

Mathieu DUVAL, PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LYON TERMINAL

Situé au cœur du port lyonnais Edouard Herriot, Lyon Terminal est aussi un exemple de plate-forme multimodale de la région Rhône-Alpes.



Lyon Terminal a été créé en 1993. En quoi consistent vos activités et votre spécificité ?

Lyon Terminal est une société spécialisée dans la manutention de conteneurs et de colis lourds. Elle assure notamment le stockage de conteneurs, leur transport ainsi que le dépotage et l'empotage des colis. C'est une filiale de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et l'un de ses actionnaires avec, entre autres, Fos, le grand port maritime de Marseille.

Pourquoi avoir construit un second terminal en 2007 ?

On a commencé petitement il y a quelques années avec seulement 3 hectares. Le transport fluvial et Fos se développant, on a estimé qu'il fallait construire un deuxième terminal, le premier ne pouvant plus suffire.

Vos activités sont donc directement liées au port de Marseille ?

En effet. En tant que plate-forme fluviale et filiale de la CNR, on agit pour le compte de cette dernière, qui est le concessionnaire du fleuve. Nous entretenons un lien très fort et logique avec le port de Marseille, dans la mesure où le Rhône est à la fois l'axe et l'outil qui nous relie à la Méditerranée.

Comment cela s'inscrit-il dans vos actions ?

Tout ce que nous entreprenons depuis des années est sous-tendu par l'idée que le port de Marseille Fos est le débouché maritime naturel de l'économie de la région Rhône-Alpes. Notre objectif premier a donc été de mettre en place des systèmes de transports, permettant de la rapprocher de celle de Fos. Le développe-

ment de Lyon Terminal s'est structuré en conséquence, autour du transport fluvial et des relations établies avec Marseille.

C'est-à-dire ?

En réfléchissant déjà sur la gestion des conteneurs maritimes. Nos clients, qu'ils soient chargeurs, importateurs ou encore armateurs maritimes, ont tous besoin d'une plate-forme, les reliant non seulement à Marseille mais aussi à d'autres ports. Il a donc fallu leur proposer des entrées ou sorties possibles autres que Fos, en consolidant au mieux nos volumes, tout en permettant aux autres ports (y compris Fos) de proposer leurs arguments à leur tour. Nous avons également développé des liaisons ferroviaires. À ce propos, nous avons même un autre actionnaire, Naviland, qui est une filiale de la SNCF et qui nous a envoyé des trains pendant longtemps.

Tout est alors affaire de partage intelligent entre le fer et le fluvial ?

Dans la mesure du possible. Aujourd'hui

à Lyon, il y a un autre chantier Naviland, combiné mais essentiellement ferroviaire : c'est celui de Vénissieux. Nous avons les mêmes clients, les mêmes produits, les mêmes conteneurs maritimes et les mêmes destinations, avec des trains sur Marseille, le Havre, Anvers, et des barges en plus pour nous. Nous sommes un grand chantier fluvial, Vénissieux est un grand chantier ferroviaire et le fluvial a clairement besoin du ferroviaire pour vivre. Cependant, il ne peut y avoir de développement du fleuve si le ferroviaire n'est pas coexistant, voire même préexistant à ce fleuve.

Comment ça ?

Le transport fluvial de conteneurs ne se justifie que par la masse. Il faut donc être en mesure de massifier sur une zone équivalente de trois trains pour justifier économiquement une barge. Une fois le volume de ces trois trains atteint, on peut le transférer sur une barge et libérer en proportion de l'espace ferroviaire pour d'autres liaisons. Pour être tout à fait logique,

À PROPOS DE

LYON TERMINAL

- **20 HECTARES** de surface de stockage entièrement revêtus.
- **150 000 CONTENEURS EVP** (équivalent 20 pieds) ont transité par Lyon Terminal en 2009.
- **3 200 MÈTRES** de linéaires ferroviaires.
- **2 PORTIQUES** (pour les conteneurs et colis lourds) d'une capacité de charge de 250 tonnes.





il faudrait donc réserver les chantiers à forte capacité ferroviaire comme celui de Vénissieux pour des développements attendus tels que l'autoroute ferroviaire, la ligne Lyon-Turin ou encore les caisses mobiles et utiliser, en revanche, Lyon Terminal pour transférer sur des barges une partie du trafic ferroviaire actuel entre Lyon et Marseille.

Qu'est-ce qui fait obstacle aujourd'hui à une telle organisation ?

Les modes sont concurrents et les opérateurs de transports fluviaux et ferroviaires vont là où ils ont intérêt à être. Cela dit, c'est aussi un travail à accomplir sur la bonne utilisation des infrastructures existantes, en attendant d'en créer de nouvelles. Utilisons déjà au mieux l'existant, car nous sommes encore très loin d'être saturés. Nous pouvons multiplier par deux la capacité en chargement et déchargement de notre transport fluvial conteneurs.

Lyon Terminal est considéré comme la première plate-forme multimodale de la région et port avancé de Marseille.

En êtes-vous fier ?

Le titre de première plate-forme multimodale n'a pas de valeur pour moi. Je préfère dire qu'il s'agit d'une des deux plates-formes multimodales de la région lyonnaise, car le chantier de Vénissieux est très important d'un point de vue ferroviaire. Nous le sommes aussi, sur le plan fluvial.

Et l'inter-modalité dans tout ça ? Est-ce un passage obligé ?

Non, je ne veux pas qu'elle soit une fin en soi. Je l'envisage avant tout comme un outil et comme tout outil, il n'est utilisé que s'il est pratique et économique à la fois. Ce qui compte, c'est ce dont les clients ont vraiment besoin. Dans certains cas, elle sera possible mais dans d'autres peut-être pas et c'est ce qu'il faut déterminer.

Tout dépend aussi de ce qu'elle coûte à l'entreprise ?

Oui évidemment et ce, en raison des ruptures de charge. Les seuls moyens d'amoindrir leur coût est de veiller à ce que les modes de transport qui suivent soient de masse. Il faut également tenter de valoriser, dans la mesure du possible, ces ruptures de charge, par des opérations de douanes. En clair, il faut que la somme du prix du transport fluvial, de la rupture de charge et du transport routier de proximité soit inférieure à celui du transport routier de bout en bout. C'est l'équation économique qu'il faut résoudre. Et pour ça, il faut réserver des espaces dédiés à la logistique.

Le mot de la fin ?

L'important pour nous, c'est que le port de Marseille demeure encore et toujours un vrai débouché maritime. S'il ne se développe pas, on remballage tout. Notre destin est lié plus que jamais au sien. ■



▣▣ **Notre destin est plus que jamais lié à celui du port de Marseille.** ▣▣