

Comité Opérationnel

27 mars 2026- Portes-les-Valence

- Présents :
 - Stephane Trouillet
 - Franck Enault (a du repartir)
 - Arnaud Rieutort
 - Benoit Ponchon
 - Rachid Yassa
 - Mickael Walcak
 - Gregory Coquel
 - Vincent Zurbach
 - Laurene, Audrey, Mathieu
- Visio :
 - Nathalie Prochaska
 - Guillaume Briola
 - Nicolas Wrisez



Sommaire

- SITL et trophées version finale
- Les events business sur les ports
- Impact guerre sur la filière agricole
- Impact de l'évolution des couts du carburant pour chaque port
- Divers sujets Dreal
- Suite GT MD
- Sujet décamionneur Salaise
- RC sur les ports
- ACOEM
- Port Safety
- Tour des ports

SITL- 1^{er} avril à 11h00- Stand N062

Conteneur	Vrac	Ferroviaire	Colis exceptionnel
Bayer (agrochimie)	SED (engrais)	Stellantis (véhicules)	EDF pièces type transformateurs
TCL-Sunpower (panneaux solaires)	Metropole de Lyon & Groupe Combronde (machefer)	TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikası A.Ş (pieces détachées pour l'automobile)	F4E Pièces pour ITER
Cell Mark (déchets papier)	Total (hydrocarbures et carburants alternatifs)	Foulon-Sopagly (jus, purées et concentrés de fruits)	

SITL- les co exposants sur le stand

- Port de Marseille
- MGI
- Delta Rail
- Mediaco
- STX/Certinergy
- PAS
- Naviland Cargo
- Greenmodal
- Combronde

Tout le monde a du recevoir un badge d'accès?



Business Event sur les ports

- Event 12 mars du Port de Sète à Blagnac (MSC + CCI)=> beau succès
- Fin septembre prévision de Business Event à Portes les Valence; organisation Ceva, Valrhona et RMS
- Event Salaise : en cours de réflexion via Inspira, CCI Nord Isère, et autres acteurs; 2eme semestre
- Toulon? Peut être un 2eme business maritime Day?
- Pour info, le **Medlink Solution Day** aura lieu la 1ere semaine de février à partir de 2027; prochaine édition à Marseille

Impact guerre sur filière agricole

- Situation actuelle
 - Les exportations françaises sont globalement préservées à ce stade.
 - En revanche, la filière est déjà fragilisée économiquement.
- Pression majeure : hausse des coûts de production
 - Engrais : forte hausse des prix liée aux tensions d'approvisionnement mondiales.
 - La France est très dépendante des importations, ce qui expose directement les producteurs.
 - Les prix des céréales n'augmentent pas autant → compression des marges agricoles.
- Conséquences :
 - Risque sur certaines productions (notamment maïs : baisse des surfaces attendue)
 - Incertitude sur les prochaines campagnes agricoles (approvisionnement 2027)

Impact guerre sur filière agricole

- Transport et énergie (données clés conservées)
 - Carburant agricole (GNR) : hausse de 0,60 € à 1,25 €/L HT depuis le début du conflit
- Transport maritime : détours liés à la mer Rouge → +15 à 21 jours de navigation
- Conséquence : forte hausse des coûts logistiques (export + transport intérieur)

👉 Toute la chaîne est impactée : production agricole, collecte, transformation (meunerie, alimentation animale, etc.)

- Risque majeur à moyen terme
 - Perturbations durables des engrais → baisse potentielle de la production
 - Sans engrais : rendements pouvant chuter jusqu'à -50 %

👉 Enjeu global : risque sur la production française +et plus largement sur la sécurité alimentaire mondiale

En conclusion : La filière céréalière française est moins touchée côté débouchés que côté coûts. Le vrai risque est structurel et à moyen terme : rentabilité en baisse aujourd'hui, production menacée demain

Impact de l'évolution des couts du carburant pour chaque port

1. Une hausse très forte et rapide : le prix du GNR a fortement augmenté (≈ doublement en peu de temps) Hausse jugée : brutale, imprévisible, durable, incertaine
2. Impacts opérationnels immédiats : les ports adaptent leur fonctionnement : réduction des déplacements inutiles, consignes d'économie de carburant. Utilisation d'équipements en mode éco. Réorganisation des pratiques (ex : déplacements à pied/vélo). Impact économique majeur : le carburant représente ≈ 22 à 25 % des coûts d'exploitation aujourd'hui pourrait monter à 35-40 %. Conséquence => forte hausse des coûts d'exploitation, estimation évoquée : jusqu'à +40 % sur certains coûts
3. Difficulté à répercuter la hausse; contrairement au transport routier, la hausse est peu ou pas répercutée aujourd'hui. Problèmes des contrats peu flexibles, clients réticents, hausses difficiles à justifier intégralement. Les hausses finales envisagées seraient partielles (ex : +5 % ou plus selon cas)
4. Vers une indexation carburant, mise en place envisagée d'une indexation GNR. Objectifs : rendre les prix adaptables aux variations; éviter de supporter seuls les hausses. Approche : utilisation d'indices officiels (gouvernementaux), discussions avec clients et institutions
5. Enjeu de trésorerie, problème majeur pour les petites structures : achat du carburant immédiat mais facturation clients à +60 jours => tension de trésorerie importante
6. Impact encore plus fort pour certains acteurs, pour le maritime : carburant = > 50 % des coûts; répercussion immédiate : hausses de prix, annulation de certains transports. Contexte aggravant, activité parfois ralentie (ce qui limite la consommation... mais aussi les revenus)
7. Hausse attendue d'autres coûts liés à l'énergie : huiles, graisses consommables. Réactions du secteur => volonté commune de répercuter au moins une partie des hausses, harmoniser les pratiques, mais négociations au cas par cas. Difficulté à imposer une règle commune

Sujets Dreal

1. Origine de la mesure

- Mise à jour récente de l'étude de danger du port de Lyon (2024) objectif de la nouvelle étude : représenter des risques réels et crédibles

2. Évolution réglementaire structurante

- Arrivée d'un nouvel arrêté ministériel (2 juillet 2024) : utilisation d'un nouvel outil de modélisation DREAL

Effet :

- explosion des périmètres de danger théoriques + impossibilité de contenir les impacts dans l'emprise portuaire

3. Catégorie réellement concernée (POINT CLÉ)

- La restriction ne concerne PAS toutes les marchandises dangereuses
- Elle cible uniquement : Classe 6.1 (toxique) avec danger subsidiaire 8 (corrosif)

Sujets Dreal

4. Mesure mise en place

- Instauration d'un plafond : **70 EVP / an**; calculé sur une **année glissante**
- concerne : **chargement déchargement manutention**
- ! Important : **ne concerne PAS la circulation** (ex : camions sur périphérique non concernés)
- **ne concerne PAS certains cas** : wagons-citernes vides et dégazés

5. Justification du seuil ; Le chiffre 70 EVP n'est pas arbitraire; issu du logiciel de modélisation DREAL

- À 70 EVP : les **zones de danger restent contenues dans le port**

Au-delà impacts sur des zones sensibles :

- faisceau ferroviaire
- entreprises (ex : Framatome)
- jardins partagés
- stade et parc de Gerland

Donc : **70 = seuil technique pour “contenir” le risque sur site**

Rq CNR : Un point a été fait hier, et il est envisagé de se rapprocher de la DREAL, avec Nathanaël Padioleau et Yasmine, afin de voir s'il est possible d'élargir les capacités compte tenu des travaux prévus et des meilleures possibilités de maîtrise des pollutions par rapport à la situation actuelle.

Sujet décamionneur Salaise

- 👉 Un flux test de silice (≈ 1000 t) nécessite de décharger des camions bennes directement au quai vers une trémie, en limitant pertes et pollution, d'où le besoin d'un décamionneur.
- 👉 Solutions envisagées :
 - utilisation / location d'un décamionneur ou prestataire ; solution idéale pour un flux direct et propre. Disponible à Salaise mais déjà utilisé
 - alternatives : sauterelles, bennes de déversement
 - solution simple : aménagement du quai (plaques acier + blocs)
 - organisation logistique (flux direct ou stock tampon)

Sujet RC sur les ports

1. Un constat de crise : Le "désengagement" des assureurs

L'explosion des coûts : Les cotisations sont jugées "démentielles" et les franchises atteignent des sommets (ex: 50 000 € de prime pour 100 000 € de franchise).

La raréfaction de l'offre : Plusieurs ports font face à des appels d'offres infructueux. Les assureurs historiques se retirent ou ne répondent plus aux consultations publiques (notamment pour les ports gérés par les CCI).

La déconnexion du marché : Les assureurs sont perçus comme méconnaissant les spécificités des métiers portuaires fluviaux. Leurs tarifs sont impactés par la "mondialisation" des risques (ex: un cyclone aux Philippines influe sur les taux en France).

2. Le basculement de la Dommages aux Biens (DAB) : le vrai point de friction n'est plus tant la Responsabilité Civile (RC), mais la Dommages aux Biens :

Obsolescence de l'outil : L'assurance du matériel vieillissant (grues de plus de 20 ans) pose question. La valeur de remplacement est parfois dérisoire par rapport au coût de la prime.

La tentation de l'auto-assurance : Face à des conditions jugées absurdes, certains envisagent de ne plus assurer certains biens et de provisionner les risques en interne.

Nouveaux critères d'exclusion : Les risques "Inondation" et "Incendie" sont désormais des points de blocage majeurs qui font "fuir" les compagnies.

3. Les leviers de négociation identifiés

La prévention technique : Multiplier les preuves de sérieux (thermographies des installations électriques, contrôles périodiques, lutte incendie, maintenance rigoureuse).

Le recours à des experts spécialisés : L'importance de passer par des courtiers de niche (spécialisés *shipping* et portuaire) plutôt que des généralistes. Les noms d'**Howden** et de **Stéphane Pons** (groupe Montmirail Vespérien) sont cités comme des références fiables.

4. Les pistes d'action collective : la mutualisation de la réflexion à l'échelle du bassin :

Benchmarking : Partager en toute transparence les montants des primes et les conditions obtenues par chacun pour identifier les "bonnes recettes".

Groupe de travail (GT) : Création d'un petit groupe pour établir un inventaire commun des biens (machines, bâtiments, surfaces) et des activités.

Consultation groupée : Étudier la possibilité d'une approche collective du marché pour peser davantage face aux assureurs, tout en gardant à l'esprit que la RC pourrait rester individuelle car trop spécifique à chaque exploitation.

En résumé : Le secteur sort d'une période de confort (assurances globales via les CCI) pour entrer dans une ère de gestion "frontale" et technique du risque. L'enjeu des 6 prochains mois sera de structurer une réponse collective pour redevenir attractif auprès des assureurs spécialisés.

ACOEM: Votre partenaire dans la fiabilité des engins de manutention



Services
fournis par
l'écosystème
ACOEM



Centre de
surveillance à
distance
certifié ISO
18436
VCAT-III



50 ans
d'expérience
dans
l'analyse
vibratoire



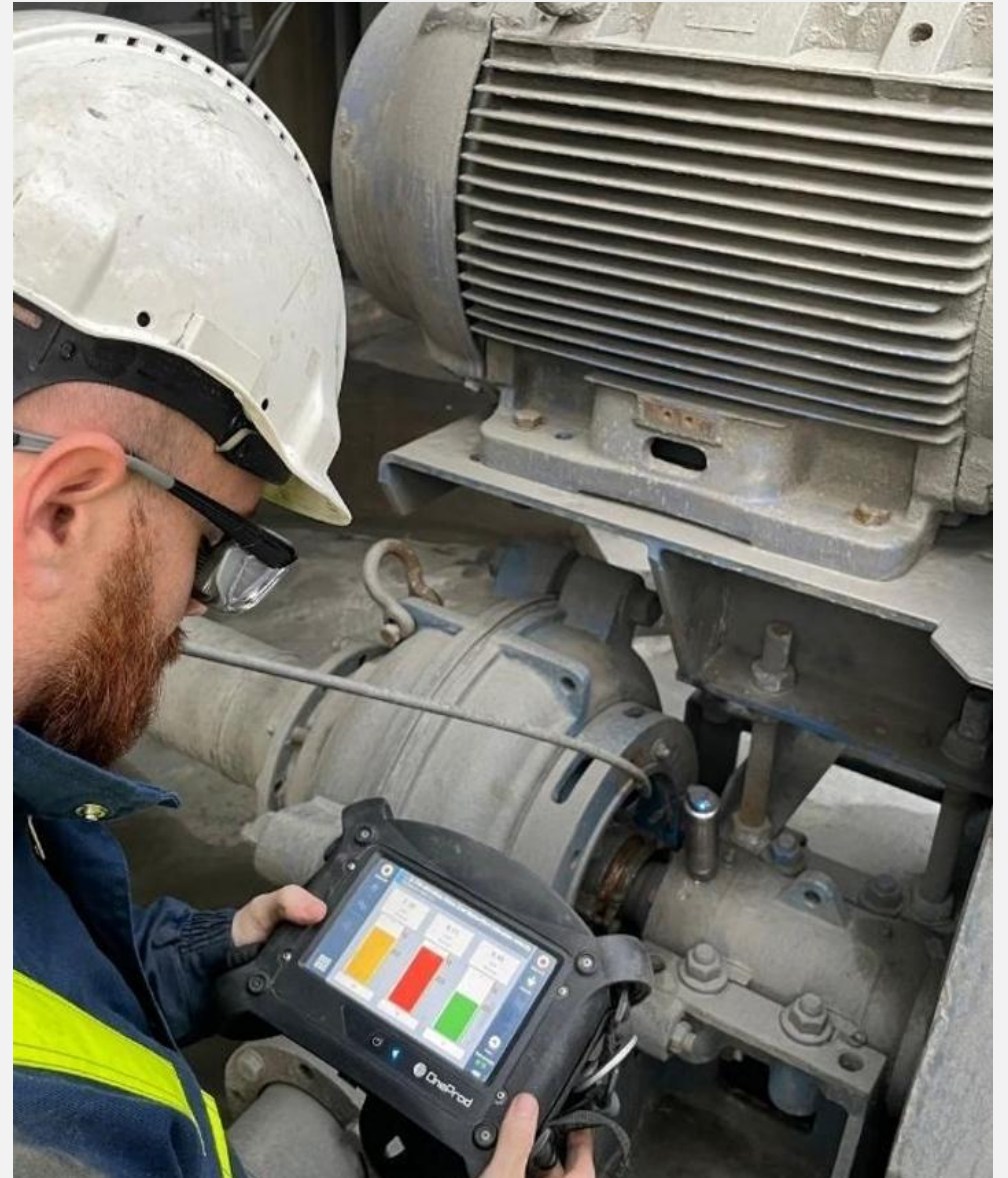
+100k
Machines surveillées

+10k
diagnostics qualifiés
par mois

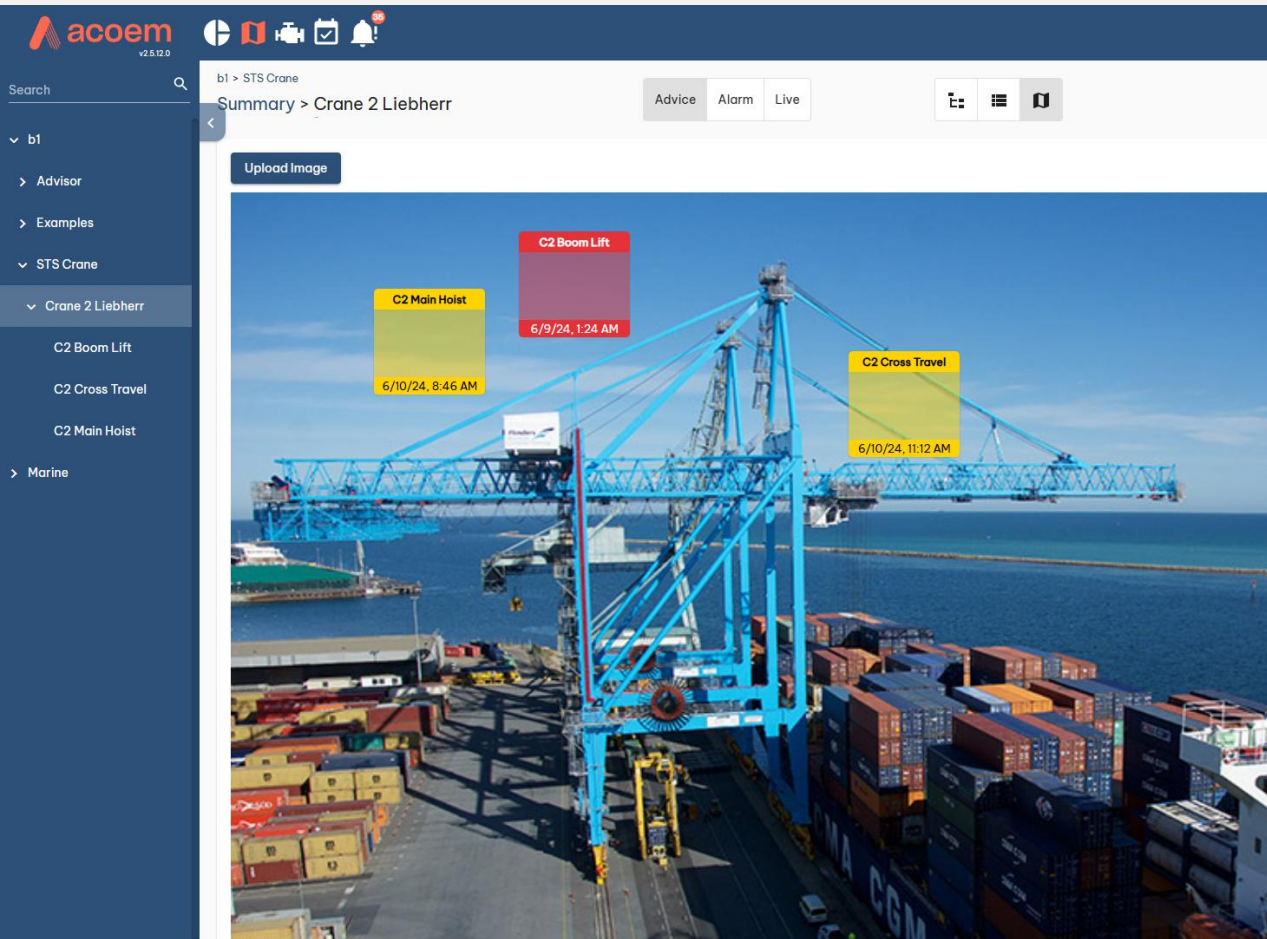
1. Inspections périodiques sur site

Une première étape vers la maintenance prédictive avec le collecteur de données FALCON:

- Résultats instantanés pour une première évaluation de l'état de santé des machines



2. Suivi en temps réel de l'état des machines



La surveillance continue de vos machines critiques
l'aide de nos systèmes on-line:

- Moteurs
- Treuil
- Système de levage de la flèche

1 Nous détectons



2 Nous Analysons



3 Nous Recommandons

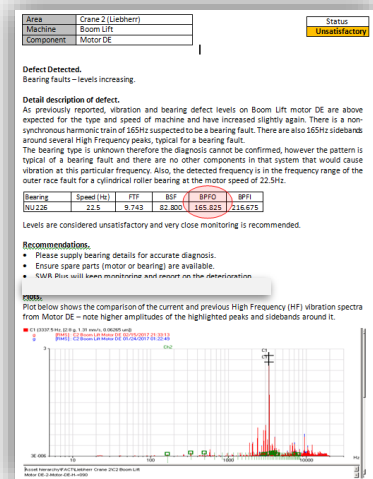


Vous recevez une alerte dès que les
données vibratoires sont anormales



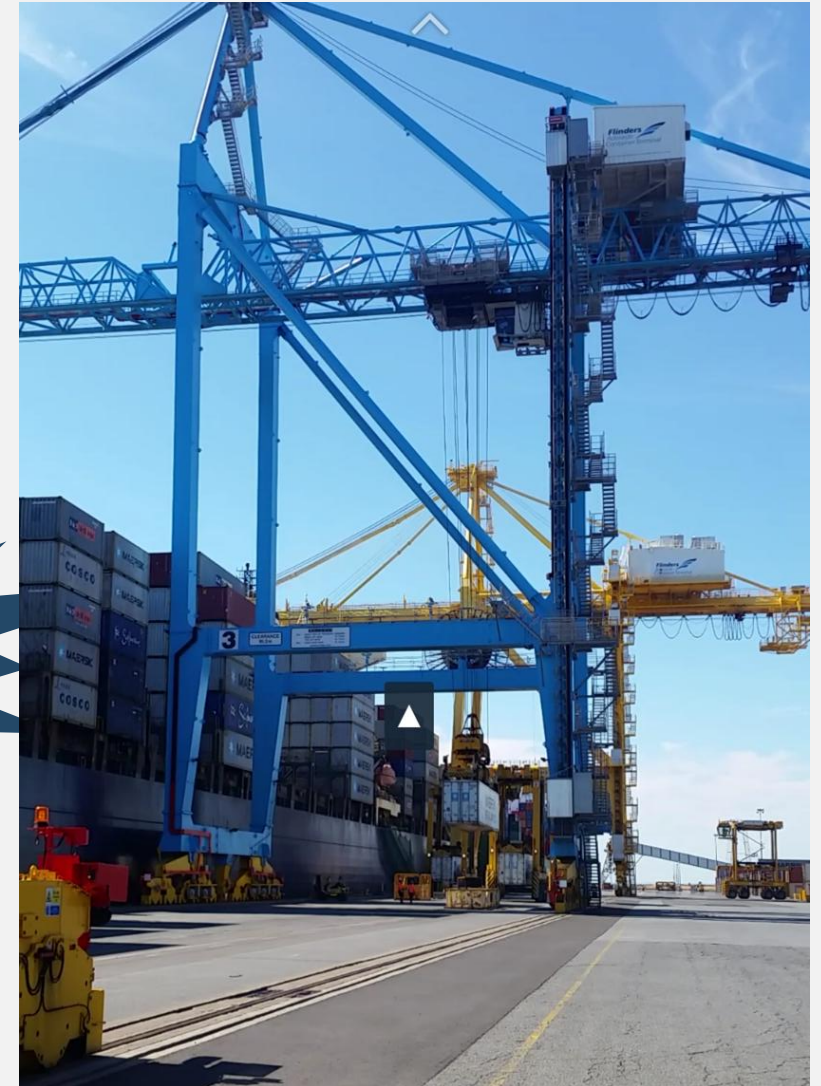
3. Exemple de surveillance vibratoire | Port Adélaïde, Australie

- grues à conteneurs surveillées avec des systèmes on-ligne ACOEM MV-x.
- Services de surveillance et de diagnostic fournis par l'équipe d'experts ACOEM.
- ACOEM Cloud pour l'hébergement et la création de rapports de données.



Retour sur Investissement
IMMÉDIAT

Défaillance du roulement
détectée après 6 mois de
surveillance



Votre contact

Christian FRENEAT

International Sales & Business
Development

christian.freneat@acoem.com

acoem.com



Port Safety





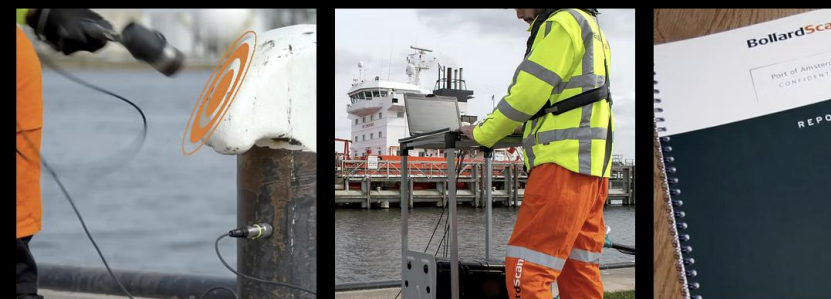
BollarScan



Leader mondial

Avec +18 000 bollards testés dans +750 ports, BollarScan est le leader mondial des solutions de Contrôle Non Destructif (CND) des équipements et infrastructures portuaires : bollards, défenses, crocs, rails et palplanches.

 Brochure BollarScan (PDF)



Tour des Ports

GPMM:

- Assises nationales du fleuve 15-16 octobre au City Center; le port de Marseille est partenaire des ANF et expose aux cotés de CNR et Medlink
- AMI fluviale : Greenmodal, Combronde et LOGIPORT (coté CNR); les conventions seront signées et du coup bientôt ils pourront en bénéficier. Le principe : les opérateurs fournissent leur plan de transport. Qu'ils doivent respecter même si les barges ne sont pas pleines. Avoir des départs réguliers et fiables pour inciter les chargeurs à venir sur le fluvial.
- 1^{er} trimestre 2026 : on est à -19% vs 2025 avec 13,4 KEVP. Démarrage difficile; contexte de surcapacité de la flotte et concurrence accrue avec la route; les 4 alliances maintenues; 1^{er} trimestre, omission d'escales et nouvel an chinois
- Progression sur les remorques car port de Genes a des problèmes opérationnels donc récupération des trafics; récupération des volumes sur le marché Turquie à l'importation des conteneurs
- Vrac solides : grosse augmentation du trafic de céréales mais baisse des vrac liquides (hydro et chimique)
- Présentation des offres Fer et Fleuve du Port de Marseille-Fos lors de la 3^{ème} édition du « **Club Innovation Multimodal Rhénan** » à **Strasbourg le jeudi 26 mars**. Ce club a été créé à l'initiative de VNF et SNCF RESEAU Gd Est.. Ce fut l'occasion également de présenter des « uses cases » destinations / provenances Maghreb et Méditerranée Oriental aux parterres des chargeurs présents ce soir-là , notamment le chimiste BASF et les Brasseries Kronembourg.
- SITL : sollicité bcp de rdv mais peu de retours;

Tour des Ports

CNR:

- **Délégué interministériel** : Confirmation qu'il n'y a toujours pas de nom officiel. La proposition de **M. de Romanet** devrait se concrétiser, mais l'officialisation suite à la réunion interministérielle se fait attendre.
- **Le Pontet** :
 - La Phase 1 (étude) a été validée en comité de pilotage la semaine dernière.
 - **Phase 2** : Travail avec le bureau d'études sur **2 scénarios de réaménagement** interne au port pour développer les trafics (ex: répondre aux besoins de **Saint-Gobain**).
 - **Stratégie foncière** : Rencontres prévues avec les nouveaux élus du Pontet et du Grand Avignon avant l'été pour "sanctuariser" le foncier et trouver des outils urbanistiques afin de maîtriser les extensions futures.
 - **Note sur la CCI Vaucluse** : La CCI est actuellement sous tutelle (intérim assuré par Stéphanie Paglia, CCI Arles). L'élection du nouveau président est attendue pour **juillet**, ce qui décale un peu le calendrier.
- **Laudun** : MGH Energy a été sélectionné. Un accompagnement est en cours pour le dépôt d'un dossier auprès de l'Innovation Fund. Visite de site effectuée avec des représentants du Port de Marseille (Sarah et Régis) pour optimiser l'accompagnement. Elyse sur site Salaise
- **Salaise** : L'enquête publique pour le projet **Elyse sur Rhône** s'est achevée début mars.
- **Montélimar** : Signature d'un mandat avec **CBRE** pour la re-commercialisation d'un bâtiment de **40 000 m²**, inoccupé depuis fin 2025.
- **AMI Fluvial** : Lancement prévu le **1er mai pour une durée de 6 mois** (jusqu'à fin octobre). Enveloppe globale de **250 000 €** cofinancée par GPMM, CNR et VNF.
- **Zone d'échange (Manutention)** :
 - Travail sur une nouvelle convention pour la poursuite de la zone d'échange (montants importants en cours de validation par CNR et GPMM).
 - **Rétroactivité** : Prévue au **1er janvier**, car les fonds de la précédente convention ont été épuisés au 31 décembre.
- Pour info : l'aide aux manutentionnaires pour le passage des boîtes en zone d'échange était de **55 € par conteneur** dans l'ancienne convention. Ce montant couvre le transfert (brouettage) du conteneur vers la zone d'échange pour qu'il soit repris.; Reaction portuaire à qui on dit qu'il faut visier un cout à 50€ pour ttes les manuts

PORT DE SETE

1. **Escale à Sète** : Le port se prépare pour son grand rassemblement de gréements traditionnels (la semaine prochaine). Un navire indien est notamment attendu.(en même temps que SITL)

2. **Trafic Passagers** Le port anticipe l'une de ses plus grosses saisons historiques avec une connectivité accrue vers le Maghreb et la Corse :

- **Algérie** : Liaison opérée par GNV.
- **Corse** : Renforcement des escales de *Corsica Linea* et offre diversifiée de *Corsica Ferries* (liaisons vers Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse et Corte).
- **International** : Nouvelles ouvertures ou consolidations vers la **Sardaigne** et les **Baléares**.

3. **Évolution Réglementaire : Marchandises Dangereuses (MD). Nouveau RPM (Règlement de Police Portuaire)** : Validé par la capitainerie, la DREAL et signé par le Préfet après plusieurs années d'études de danger.

Capacité : Le port gagne en flexibilité et peut désormais traiter presque toutes les MD, à l'exception des explosifs (classes 1.1 à 1.5) et de la classe 7.

4. Infrastructures et Extension du Port

Le plan stratégique a été validé et bénéficie du soutien financier constant de la Région :

- **Extension Zifmar** : Après avoir gagné 20 hectares sur la mer, une deuxième phase est lancée pour gagner **40 hectares supplémentaires** (en 3 phases jusqu'en 2040).
- **Aménagement de la Darse 2** : Investissement de **40 millions d'euros** pour créer un nouveau linéaire de quai afin d'augmenter la capacité d'accueil.
- **Diversification foncière** : L'espace gagné permet d'accueillir le stockage de véhicules neufs (groupe ECG/AGCA) et de servir de base logistique (back-office) pour les projets d'éolien en mer.

5. Dynamique Multimodale (Ferroviaire et Lignes Turques)

- **Ligne Turque** : Très forte activité (5 escales par semaine, passage imminent à 6) via la collaboration avec DFDS/Ekol.
- **Calais** : Passage de 3 à 6 départs par semaine en avril.
- **Bettembourg (Luxembourg)** : Ouverture de 6 départs par semaine en avril via Lyon.

Flexibilité : La plateforme permet de traiter 4 demi-trains simultanément. Elle mixe flux maritimes et flux domestiques (ex: transport de caisses mobiles pour Amazon).

6. Terminal Fruiter et Stratégie Logistique

Le port se positionne comme une alternative sérieuse aux ports du Nord (Rotterdam) et du Portugal pour les produits à haute valeur ajoutée.

Filière Sud-Africaine : Sète devient un point d'entrée majeur pour les agrumes grâce à son terminal frigo.

Avantage Compétitif (Services Phyto) : Collaboration étroite avec les services phytosanitaires qui acceptent d'effectuer les **contrôles directement dans l'entrepôt frigo** sans dépotage systématique, évitant ainsi de rompre la chaîne du froid et de déplacer les conteneurs inutilement.

Partenariat avec MSC : Travail de fond pour attirer de nouvelles origines (Mauritanie, Sénégal pour la pastèque) en complémentarité avec Fos-Marseille, l'objectif étant de capter les flux qui partent actuellement vers l'Espagne ou le Nord de l'Europe.

Points de vigilance mentionnés :

Sécurité : Vigilance accrue face au narcotrafic qui impacte l'ensemble des places portuaires.

Infrastructures : Maintenance préventive suite à certains incidents matériels évoqués (chute de grue).



- Rq de Guillaume : mobilisation de la Chambre syndicale des importateurs de fruits et légumes (CSIFL) contre un projet de loi français visant à durcir les contrôles phytosanitaires de manière isolée par rapport à la réglementation européenne. L'enjeu est de bloquer une mesure jugée pénalisante pour la compétitivité et l'emploi, le dossier étant actuellement en attente d'un arbitrage du Conseil d'État.

RMS :

- Valence affiche une légère baisse en fluvial compensée par une progression en ferroviaire. À l'inverse, Salaise connaît une "très belle progression fluviale" (volumes quasi doublés fev +40% de CA).
- Le chiffre d'affaires à fin février est en croissance de **+19 %**.
- **Nouveaux trafics** : Cette dynamique est portée par des flux "spots" de riz et de mâchefer (liés aux chantiers d'extension ferroviaire), ainsi que par l'importation de légumineuses stockées en silos.
- **Sécurité et certifications (OEA et ISPS)**
 - **Objectif OEA (Opérateur Économique Agréé)** : Une réflexion est en cours pour obtenir la certification. Le choix s'oriente vers le niveau le plus complet (Full) malgré des procédures internes plus contraignantes.
 - Le port prévoit de devenir IST d'ici la fin de l'année.
- **Infrastructures** : Travaux prévus sur les clôtures, la vidéosurveillance et les voiries. À Salaise, une deuxième bascule va être installée pour doubler la capacité de pesage.
- **Outillage** : Acquisition prévue de nouveaux engins (pelles, chargeuses), dont certains sont financés à 100 % par la CNR.
 - **Le dilemme de l'électrique** : Le port étudie l'achat de pelles électriques ou hybrides. Bien que l'investissement soit deux fois plus coûteux que le thermique, les gains sur la maintenance et l'énergie sont majeurs.
 - **Recherche de financements** : Des démarches sont en cours pour obtenir des **CEE** (Certificats d'Économie d'Énergie), bien que les conditions liées au "tonnage supplémentaire" par rapport au mode routier soient complexes à justifier.
 - **Adhésion des équipes** : Pour faciliter la transition, un voyage est prévu à Lyon pour que les grutiers testent une pelle électrique en conditions réelles (modèle chez Pradier) et valident la souplesse de conduite du matériel.

VNF

- **Croissance modérée** : L'année a débuté avec une croissance de 2 % à fin janvier, malgré un contexte difficile. ((4% fin février et 1% fin mars).)
- L'activité de février et mars a été impactée par **crues du Rhône** et **chômages** des écluses et arrêt de navigation dans le CRS.
- **Filières en forme** : Les trafics de **céréales** (notamment vers l'Italie via les lignes maritimes), d'engrais, de sels et de **ferraille** se maintiennent bien.
- **Focus Bois** : Le secteur connaît des difficultés avec le client principal (Fibre Excellence), mais l'export fluvio-maritime vers l'**Algérie et le Maroc** repart grâce à la réouverture des quotas et une détente des relations commerciales avec l'Algérie.
- **Opérations de dépannage** : l'allégement du navire *Mistral* à Arles pendant la fermeture des écluses pour permettre au client d'être livré à Villefranche.
- **Navigation** : Quelques perturbations notées avec des navires "en rade" et un blocage temporaire du canal.
- **Concessions** : Le sujet majeur à venir est le **renouvellement des concessions** portuaires en Bourgogne. **Visites de sites** de Chalon-sur-Saône, de Mâcon et de Pagny par les candidats.

Port d'Arles :

Trimestre difficile : Le début d'année est marqué par des résultats en net retrait par rapport à l'excellente année 2025 (mais permet de faire les travaux avec moins de contraintes)

Reprise chez Fibre Excellence après un arrêt total, l'activité redémarre prudemment. Le rythme passerait à un bateau tous les 15 jours (avant 1 bateau par semaine). La situation reste toutefois fragile et suspendue aux négociations entre l'actionnaire et l'État.

Modernisation de la plateforme Sud : D'importants travaux de terrassement et de traitement hydraulique (bétonnage, collecte et traitement des eaux) sont en cours.

Objectif ICPE : Ces aménagements visent à mettre le site aux normes environnementales pour l'activité ferraille, bien qu'ils contraignent temporairement l'exploitation et le chiffre d'affaires.

Terminal combiné "Mistral" : Le partenariat entre la CCI (associée minoritaire) et Combronde (exploitant majoritaire) a bien démarré. L'objectif est de créer une dynamique commune pour commercialiser un site industriel et portuaire polyvalent.

Offre Lyon-Arles-Fos : Un travail est en cours avec la CNR pour structurer une offre de transport de conteneurs sur la voie d'eau.

Enjeu tarifaire : La priorité est de s'accorder sur des tarifs compétitifs pour lancer le service, avec l'espoir que cette offre novatrice crée ou capte de nouveaux flux entre Lyon et Fos.