotas pour recevoir du bois; l'Algerie s'industrialise et exporte notamment du ciment. On attend l'incidence sur la taxe carbone
- Algerie : importation d'acier également, avec des qualités comparables sur le marché classique ; déplacement prévu de Benoit en Algérie

MGI

- MGI fait le tour des operateurs massifiés et terminaux intérieurs pour généraliser l'utilisation de Ci5 (Arles, Ports, LRT, Combronde, delta etc)=> vérif, suivi, améliorations
- Bcp de choses encore faites manuellement donc certaines choses ne sont pas réalisées à cause de cela mais on voit déjà les premiers signes d'amélioration en terme de suivi.
- Observatoire :
 - Interview avec les chargeurs faites par Charlotte. Une communication officielle sera prochainement diffusée afin de présenter leur perception des enjeux logistiques ainsi que les pistes de développement du report modal sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône.
- Axe sud phase 2 :
 - Ce travail vise à renforcer les processus autour de **Ci5** afin d'identifier les leviers que MGI peut activer pour continuer à accompagner le développement du report modal.
 - Les réflexions portent notamment sur : la communication, la formation, le développement des compétences, et les outils digitaux susceptibles d'aider les décideurs à accélérer le report modal.
 - Ce projet est conduit en collaboration avec plusieurs partenaires de l'écosystème, notamment **Medlink**, la **CNR** et le **GPM**, qui sont impliqués dans le projet et au sein du board de MGI.
- MGI souhaite étendre les périmètres fonctionnels autour de Ci5 (gestion des habilitation, syst rdv camion, gestion des navires et plus généralement les besoins d'un port); Ces sujets s'inscrivent dans une stratégie de développement de nouvelles lignes produits dédiées aux besoins digitaux des acteurs portuaires et logistiques.
- MGI souhaite ainsi renforcer son positionnement comme acteur de solutions numériques souveraines, interopérables et optimisées en termes de coûts, en restant à l'écoute des besoins des professionnels du secteur.

Lyon Rhone Terminal

- Les permis de construire ont été déposés et le démarrage des travaux est actuellement prévu pour septembre, avec une possibilité d'anticipation dès juillet si les conditions le permettent; ils espèrent pas de pb avec la Dreal; Eiffage prêt à démarrer
- Activité fluviale : avril légèrement au dessus des chiffres de l'an passé (bien que Green ait une barge cassée; Sogestran fonctionne plein pot et Combronde 2eme barge)
- Activité ferroviaire +75% mais LRT considère qu'on est dans activité normale
 - Refonte des plans de transport; CFL saturé; le Fos Lyon a 6 rotation cest une bonne nouvelle; les volumes sont meilleurs alors qu'on est dans une période économique difficile c'est grâce au cadencement
 - Il faudrait qu'ils s'adaptent à la desserte du train complet; Soccorail fait un travail de qualité
- Taux de conversion à 100% et taux de remplissage 97; Fos sillon accordés.
- Mais des tensions sur le recrutement et manque de personnel, travaux ferroviaires importants sur certains axes, difficultés de fiabilité côté italien sur certains flux internationaux.
- Le projet Piacenza avec Delta reste notamment fragile dans sa phase de lancement, en raison d'aléas d'exploitation, de travaux sur le réseau, et de la complexité d'intégration dans le système ferroviaire italien.
- Le lancement prochain de la liaison Dunkerque–Lyon à trois rotations hebdomadaires constitue une avancée importante. Cette connexion permettra un accès renforcé aux flux DFDS vers l'Écosse, l'Irlande, et le nord de l'Europe.
- Les perspectives de remplissage sont jugées positives.
- L'activité « colis lourds » connaît également une forte progression, avec une hausse supérieure à 150 %, même si elle partait d'un niveau historiquement bas.
- Une réflexion stratégique est engagée autour du développement de l'activité « project cargo », avec l'adaptation des équipements, le développement de nouvelles solutions logistiques, et des tests visant à mutualiser certains flux avec les rotations fluviales existantes.
- L'objectif est de diversifier les activités afin de réduire la dépendance au seul marché du conteneur, considéré comme très fluctuant.
- Plusieurs services complémentaires sont également en cours de structuration :traitements thermiques, prestations logistiques additionnelles, optimisation des flux et des équipements.
- IST passage en OEA en cours avec le travail du stagiaire

VNF

- les tonnages transportés affichent une légère croissance de 2 %, représentant environ 360 000 tonnes. Les tonnes-kilométriques progressent également de manière significative pour atteindre 66 millions, principalement grâce à la bonne dynamique de la filière céréalière, dont les flux s'effectuent sur de longues distances vers Fos.
- Depuis le début de l'année, l'activité atteint environ :
 - 1,1 million de tonnes transportées (+1 %),
 - 230 millions de tonnes-kilométriques (+6 %).
- En revanche, l'activité conteneurs reste en recul :
 - -34 % sur le mois d'avril,
 - -20 % depuis le début de l'année, avec un volume d'environ 13 600 EVP.
- Les filières les plus dynamiques restent :
 - les céréales,
 - le sel,
 - les engrais.
- À l'inverse, certaines activités restent fortement pénalisées, notamment le bois ainsi que les produits pétroliers, dans un contexte global toujours jugé difficile et instable.

Tour des ports

Aproport

- Remise des offres reportée au 1^{er} juin
- Année particulière pour Aproport , un peu en suspens, l'activité va quand même
- Gros sujet avec usine de Tarascon sur activité bois- attente des décisions
- Travaux VRD sur chalon mais va être compliqué sur la production
- Nouvelles activités qui vont arriver mais avec BFC Multimodal

CNR:

- Visite de Loire et Salaise pour une 4eme voie à Salaise; travaux terminent en 2028
- Travail de communication (connexions sur ce qui part de Marseille et arrive sur Lyon) sur des fiches-miroir communes GPMM CNR
- L'aide au plan de transport lancée en mai pour 6 mois fonctionne
- Renouvellement de la convention sur la zone d'échange en cours
- Accompagnement du projet MGH sur Laudun

Dates des prochains Comités Opérationnels

- Prochain CO à Valence : on souhaite tous vous rassembler!!!
 - 8 et 9 juillet dispo LRT
 - GPMM 6 7 9 juillet
 - VNF ok
 - APROPORT ok
 - MGI tout sauf 7
 - CNR pas le 7
 - RMS 678 OK
- Septembre à Villefranche à prévoir

Point Pont de Condrieu

- Été 2025 – Automne 2026 : Sécurisation et mise sur palées (Budget : 13 M€)

Objectif: Pour travailler sur le pont sans risque d'effondrement, une structure de soutien temporaire (des palées) va être installée. Elle permettra de supporter le poids de l'ouvrage, de soulager les câbles actuels et de sécuriser la zone. Ce chantier de confortement initial doit durer environ 12 mois.

- 2026 – 2028 : Remplacement de la suspension et rénovation du tablier (Budget : 10 M€)

Objectif: Remplacement intégral de l'ensemble des câbles de suspension et rénovation complète du tablier (la structure de la chaussée). En parallèle, des travaux spécifiques seront menés pour enfouir la canalisation de gaz.

- 2027 – 2028 : Dépose des palées et finitions

Objectif: Une fois les suspensions neuves installées et pleinement fonctionnelles, les structures de soutien temporaires (palées) seront retirées du fleuve.

- 2027 – 2029 : Aménagements cyclables et modes doux (Budget : 7 M€)

Objectif: Pérenniser et sécuriser les mobilités durables en créant des liaisons cyclables dédiées et aménagées directement sur le pont ainsi que sur ses abords.

Agenda

- Petit déjeuner des partenaires 10 juin 8h30 -10h30
- Conseil d'administration et Assemblée Générale 23 juin 10h-14h00 Port de Lyon

Salons

- Carrefour du Bois à Nantes du 2 au 4 juin=>qui vient et quand?
- Breakbulk Rotterdam 16 au 18 juin stand Hub France
 - Sujets particuliers? Prestataires? contacts?

Mise à jour de la plaquette Medlink

- Urgent!
- Chaque port passe sa fiche en revue,
 - corrige le PDF pour les données
 - Met à jour les informations de contact
 - Met à jour les photos
- Retour demandé pour le 8 juin au plus tard

GT Marchandise Dangereuse

- Actu :
- 1) **Domo Polytechnique** Passage devant le tribunal le 28 avril 2026
 - Décision finale : arrêt de Domo
 - Reprise partielle par le fonds Lone Star :
 - récupération des brevets
 - seulement 72 salariés repris sur 540
 - Crainte d'un important "effet domino" industriel dans la vallée de la chimie
- 2) **Elkem** Scission du groupe en deux entités :
 - Blue Star
 - autre structure distincte
- 3) **Ziegler** Situation économique très dégradée
 - Risque de liquidation

GT Marchandise Dangereuse- Nathanael Padioleau

Obligations réglementaires pour un lieu de chargement / déchargement de marchandises dangereuses le long de la voie d'eau

1. Cadre réglementaire principal

ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures)

- Texte de référence pour le transport fluvial en Europe
- Couvre :
 - Classification des marchandises
 - Conditions de transport
 - Construction et exploitation des bateaux
 - Formation des équipages

Arrêté TMD Annexe III et V :

- Texte national encadrant le transport fluvial en France
- L'annexe V est le règlement des ports intérieurs en France.

Autres textes applicables

- **Code des transports (France)**
- **Arrêtés préfectoraux)**
- **ICPE / SEVESO** (si stockage de marchandise pour les besoins du port : fuel par exemple)
- **Code du travail** (sécurité des travailleurs)



GT Marchandise Dangereuse- Nathanael Padioleau

Obligations réglementaires pour un lieu de chargement / déchargement de marchandises dangereuses le long de la voie d'eau

2. Obligations du gestionnaire de port fluvial

a) Organisation et gestion des risques

- Mettre en place un règlement portuaire intégrant le TMD
- Identifier les zones :
 - ☐ zones de chargement/déchargement
 - ☐ zones de transit temporaire
- Réaliser une analyse des risques (incendie, explosion, pollution)

b) Plan d'urgence

- Élaborer un plan d'intervention
- Prévoir :
 - ☐ scénarios accidentels
 - ☐ moyens de lutte (pollution, incendie)
 - ☐ procédures d'alerte

GT Marchandise Dangereuse- Nathanael Padioleau

Obligations réglementaires pour un lieu de chargement / déchargement de marchandises dangereuses le long de la voie d'eau

3. Obligations liées aux opérations portuaires

Chargement / déchargement

- Respect des prescriptions ADN / Arrêté TMD
- Vérification :
 - ☐ conformité des unités de transport
 - ☐ étiquetage et signalisation
- Séparation des produits incompatibles

Transit temporaire

- Limiter la durée (à définir en fonction de la coactivité et l'arrêté TMD)
- Respecter :
 - ☐ compatibilité des produits
 - ☐ distances de sécurité
 - ☐ conditions de ventilation



4. Obligations en matière de sécurité

Moyens matériels

- Moyens de lutte incendie adaptés
- Dispositifs anti-pollution (barrages flottants, absorbants)
- Rétention pour liquides dangereux

Accès et circulation

- Contrôle d'accès aux zones sensibles
- Gestion des flux (piétons / véhicules / marchandises)

GT Marchandise Dangereuse- Nathanael Padioleau

Obligations réglementaires pour un lieu de chargement / déchargement de marchandises dangereuses le long de la voie d'eau

5. Formation et personnel

Personnel formé aux risques TMD

Formation spécifique :

- manutention des MD
- procédures d'urgence

Désignation d'un Conseiller à la sécurité TMD (CSTMD) si applicable

6. Documentation et traçabilité

Tenue de registres :

- Connaissance des flux de MD
- Enregistrement des incidents

Fiches de données de sécurité disponibles

7. Obligations environnementales

- Prévention des rejets dans l'eau
- Gestion des déchets dangereux
- Déclaration des incidents (pollution, fuite)

8. Contrôles et responsabilités

Contrôles par :

- DREAL
- Voies Navigables de France (VNF) ?
- Autorités

GT Marchandise Dangereuse- Nathanael Padioleau

Obligations réglementaires pour un lieu de chargement / déchargement de marchandises dangereuses le long de la voie d'eau

CONCLUSION

Un port fluvial (lieux de chargement / déchargement et transit) manipulant des marchandises dangereuses doit :

- appliquer l'ADN et l'arrêté TMD
- organiser la sécurité des opérations
- maîtriser les risques (incendie, explosion, pollution)
- former son personnel
- coordonner avec les autorités