

NOTE

Fret fluvial Rhône-Saône Enjeux et problématiques

Expression commune

JUILLET 2023



CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL

Le CESER en quelques mots...

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, appelé CESER est issu de la loi de 1972 portant création des Régions.

Assemblée consultative, il s'agit de la deuxième institution régionale, formant avec le Conseil régional « LA REGION ».

Le CESER a pour principale mission d'informer et d'éclairer le Conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociales et environnementales des politiques régionales, et de contribuer au suivi et à l'évaluation des politiques publiques.

L'assemblée du CESER est composée de conseillers issus de 4 collèges, représentant :

- Les entreprises et activités professionnelles non salariées
- Les organisations syndicales de salariés
- Des organismes et des associations
- Des personnalités qualifiées (choisies et nommées par le Préfet de région).

Proposés par leur organisme d'origine et nommés par le Préfet pour un mandat de 6 ans, ils constituent la société civile organisée.

Le CESER émet des avis (saisines), des contributions (autosaisines), et intervient dans de nombreux domaines tels que l'emploi, l'innovation, la transition énergétique, la formation, la recherche, le sport, les finances, ou tout autre thème sur lequel il lui semble opportun de se prononcer.



Préambule

L'axe fluvial Rhône-Saône a longtemps structuré les échanges sur notre continent européen et a été à l'origine de nombre de fondements économiques, sociaux et culturels de notre Région. Pour autant aujourd'hui, l'activité de transport sur le Rhône et la Saône demeure fort réduite, autour de 5 millions de tonnes, et peut être qualifiée de confidentielle au regard de l'axe rhénan.

Au moment où il convient de donner un coup de collier en faveur de la transition écologique et énergétique, il était naturel que la commission en charge des transports dans notre assemblée représentant la société civile cherche à satisfaire sa curiosité sur un mode de transport trop peu connu et trop peu mobilisé.

Dans le temps relativement court qui nous était imparti, il aurait été présomptueux de chercher à en embrasser tous les aspects. Il était par ailleurs judicieux d'éviter toute redondance avec les nombreuses études existantes. D'où le choix de retenir quelques angles d'approche parmi les plus attendus par les professionnels.

De plus, appréhender un tel sujet n'a guère de sens sans prendre en considération les trafics, les ports et les territoires de l'ensemble de l'axe fluvial. C'est donc tout naturellement que j'ai proposé à mes collègues des régions limitrophes d'Auvergne-Rhône-Alpes de partager avec nous l'élaboration de ce rapport. Je suis particulièrement heureux que les CESER de la Région Sud et de Bourgogne-Franche-Comté aient apporté la participation active d'une délégation aux côtés de notre commission pour bâtir tous ensemble une expression commune validée dans les mêmes termes par les trois assemblées. Concernée par l'aspect particulier et stratégique du canal du Rhône à Sète, le CESER Occitanie a de plus produit une contribution spécifique ; ce dont nous nous félicitons. Il s'agit donc d'un document d'intérêt pleinement partagé et unique qui est porté par les représentants de la société civile sur l'ensemble de l'axe fluvial.

Antoine QUADRINI, Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes



Préambule

Le CESER Bourgogne-Franche-Comté attache une importance considérable aux questions relatives à l'Eau. En témoignent divers travaux dont l'avis du CESER sur les « questions importantes » pour les 3 bassins Rhône-Méditerranée, Seine-Normandie et Loire-Bretagne, émis en avril 2029, dans le cadre de la préparation des SDAGE 2022-2027, ainsi que la contribution aux consultations SDAGE et PGRI 2022-2027 du bassin Rhône-Méditerranée, adoptée en juin 2021, intitulée « L'eau dans tous ses états ».

La démarche « Hors les murs » du CESER Bourgogne-Franche-Comté a conduit à plusieurs déplacements sur le terrain, pour observer les réalités vécues dans les territoires et rencontrer les acteurs de terrain afin de s'en nourrir et affiner les préconisations. C'est le cas de la visite de la plateforme portuaire de Gron dans l'Yonne, en mai 2019, puis du déplacement à Mâcon afin d'échanger sur les perspectives de développement du fret et de la multimodalité dans le cadre d'Aproport.

Ainsi, c'est avec un grand enthousiasme que j'ai accueilli la proposition de travail à plusieurs CESER, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Sud PACA, et Bourgogne-Franche-Comté, tous concernés par le bassin Rhône-Méditerranée et les nombreux enjeux qui en découlent. Trois conseillers ont participé activement aux travaux menés dans le cadre de la commission 4 « Territoires, transports, infrastructures et numériques » du CESER AURA. Il s'agit de Bernard Echalié (premier collègue - CCIR), de Guy Zima (second collègue - CGT) et Dominique Guyon (troisième collègue - FNE). Je les en remercie.

Ce travail aboutit à cette « Expression commune » traitant des enjeux et problématiques du Fret fluvial Rhône-Saône. Si ce document ne comporte pas de préconisation, comme habituellement pour des travaux du CESER, cinq alertes sont mises en avant sur des thématiques précises. Il appartiendra aux acteurs concernés sur ce territoire, qui dépasse les limites administratives régionales, et pourquoi pas aux CESER concernés, de poursuivre les travaux et réflexions afin de proposer des mesures concrètes permettant de faire face aux enjeux identifiés.

J'ai souhaité que le fait interrégional fasse l'objet d'une séquence de travail d'une demi-journée à l'occasion du séminaire de fin de mandat organisé en juin 2023 à Nuits-Saint-Georges par le CESER Bourgogne-Franche-Comté. Les CESER Auvergne-Rhône-Alpes, Centre Val-de-Loire, Grand-Est et Ile-de-France ont tous répondu présents pour ce temps important, au cours duquel des thématiques et préoccupations partagées ont été identifiées, mais aussi la façon de concrétiser des travaux en commun, ceci dans l'intérêt général. Le document dont vous vous apprêtez à prendre connaissance constitue un exemple concret illustrant l'importance mais aussi la façon de travailler entre plusieurs CESER.

Je salue et remercie l'ensemble des acteurs et contributeurs de ce travail et vous souhaite une très bonne lecture.

Dominique ROY, Président du CESER Bourgogne-Franche-Comté



Préambule

La méthode novatrice consistant à synthétiser un avis commun entre les CESER de plusieurs régions sur un sujet d'intérêt partagé avec une approche transversale et systémique est intéressante et mérite d'être améliorée et reconduite. Il est communément admis que « *la bataille des ports se gagne à terre* » : or, le passage des marchandises, s'il ne se limite pas à un transit pur sans valeur ajoutée, est une source de richesse pour les territoires.

L'ambition affichée des ports français de la façade méditerranéenne est de constituer un « *gateway Sud* » pour desservir l'Europe, en mettant en exergue ses atouts objectifs ; sur le plan géographique pour les principaux courants d'échanges internationaux (moindre distance et meilleur transit time) et nautiques (absence de marées, ports sur le littoral en eaux profondes). Cet objectif n'a de sens que s'il prend en compte les nouveaux enjeux en matière de décarbonation, et plus généralement d'amélioration de la performance environnementale, de sobriété foncière et énergétique.

Dans ce nouveau paradigme, le report modal sur des flux massifiés ferroviaires ou fluviaux, pour réduire la part excessive de la route, est stratégique pour une bonne acceptabilité sociétale : le transport par barges sur l'axe élargi Rhône-Saône y a bien sûr toute sa place. Mais la part de ce mode plus vertueux, qui avait amorcé un décollage au début de la décennie précédente, a fortement chuté ; or, le fleuve et les canaux intérieurs, offrent des capacités de croissance très importantes sans aucun besoin d'investissement nouveau. Il faut redynamiser cette solution pertinente par un ensemble d'actions complémentaires.

La mise en réseau des ports maritimes et des plateformes intérieures portuaires et logistiques, est un élément clé de la réussite ; mais, elle doit s'appréhender dans une dimension de supply chain car aujourd'hui ce sont les données qui pilotent les flux physiques et non l'inverse. Il convient dès lors de créer une communauté digitale unique pour toutes les filières de trafic qui permettra des facilités douanières, et d'anticiper et fluidifier les opérations de passage des marchandises.

Plus particulièrement pour les conteneurs, on doit s'attacher à réduire ou supprimer les handicaps et les goulets d'étranglement qu'ils supportent, en particulier sur le port de Fos ; sont visés ici en termes de fiabilité la priorité donnée aux navires et aux trains sur les terminaux, les surcoûts de manutention pour les barges, les transferts entre manutentionnaires ou les contraintes qui ne paraissent pas justifiées aux yeux des professionnels, comme l'obligation de prendre un pilote pour passer du débouché du canal de Barcarin à la darse 2.

Il existe aussi des insuffisances sur le plan de l'offre et de la qualité de service, en comparaison avec la performance de la route et du fer ; l'initiative de renforcer la cale et de parvenir à une desserte quotidienne dans les deux sens doit être soutenue, y compris le cas échéant sur la dimension financière.

Enfin, il existe plusieurs démarches qui se développent en parallèle sur la même thématique. Il y a lieu de veiller à la cohérence de la gouvernance par une concertation étroite entre les acteurs et territoires, débouchant sur un schéma directeur portuaire et logistique partagé, ainsi qu'un recensement et un atlas du foncier mobilisable.

Marc POUZET, Président du CESER Région Sud

NOTE

2023-15



Président de la commission
« Territoires - Transport, infrastruc-
tures et Numérique » du CESER
Auvergne-Rhône-Alpes

M. Jean-Raymond MURCIA



SOMMAIRE

Introduction	10
Les bases de la réflexion	13
Que transporte-t-on sur l'axe fluvial ? (Etat des lieux).....	17
Quelques thématiques d'alerte sur le fret fluvial Rhône-Saône.....	21
Infrastructures	21
▶ Des interventions multimodales à poursuivre.....	21
▶ Régénérer le canal du Rhône à SETE	22
▶ Une voie fluviale sans issue navigable à grand gabarit, créant un « cloisonnement » sclérosant pour longtemps	22
▶ La voie fluviale Rhône-Saône, une infrastructure de bon niveau, à valoriser.....	22
Passage au port de Fos.....	23
▶ Le Port de Marseille-Fos, un accès à la Méditerranée et à l'international.....	23
▶ Pour le fret fluvial, la moitié des flux étant concernés par l'import-export (selon VNF), le débouché maritime est essentiel	26
Ressources en personnel navigant.....	29
Matières dangereuses.....	32
Foncier portuaire.....	33
▶ La priorisation du foncier s'inscrit dans un contexte de tension croissante sur le marché du foncier économique.....	33
▶ Cette tension est renforcée par un nouveau cadre juridique et réglementaire de sobriété foncière.....	33
▶ ... à intégrer dans les SRADDET	34
▶ La question foncière est également traitée par l'Etat comme une thématique clé.....	34
▶ La problématique pour les ports.....	34

Conclusion	36
Bibliographie	37
Glossaire	38
Contributeurs	39
Remerciements	43
Contribution du CESER OCCITANIE	45
Déclaration des groupes.....	49
Résultats des votes.....	54
Contacts.....	57



SOMMAIRE



Introduction

Contexte

Lors d'une journée d'étude organisée le 1/09/2022, la commission « territoires transport Numérique » du CESER Auvergne-Rhône-Alpes rencontrait les services de l'Etat, VNF, CNR sur le transport de fret fluvial Rhône-Saône et appréhendait la réalité sur le terrain, dans le port de LYON. Les participants retenaient alors le caractère multifacettes et méconnu des trafics fluviaux, l'importance de la gouvernance avec un foisonnement d'acteurs, et le volume des rapports et études engagés dans ce secteur d'activité.

Ils estimaient alors utile de s'emparer de cette question du fret fluvial sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône, et de le faire en collaboration avec les CESER Sud et Bourgogne-Franche-Comté. Ces derniers ont répondu positivement à cette sollicitation. Il a été décidé de préparer un rapport commun, en tenant compte des contraintes d'un temps limité, en fin de mandature des assemblées.

Objectif

Il ne s'agit pas d'ajouter un rapport de prospective au foisonnement de rapports à l'horizon 15-20 ans.

Il ne s'agit pas non plus de s'exprimer sur un projet de contrat de plan interrégional Rhône-Saône et son volet transport fluvial, encore en attente de la négociation entre l'Etat et les Régions et de l'engagement de l'Etat sur le volet mobilité des contrats de plan.

Il convient, pour faire œuvre utile, d'apporter des éclairages les plus concrets possibles sur quelques angles d'approche traduisant les besoins prioritaires des professionnels. Ont été retenues les cinq thématiques des infrastructures, du passage au port maritime, des ressources humaines en navigants, du foncier portuaire et du transport de matières dangereuses.

Les auteurs de cette note sont bien conscients qu'il serait présomptueux de fonder des recommandations sur une analyse en devenir. Cette note vise à apporter sensibilisation et alerte, pour poser des problématiques sur les cinq thématiques sélectionnées, au titre d'un rapport d'étape. Les CESER auront toute latitude s'ils le souhaitent de prolonger les travaux lors de la prochaine mandature pour déboucher sur des recommandations étayées et argumentées.

Enjeux

Il est judicieux d'apporter à la société civile, à travers une note d'acculturation et d'alerte, des clés de compréhension des enjeux et problématiques du fret fluvial, et ainsi de doter ses représentants de capacités à participer au débat et à s'impliquer le cas échéant.

Les discours et annonces se multiplient depuis longtemps sur les atouts du mode fluvial en termes de développement durable, d'économie de CO2, d'impératif de report modal.

Mais les incantations ne suffisent pas. Les réalités des trafics, parfois encourageantes (ex-économie circulaire, chimie), sont souvent en retrait (ex-traffic conteneurisé). Les CESER ont souhaité par quelques angles d'approche s'imprégner de ces réalités de terrain, des difficultés et des satisfactions vécues par les acteurs du fret fluvial. Il convient d'appréhender les ressorts pour favoriser son développement, et de le faire en ayant toujours à l'esprit le caractère multiusages de la voie fluviale au nom de l'intérêt général (ex-ressource en eau agricole, industrielle, maintien de la nappe phréatique, biodiversité...).

Questions

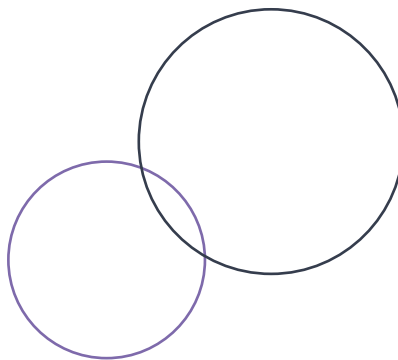
De quelles bases de réflexion part la démarche inter CESER ?

Que transporte-t-on sur la voie fluviale Rhône-Saône ?

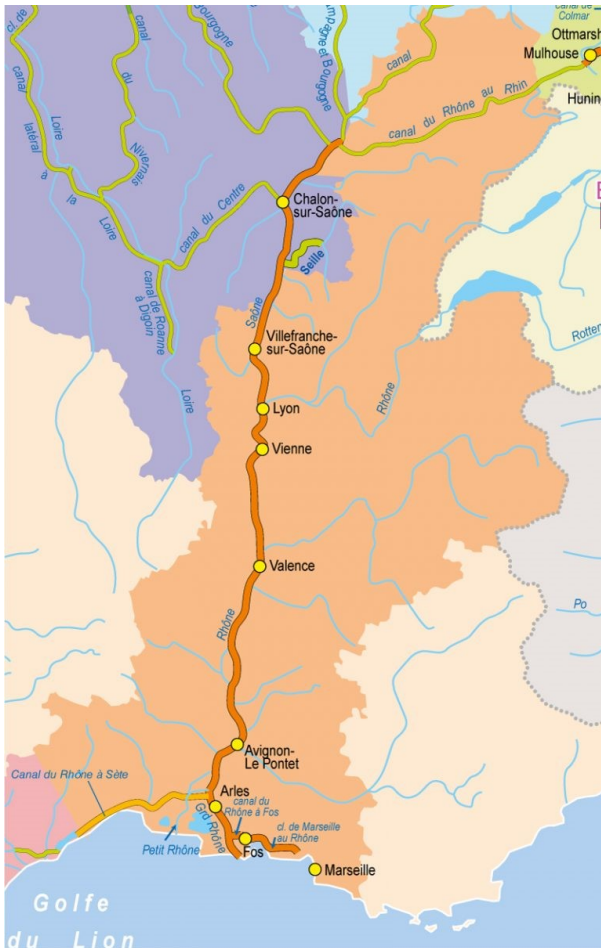
Quelles sont les problématiques posées par les cinq thématiques sélectionnées sur les infrastructures, le passage au port de FOS, le foncier portuaire, les ressources en personnel navigant et le transport de matières dangereuses.

Démarche

Les travaux ont été conduits par la commission du CESER Auvergne-Rhône-Alpes et son bureau, élargis à deux délégations des autres CESER. L'analyse s'est fondée sur une série d'auditions, à la fois d'acteurs en charge d'une vision d'ensemble sur l'axe fluvial et d'acteurs très opérationnels, transporteurs et chargeurs.



Axe fluvial Rhône-Saône



Deux gestionnaires de la voie fluviale :

- Saône : VNF, établissement public de l'Etat
- Rhône et Petit Rhône : CNR, concessionnaire de l'Etat (sauf Rhône dans le centre-ville et canal de Miribel gérés par VNF)

Deux débouchés maritimes : Fos-sur-Mer et Sète

Bassin fermé à Grand Gabarit vers le Nord → Au Nord uniquement Petit Gabarit : canal du Rhône au Rhin et Petite Saône

Desserte fluviale à 4 440 T depuis Fos-sur-Mer → Grand Gabarit

Objectif d'augmentation de la capacité du canal du Rhône à Sète de 1000 à 1800 T pour l'accès au port de Sète → programme de modernisation du canal

Desserte fluvio-maritime jusqu'à 3000 T à Arles, 1500 T au-delà

9 ports publics concédés aux CCI, sur la Saône par VNF, comme sous-concession de la concession du Rhône par Etat/CNR

Une vingtaine de zones industrielles et portuaires sur le Rhône concédées à la CNR

Infrastructures spécifiques et équipements colis lourds

- Quais lourds et rampes RO/RO
- Portiques colis lourds à Chalon et Lyon

Les ports sont aussi des gares de fret ouvrant sur l'ensemble de l'Europe et plus

Source : VNF – Direction régionale Rhône-Saône



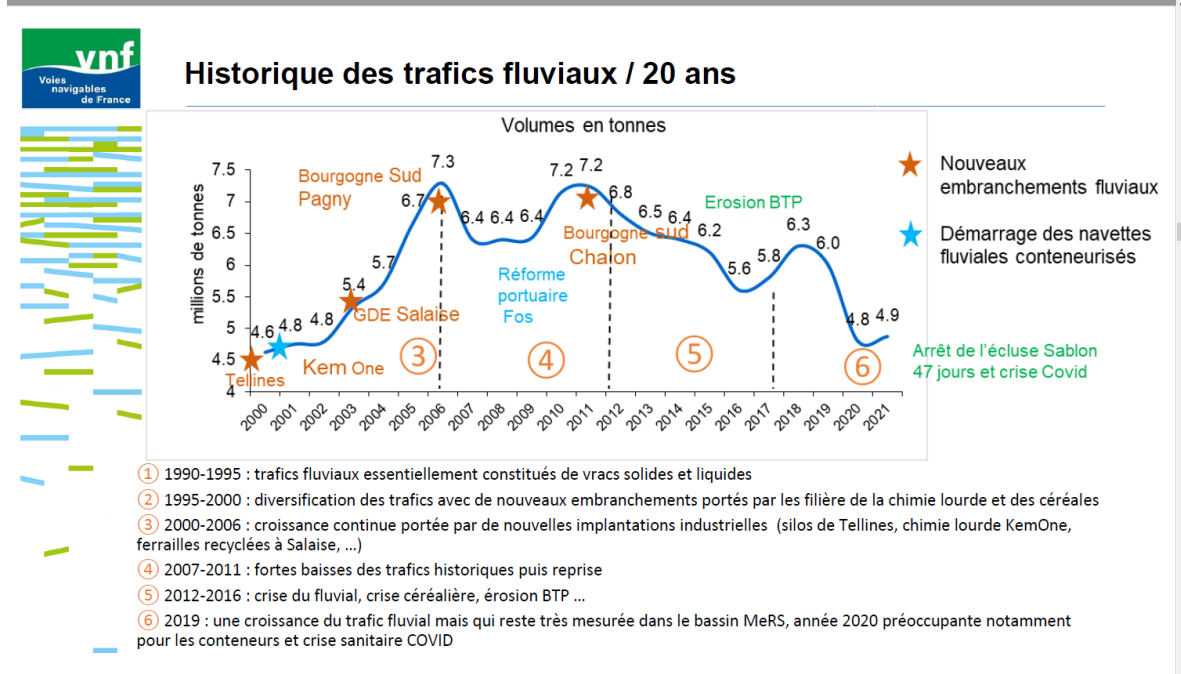
Les bases de la réflexion

Ces bases ont été posées en septembre 2022 par une journée d'initiation du CESER Auvergne-Rhône-Alpes, dont les éléments ont été communiqués aux délégations des deux autres CESER.

► Un trafic fluvial à composantes multiples en évolution différenciée

Depuis l'année 2000, le trafic fluvial présente une évolution heurtée.

Après une forte hausse de l'an 2000 à 2006, le trafic se maintenait plus ou moins entre 6,4 et 7,2 millions de tonnes de fret par an. Cependant, depuis 2015, les trafics enregistrent une baisse régulière sur le transport de conteneurs, d'hydrocarbures et d'énergie ou irréguliers dans le cas des céréales. D'autres trafics ont une perspective favorable tels que le recyclage, le bois, la logistique urbaine pour limiter la congestion routière en ville, les matériaux BTP en économie circulaire.



Organisation et gouvernance sur l'axe, une démarche ancienne et portée au niveau national et local

Depuis la crue catastrophique de 2003, une concertation interrégionale s'est mise en place au titre du plan Rhône devenu depuis 2015 plan Rhône-Saône.

Ce plan est décliné en plusieurs thématiques, au travers de périodes successives de contrats de plan interrégionaux et de Programmes Opérationnels Interrégionaux (POI) FEDER. Le Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions Rhône-Saône 2021-2027 a été approuvé par certaines Régions qui prennent en considération 6 des 7 volets finalisés par l'Etat. Le deuxième volet relatif au transport fluvial ne pourra être finalisé que lorsque le préfet de Bassin aura reçu le mandat de négociation du Gouvernement, et puis que la

négociation aura abouti.

Les projets sont certes mis en œuvre au cas par cas, mais il manque la synergie et la dynamique que permettrait un contrat.

D'autres documents d'orientations ou de programmation ont été élaborés :

- Sur un plan multithématique, la CNR a élaboré un plan quinquennal mars 2022-mars 2027 dit plan 5 Rhône. Ce plan succède aux anciennes missions d'intérêt général portant sur des projets sur lesquels la CNR choisit d'intervenir en responsabilité ou en appui, en sus des obligations liées à sa concession, désormais prolongée jusqu'en 2041. Sur une enveloppe de 165 M€ nets, la CNR consacre à ce titre 36 M€ au transport fluvial et aux ports.
- Des schémas portuaires territoriaux ont été mis en place (région lyonnaise 2015) ou sont en cours (Rhône méridional, Bourgogne-

Franche-Comté) pour accroître les complémentarités.

- Un schéma d'axe 2022-2035 a été finalisé par l'Etat, CNR et VNF en mars 2022 (Orizon 2035), en concertation avec les acteurs politiques et économiques pour le fret et le tourisme fluvial. Ce schéma est une feuille de route collective mettant en perspective de nombreuses orientations stratégiques à 15 ans.

Au total, on observe un foisonnement de rapports et de programmations, et aussi plusieurs démarches pour structurer une gouvernance.

Une délégation interministérielle sur l'axe

Pour préparer une gouvernance de l'axe au plan multimodal, le Gouvernement a d'abord missionné un délégué interministériel (JC

BEAUDOUIN) durant plusieurs années : il a rendu un rapport de propositions en 2018, notamment pour les trafics en relation avec Marseille Fos.

... puis un conseil interportuaire et logistique...

En 2021 le président de la République a annoncé le plan Marseille en grand et le souhait de renforcer l'axe d'arrière-pays des ports maritimes, comme dans d'autres ports européens. C'est ainsi qu'un conseil interportuaire et logistique présidé par le préfet de bassin a été créé en avril 2022. Il s'est réuni pour la deuxième fois le 24 mai 2023, annonçant une mobilisation du foncier portuaire et logistique par un schéma directeur d'ici début 2024, des mesures pour relancer dès 2023 la filière conteneur fluvial, la création d'ici 2025 d'une communauté portuaire digitale unique (initiative unique en France).

... et une mission du préfet de bassin.

Une mission a dès lors été confiée au préfet de bassin avec l'assistance d'un délégué général auditionné par les CESER. Il s'agit par un rassemblement des acteurs de créer de la valeur et de compenser une relative faiblesse à l'écart des grandes routes maritimes. Il est affiché la volonté de valoriser des atouts tels que celui de la seule pénétrante fluviale au Nord de la Méditerranée, et d'un axe le plus circulé en Europe mais peu massifié et à décarboner.

Une feuille de route technique a été élaborée sur une vingtaine d'actions : infrastructures, énergie, écologie industrielle, numérique, action foncière, massification des modes... Sont recherchées les utilités communes, les prestations expérimentales...

La démarche est présentée comme nécessairement collective pour réussir dans le respect des responsabilités et des identités des acteurs, publics et privés. Il est exprimé la

volonté de façonner un ensemble fluviomaritime réunissant les acteurs, une union des ports à l'image de l'ancien réseau hanséatique, et non pas de reprendre le modèle de la fusion des ports réalisée sur l'axe Seine pour bâtir un seul EPIC (HAROPA). Il est envisagé d'ici quelques années de formaliser la gouvernance de cette stratégie d'ensemble. Il est question d'une éventuelle société filiale des acteurs, à laquelle seraient confiées des prestations en quasi régie sur des sujets non traités ou impliquant une mutualisation forte.

Une association des acteurs locaux, Medlinkports

Depuis 2008, l'association Medlinkports, initiée notamment par le port de Marseille Fos, s'est constituée peu à peu pour promouvoir le report modal des transports massifiés, d'abord sur la voie d'eau puis sur le fer. Initiée par les ports fluviaux et maritimes, VNF et CNR, elle comporte aujourd'hui SNCF Réseau, de nombreux acteurs logistiques (transporteurs, armateurs, ...) ou associatifs à l'échelle de l'axe, et désormais quelques collectivités dont la Région Sud.

Medlinkports vise par l'intelligence collective à promouvoir des solutions concrètes des partenaires et à rechercher des solutions aux problèmes posés, à travers des groupes de travail (ex. : matières dangereuses, douane, colis lourds...).

A la demande du ministre, Cécile AVEZARD, qui présidait alors Medlinkports, a rendu en 2021 un « plan d'action pour redynamiser le transport fluvial ». Très synthétique, ce rapport de mission vise quatre objectifs :

- Manutention,
- Nouveaux flux,
- Investissement,
- Verdissement et digitalisation

Déclinés en 60 actions.

Ce rapport souligne les conditions de réussite : portage politique fort de l'Etat coopération territoriale renforcée avec les partenaires économiques clients ou usagers et les collectivités territoriales à rassembler dans Medlinkports.

Aujourd'hui, ces bases de travail demeurent globalement conformes, dans la mesure où le CPIER est toujours en chantier, avec son volet 2 « développer un transport fluvial performant et écologique », en attente de la négociation du volet mobilité des contrats Etat-Région et de l'engagement de l'Etat.



Les données de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, (rapport d'activité 2022) montrent la place bien modeste de la navigation fluviale Rhône-Saône au regard du bassin de la Seine et de l'axe rhénan.



Que transporte-t-on sur l'axe fluvial ? (Etat des lieux)

Trafics 2021 (données Commission centrale pour la Navigation du Rhin)	Rhône-Saône	Seine		Rhin-Meuse	
Flux en milliards de tkm	1,0	3,8		57,0	
Trafic fluvial au port maritime (en Mt)	Fos	Le Havre	Rouen	Rotterdam	Anvers
	2,1	3,0	5,4	158,0	101,0
Trafic fluvial 1 ^{er} port intérieur (en Mt)	Lyon	Paris		Duisburg	
	1,2	22,5		45,0	

Ce tableau montre la puissance incomparable de l'axe rhénan. Densément peuplé (près de 280 hab/km²), cet espace est doté d'un réseau polycentrique d'une quinzaine de métropoles de plus de 500 000 habitants. Centré sur le Rhin à l'aval de BALE, il est le cœur économique de l'Union européenne, rassemblant le quart du PIB de l'Union.

La concentration démographique et industrielle appelle très logiquement une intensité des flux qui a stimulé depuis longtemps la construction de réseaux très denses et performants, ceci que le mode soit fluvial (ex.: réseau maillé de canaux à grand gabarit), ferroviaire (ex.: ligne dédiée fret du Rhin d'acier -ligne de la Betuwe- entre ROTTERDAM et la frontière allemande) ou autoroutier (réseau du BENELUX le plus dense en Europe).

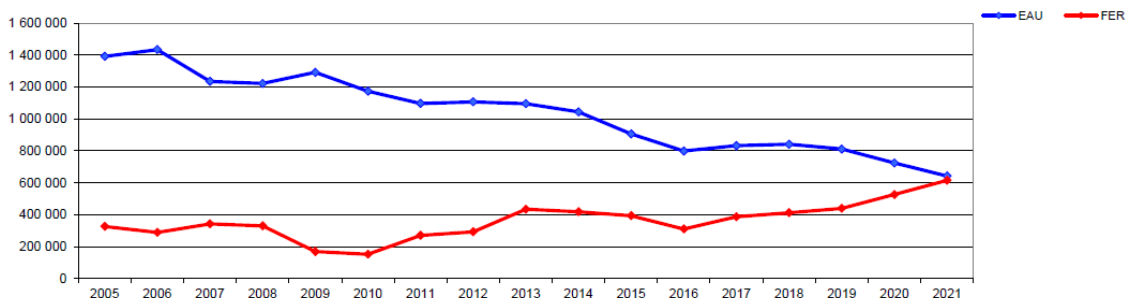
La massification des flux profite au mode fluvial, lequel pèse au moins le tiers du trafic terrestre à ANVERS comme à ROTTERDAM. Ces réseaux structurants attirent à leur tour les flux et la richesse industrielle, dans un processus itératif, en boucle.

En bref, on observe un axe rhénan structurant bien différent de l'axe rhodanien où l'industrie est discrète dans le paysage, hormis aux abords de LYON et MARSEILLE, et se trouve beaucoup moins attirée.

La voie fluviale rhodanienne y est par voie de conséquence peu utilisée et représente quelques pour cent de la part modale, même si on considère les seuls territoires « mouillés » par le fleuve.

Après une période de progression jusqu'en 2006 puis la crise économique et celle de la réforme portuaire à Fos en 2008, et ensuite un rebond en 2011 à plus de 7Mt, on constate une baisse des trafics à environ 5 Mt aujourd'hui. Ceci est pour beaucoup lié au marché céréalier et au BTP qui constituent le « fond de cale » des transporteurs. Jadis, le silo des Tellines construit en 1999 avait boosté la descente de céréales, et la dynamique avait été générée par des implantations d'activités (silos, ferrailles, chimie, ...). Aujourd'hui les évolutions sont différenciées selon les ports. Parfois comme dans les ports de CHALON et MACON, une baisse régulière du trafic fluvial est observée depuis 10 ans, avec une progression concomitante du mode ferroviaire.

Evolution modale Eau et Fer dans les ports de Bourgogne



Source : CCI de Saône et Loire et Côte d'Or

En 2020, la présence de bois dans la chambre de guidage de la porte d'écluse de SABLONS a empêché sa bonne fermeture et a provoqué un accident ; lequel a entraîné un arrêt de navigation de 47 jours pendant le premier confinement lié au Covid. Ceci a impacté fortement le trafic et l'activité portuaire.

De plus la crise COVID a désorganisé la logistique. Or 50 % du fret du bassin Rhône-Saône est lié à l'import-export. Le mode fluvial était toutefois résilient durant la crise COVID. Et il est moins compliqué que le mode ferroviaire.

Les types de marchés sont différenciés : navettes régulières de conteneurs ; affrètement de vracs solides ; vracs liquides avec retours à vide et intégration verticale des sociétés (ex Kem One vient d'acquérir deux bateaux de 11 M€ chacun) ; brouettages de matériaux de construction par des entreprises géant leur bateau en compte propre (ex PRADIER entre LYON et MONDRAGON en économie circulaire avec déchets du BTP expédiés vers l'aval, recyclés et remontés).

Pour les vracs liquides, la pertinence des modes est pour une part importante différente selon les volumes de flux : le camion est adapté aux flux de moins de 20 000 t par an ; le train aux flux de 20 000 à

80 000 t par an (un train tous les deux jours) ; le bateau aux flux de plus de 100 000 t par an. L'implantation industrielle est fortement liée à la logistique et sa compétitivité. Le lien avec la voie d'eau pour les flux chimiques et pétroliers répond à une logique industrielle. Le Rhône est particulièrement adapté compte tenu des échanges entre usines (ex l'usine de ROUSSILLON qui stocke le propylène rend compétitive la raffinerie pétrochimique de FEYZIN).

En 2022, le trafic fluvial de bois s'est développé, ainsi que celui du charbon après la crise en Ukraine. 50 % des flux sont intrabassin et 50 % en import-export, ce qui est une différence par rapport à la Seine. Le trafic se diversifie, et même les courtes distances peuvent être dans le marché.

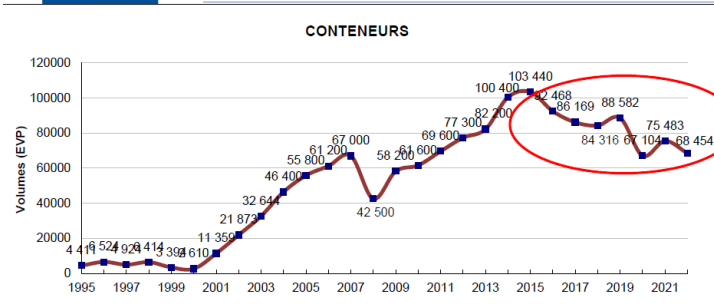
Pour les conteneurs, les opérateurs sont passés de 2 à 4 avec MSC et COMBRONDE, lequel est multimodal fer-route-fleuve.

On constate une chute du trafic conteneurs, passé par un pic de 100 000 EVP (équivalents vingt pieds) en 2015 avec 2 opérateurs et ramené à moins de 70 000 EVP avec 4 opérateurs alors que les projections étaient orientées à la hausse (200 000 EVP selon le port maritime). Parallèlement le mode ferroviaire est passé de 20 000 à 70 000 EVP. Il est passé devant le

trafic fluvial conteneurisé, lequel n'a pas cessé de baisser depuis 2015. On compte 4 services fluviaux hebdomadaires avec 7 départs par semaine, mal répartis.

Le port de MARSEILLE-FOS traite 1,5 M EVP (contre 1 MEVP en 2015) et le marché d'Auvergne-Rhône-Alpes représente 600 000 EVP. Le marché existe donc pour permettre une progression des deux modes.

La première faiblesse du mode fluvial est l'absence de fréquence quotidienne régulière contrairement au train. Il existe 7 départs par semaine mais pas tous les jours. En ferroviaire, on réalise des liaisons Jour A/Jour B alors qu'en fluvial c'est Jour A/Jour C. Il est vrai qu'une barge de 120 EVP charge davantage qu'un train (en moyenne 80 EVP). Cependant, cette question de fréquence à régulariser est beaucoup plus importante que le nombre de couches de conteneurs. Le marché demeure essentiel pour expliquer les fluctuations. Ainsi la perte au départ de MACON du trafic Danone qui n'expédie plus de bouteilles plastiques y a fait disparaître la ligne fluviale conteneurisée.



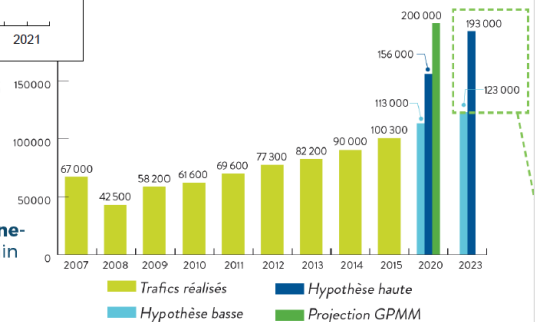
50 % import et 50 % export

40% vides et 60% pleins

1/3 de 20 pieds et 2/3 de 40 pieds

1er élément : historique 2000-2020 des trafics conteneurs du bassin Rhône-Saône (EVP)

2eme élément : perspectives à Lyon et région Auvergne-Rhône-Alpes (Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et ses territoires d'influence - 2015)



Les acteurs de l'axe n'ont d'autre choix que de s'insérer dans une nouvelle donne économique mondiale dans laquelle les compagnies maritimes prennent aujourd'hui une place majeure, en qualité de commissionnaires intégrant toute la chaîne logistique y compris le foncier. A noter un marché du fret maritime très fluctuant. Selon Nord Sud CTI, la pandémie de COVID 19 avait provoqué un chaos sur les marchés et provoqué la flambée de l'indice composite de DREWRY qui reflète les taux de fret au comptant pour un conteneur 40 pieds. Entre SHANGHAI, premier port mondial avec 43,5 millions d'EVP et ROTTERDAM premier port européen avec 14,5 millions d'EVP, le taux de fret est passé de 1800 \$ en août 2019 à 10000 \$ en août 2021, avant de reprendre progressivement une cotation proche de celle de 2019.

A noter par ailleurs l'importance pour apprécier le trafic fluvial de ne pas oublier les trafics passagers en paquebots : 26 sont en service (pic actuellement d'activité) et génèrent 140 M€ de retombées économiques. A Pierre-Bénite en été on compte 10 bateaux de fret et 10 paquebots en moyenne par jour. Sur la Saône ce trafic en représente la moitié. Le système numérique de l' AIS permet de réguler le trafic.

Il n'existe pas d'avenir sans appréhender l'intégralité de la chaîne logistique. L'enjeu majeur consiste à accroître fréquences, niveaux de service, amplitudes -en bref, à améliorer l'organisation globale du process- pour répondre aux attentes des clients. Il faut un cercle vertueux de régularité et de disponibilité, et augmenter les trafics.



Quelques thématiques d'alerte sur le fret fluvial Rhône-Saône

Infrastructures

- **Des interventions multimodales à poursuivre**

Grandes infrastructures du Grand Sud Est

L'analyse du scénario intermédiaire « planification écologique » retenu par le Gouvernement parmi les hypothèses du dernier rapport du Conseil d'orientation des infrastructures « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition » (ex. : accès français du LYON-TURIN ; CFAL Nord et Sud, ...) soulève quelques limites.

Desserte multimodale de FOS

Des enjeux ressortent pour développer le mode ferroviaire (gestion des sillons à concilier avec les TER, accès aux terminaux conteneurs, ...) après l'automatisation de la signalisation qui a multiplié par six la capacité de la voie unique desservant les bassins de FOS, selon le Grand Port Maritime Marseille-Fos. D'autres projets existent pour la desserte routière (ex. : requalification CD 268 ; liaison routière FOS-SALON ; contournement de Martigues et Port de Bouc).

► Régénérer le canal du Rhône à SETE

Le canal du Rhône à SETE joue un rôle multiple de maintien des lignes d'eau pour les échanges hydrauliques en bordure de littoral, le drainage, les milieux naturels, la plaisance et la navigation au bénéfice du port languedocien ; ce dernier ayant toujours souhaité un report modal.

Sur la base d'une DUP de 2010, la modernisation de ce canal a été engagée par VNF et la Région Occitanie sans toutefois consolider les berges le séparant des étangs littoraux. Or ces berges se détériorent depuis 2015 en comblant le canal, surcreusé et victime des événements climatiques côté mer et côté étangs.

Aujourd'hui, les sédiments salés extraits du canal pour conserver son profil, sont considérés comme des déchets nécessitant un traitement particulier, faisant exploser les coûts et remettant en cause le projet initial à 2500 t et (-3m) d'enfoncement.

Après une large concertation en 2020 un nouveau projet de canal a été envisagé, moins profond et moins large pour sauvegarder la navigation, à l'aide de bateaux de 1800t d'emport. Ceci pour un coût moindre, avec une vocation touristique renouvelée, une prise en compte de la sensibilité particulière du point de vue paysager et environnemental (ZNIEFF, zones Natura 2000).

Le CESER Occitanie a souhaité, dans un document annexé à la présente note, faire part de son attachement à la fois au développement du fret fluvial sur le canal et au respect de l'environnement. Les autres CESER de l'axe Rhône-Saône, concernés également, soutiennent ses observations ; le canal du Rhône à SETE assurant une autre ouverture du transport fluvial sur la Méditerranée pour des marchandises spécifiques.

L'audition en commission des représentants de VNF et de la Région Occitanie a fait ressortir l'importance d'une réelle ambition pour une liaison appréciée par le port de SETE comme par la batellerie, et aux finalités multiusages des lignes d'eau à préserver.

Il importe donc de prendre en considération :

- L'espoir d'un projet réaliste et révisable à 30 ans, dans l'hypothèse d'une montée des eaux marines.
- L'urgence pour préserver l'avenir du canal de prendre des mesures sans délai, sans renvoyer à de nouvelles études.
- L'impératif d'une conjugaison des efforts de tous, notamment de l'Etat et l'Union Européenne pour rendre possible le projet.

► Une voie fluviale sans issue navigable à grand gabarit, créant un « cloisonnement » sclérosant pour longtemps

Dès le XVII^{ème} siècle, la création d'une liaison navigable entre les ports du Nord de l'Europe et de la Méditerranée était conçue comme un enjeu majeur d'échange économique. C'est ainsi qu'un canal a été construit entre la fin du XVII^{ème} et le début du XIX^{ème} siècle entre la Saône et le Rhin, par la vallée du Doubs, pour des bateaux de 300 tonnes. Ce type de canaux de liaison à petit gabarit souffre aujourd'hui d'une insuffisance de crédits de régénération (gros entretien, dragages) affectant le niveau de service ; les crédits de VNF pourtant en hausse globale se portant préférentiellement sur la modernisation et l'automatisation des écluses.

La mise à grand gabarit du canal, pour des bateaux de 4 500 tonnes, a été initiée dans les années 1960,

avec des travaux lancés dans les années 1980 (Niffer-Mulhouse) et des aménagements ont été réalisés sur la Saône pour recalibrer les écluses et le chenal. Cependant en 1997 le projet de liaison a été stoppé par décision du gouvernement. Un autre projet a été envisagé par la Moselle. Mais le Gouvernement français a indiqué partager l'observation du Conseil d'orientation des infrastructures estimant dans son rapport de décembre 2022 « ne pas disposer des éléments qui justifieraient de relancer un tel projet ».

Aussi, pour actualiser d'ici fin 2023 son réseau structurant transeuropéen de transport RTET, est-il probable que l'Union européenne reprenant toujours les positions des Etats membres- en retire le projet d'axe fluvial Saône/Moselle Saône/Doubs.

Le cloisonnement du bassin Rhône-Saône par rapport au reste du réseau à grand gabarit constitue une faiblesse. Amortir dans ce bassin « fermé » un bateau neuf acheté entre 1 et 14 M€ et financer son entretien (4 000€ par mois) est un exercice difficile, comme l'est un transfert depuis la Mer du Nord par porte barges (pour un transport de 2 à 3 bateaux à raison de plus de 450 000 € le voyage). Et des perspectives de développement sont coupées, par exemple au titre d'échanges entre chimie rhodanienne et chimie rhénane.

► La voie fluviale Rhône-Saône, une infrastructure de bon niveau, à valoriser

Hormis sur le canal du Rhône à SETE, dans le contexte de changement climatique, l'ensemble des aménagements réalisés sur le Rhône et la Saône (barrages, écluses, digues, gestion des étiages) apportent une bonne disponibilité en eau dans les biefs, malgré la baisse constatée des

débits. Le maintien des lignes d'eau apporte une utilité sociale forte par des fonctionnalités multiples, largement au-delà de la navigabilité (ex-appui sur la nappe phréatique, irrigation...).

Les caractéristiques du Rhône et de la Saône y sont moins limitantes que sur d'autres fleuves tels que le Danube ou, plus près, le Rhin aval de l'Alsace, aménagé à courant libre, et contraignant à un allègement des bateaux à l'étiage (niveau le plus bas d'un cours d'eau) ; les bateaux transportant cependant sur le Rhin plus d'une centaine de millions de tonnes par an (ex 138 Mt à la frontière germano-néerlandaise en 2022), contre 5 sur le Rhône.

Il est vrai que si on peut charger sur le Rhin cinq couches de conteneurs (hors basses eaux), les chargements sur le Rhône ne peuvent contenir que deux couches de conteneurs high cube auxquelles s'ajoute une couche de conteneurs ISO¹ à l'aval de LYON, dans la limite du tirant d'air à DONZERE.

Dans la traversée de LYON, ceci n'est pas possible en hautes eaux pendant une faible partie de l'année, du fait de la hauteur nécessaire sous les ponts qu'il est illusoire de relever. Cependant, la flotte peut être adaptée, dès lors que le marché existe, comme l'a montré le trafic conteneurs en deux couches à partir de MACON lorsque la demande de Danone s'exerçait pour l'expédition de bouteilles plastique.

De fait la voie fluviale Rhône-Saône, est globalement fiable, avec peu de pannes d'écluses, mais elle reste largement sous utilisée.

De nombreuses opérations sont initiées sur l'infrastructure fluviale par la CNR au titre de sa concession ou hors concession, par VNF ou par les collectivités publiques, par exemple au titre du CPIER.

Il est possible d'aller plus loin et de compléter ces améliorations sur la voie Rhône-Saône, par exemple pour fiabiliser le réseau existant : création de postes d'amarrage à Port St Louis pour les fluviomaritimes, sécurisation du canal de Fos à Bouc pour éviter d'en faire une décharge (ex. : véhicules) pouvant bloquer la navigation, et rescindement dans ce canal pour admettre des bateaux plus longs...

Il faut aussi reposer la problématique de la réparation fluviale des grands bateaux sur l'ensemble de l'axe Rhône-Saône, très dépendante du hissage d'Arles, seul lieu actuellement équipé, certes agrandi et fiabilisé depuis quelques années.



Centre de gestion de navigation de la CNR à Châteauneuf du Rhône

Passage au port de Fos

Le Port de Marseille-Fos, un accès à la Méditerranée et à l'international

Le port de Marseille-Fos est le premier port maritime de France et le troisième port de la Méditerranée. Il est le seul port bénéficiant d'une liaison fluviale vers le Nord de l'Europe.

Il est composé de deux grands sites, les bassins Est situés sur la commune de Marseille, et les bassins Ouest situés principalement sur la commune de Fos-sur-Mer. Ces bassins Ouest où sont réceptionnés 80 % des tonnages représentent la moitié des escales navires et des emplois du port, c'est-à-dire un poids économique équivalent aux bassins Est (Ville de MARSEILLE), selon l'autorité portuaire GPMM.

L'accès fluvial est possible vers les bassins Ouest de MARSEILLE-FOS de deux manières différentes :

- Pour accéder au terminal céréalier des Tellines (avec des bateaux fluviaux) ou à la mer avec des bateaux fluviomaritimes par l'ancienne écluse de Port St Louis sur le Grand Rhône.
- Pour accéder aux autres terminaux de l'étang de Berre, de LAVERA et de FOS. On peut utiliser le canal fluvial de BARCARIN, ouvert à grand gabarit en 1983 vers la darse 1 de FOS, et prolongé par le canal de FOS à BOUC vers le chenal de CARONTE et l'étang de Berre. Ce cheminement lorsqu'il n'est pas obstrué- permet aux bateaux de ne plus effectuer de périlleuses

¹ Les dimensions de conteneurs maritimes répondent à une norme internationale ISO (International Standardisation Organisation) : pour être standardisées sur tous les modes dans le monde, on calcule en équivalents vingt pieds (EVP), selon le système de mesures en pieds et pouces des USA où a été inventé le conteneur. Un conteneur d'une longueur de 20 pieds (conteneur d'un EVP) mesure 5966 mm de long, 2418 mm de large, 2286 mm de haut. Pour emboîter les conteneurs, on peut admettre des conteneurs plus longs de 40 pieds, 35 pieds. Dès lors qu'un conteneur est plus haut 2,89 m soit + 30 cm pour charger des palettes, il n'est plus ISO et est appelé « high cube », disponible en longueur 20 pieds ou 40 pieds.

traversées en mer comme avant 1983, et de respecter la réglementation désormais en vigueur qui interdit de le faire sans un pilote maritime ou une licence de capitaine pilote.

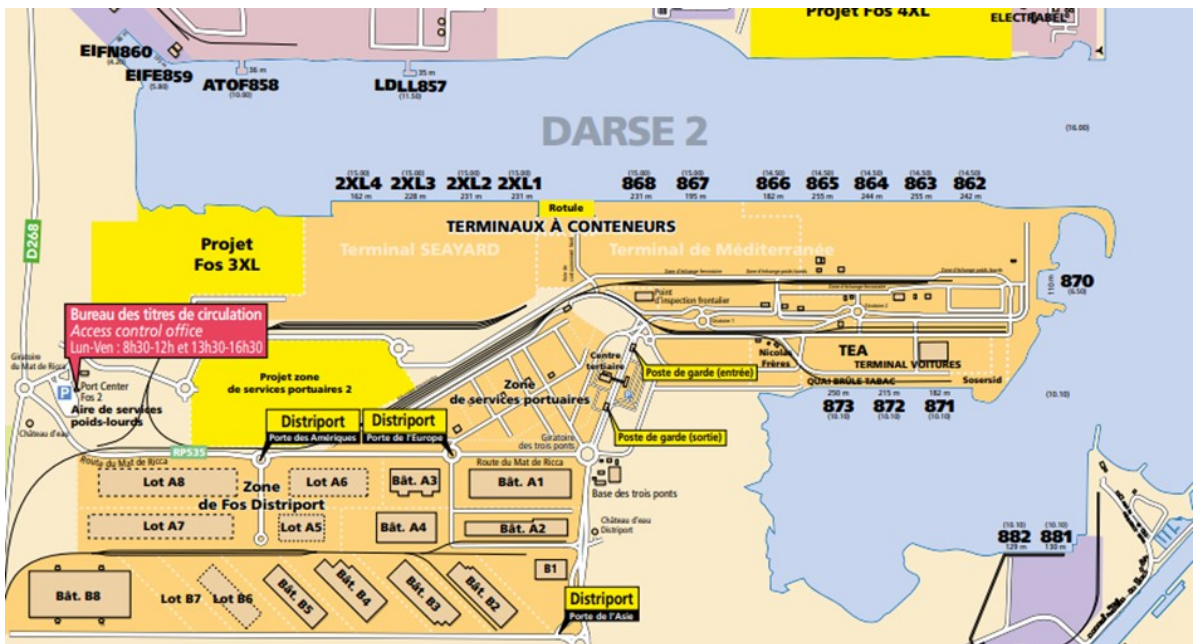
maritimes, ce qui impose au capitaine de présenter une licence de patron pilote ou, défaut, d'embaucher un pilote maritime.

Cependant, pour venir accoster à la darse n°2 où se font les chargements et déchargements des conteneurs, les bateaux fluviaux doivent contourner la darse n°1, terminal pétrolier et minéralier, emprunter un passage en mer, et côtoyer les grands navires

Cartes extraites du site internet du Port Marseille-Fos

plan_bassins_Ouest_v6_640x320_web_0.pdf (marseille-port.fr)







Contrairement aux grands ports de la mer du Nord, les accès par la mer sont de grande qualité, absence de brouillard, pas de marée, fort tirant d'eau, terre-pleins de grande capacité, etc. Malgré la deserte de 500 ports mondiaux dans 160 pays, 90 lignes maritimes directes et plus de 100 offres de transbordements, MARSEILLE-FOS ne fait pas partie des grands ports identifiés sur les grandes routes maritimes mondiales, comme les ports du Nord de l'Europe, Anvers, Rotterdam et Hambourg qui sont reliés à l'arrière-pays rhénan très industrialisé.

Le port est connecté à son hinterland par des voies ferrées, routières, fluviales mais aussi par des oléoducs et gazoducs. Les accès terrestres tous modes appellent quelques aménagements pour évacuer et recevoir les marchandises (aménagements évoqués précédemment) même si on n'y observe pas la congestion routière constatée à ANVERS.

► Pour le fret fluvial, la moitié des flux étant concernés par l'import-export (selon VNF), le débouché maritime est essentiel

Quelle que soit la nature des trafics, les chargeurs et les transporteurs ont des attentes majeures en matière de services :

- En premier lieu : un niveau de régularité et de fiabilité,
- En second lieu : le coût de passage portuaire.

Pour les vracs liquides, premier trafic maritime en volume

L'enjeu est celui de la capacité à se positionner sur l'échiquier européen. Faute d'investissements industriels, la France souffre d'un retard de compétitivité. CFT le déplore au sujet de la décarbonation. En effet, l'effort industriel en ce domaine est majeur au Benelux, mais limité en France. Un sursaut s'impose pour attirer l'industrie génératrice de trafics massifiés.

Par ailleurs, à FOS et LAVERA, les transporteurs fluviaux appellent de leurs vœux une mise à niveau du service chez l'opérateur portuaire. Cette dernière applique des tarifs qui ont doublé en quelques années. Se trouvent découragés à la fois les transporteurs fluviaux et maritimes.

Pour les vracs secs

Les transporteurs fluviaux font part de plusieurs points irritants, dont la difficulté pour prévoir les délais de traitement des bateaux fluviaux au port maritime.

De plus, il apparaît un manque de souplesse des équipes dockers pour passer de façon fluide d'un bateau et d'un navire à l'autre, explicable notamment par des volumes traités globalement faibles, comparativement aux ports de Mer du Nord.

Par ailleurs, pour certains marchés plus spéculatifs comme les céréales, il existe une propension des affréteurs, financiers et non pas logisticiens, à modifier inopinément la chaîne de transport, passant d'un port maritime à l'autre pour quelques euros d'écart (exemple : un trafic départ Strasbourg prévu via Fos-sur-Mer à 6,50 € la tonne et dévié vers La Rochelle à 4,50 € la tonne).

Rouen et La Rochelle, bien dotés en capacités de stockage et de manutention, disposent en outre par rapport au bassin des Tellines de Port-Saint-Louis-du-Rhône, d'un avantage pour massifier les processus.

Pour ce qui concerne le transport fluvial de céréales c'est désormais la manutention qui fait le prix de la chaîne de transport. Alors que les tarifs de fret fluvial n'ont guère évolué depuis 40 ans, le poids relatif du coût de manutention fluviale et maritime est passé de 20 à 50 % du coût de la chaîne de transport.

Pour les conteneurs

L'enjeu consiste à retrouver le niveau de trafic de l'année 2015, qui a baissé d'un tiers ces dernières années, et démenti les différents scénarios prospectifs, estimant une croissance, accompagnant celle du trafic maritime de FOS, constatée à +5 % par an depuis la réforme portuaire de 2008.

Au port de LYON, le mode ferroviaire a, aujourd'hui, rattrapé la part de marché du mode fluvial, jusqu'alors en tête. Pour le Sud Est, à aire de chalandise comparable, les deux modes font relativement jeu égal désormais (toutes les 42 navettes ferroviaires en liaison avec Fos ne desservent pas le Sud Est).

De fait le marché existe sur l'axe Rhône-Saône pour les deux modes massifiés, tous deux à valoriser au nom du développement durable. A titre d'illustration, Il y a un potentiel de 600 000 EVP sur l'axe Rhône Alpes, selon VNF, dont 10 % seulement passe aujourd'hui sur la voie d'eau.

Reste à établir une équité de traitement entre le fleuve, le rail et la route.

Certes le fret ferroviaire subit des contraintes parmi lesquelles :

- Les difficultés pour gagner des capacités de circulation (sillons) très convoitées par les flux de

voyageurs, notamment TER.

- La congestion en période de pointe du nœud ferroviaire lyonnais, lequel ne deviendra un carrefour qu'une fois réalisé le contournement complet de l'agglomération.

Mais un train est globalement toujours opéré à FOS.

La chaîne logistique intégrant le mode fluvial est au contraire la plupart du temps pénalisée au titre du service et du prix :

Au titre du service : les opérateurs de transport fluvial de conteneurs indiquent que pour des navettes dites régulières, il n'est jamais certain qu'un bateau présent à l'heure convenue soit traité pour la manutention à FOS, en raison de l'incertitude sur la disponibilité de la place à quai, de celle du portique et des dockers, et des retards fréquents.

La situation est très différente de celle de Rotterdam où les contrats commerciaux de concession des terrains, lors de leur ouverture ou de leur révision, sont négociés entre autorité portuaire et opérateurs avec des clauses d'engagement de report modal, donnant lieu en cas de non-respect à des pénalités voire à la perte de la concession. A Rotterdam, l'engagement de report sur rail et fleuve est de 60 %. Il est à noter que dans les ports du Nord très congestionnés par le trafic routier les transporteurs routiers eux-mêmes ont intérêt au report modal.

Une telle pratique permettrait selon les transporteurs fluviaux de relancer une dynamique gagnant-gagnant pour la manutention portuaire fluviale en permettant aux ports d'alléger leurs tarifs par suite d'une stimulation du trafic fluvial.

De plus, contrairement au rail qui offre une fréquence quotidienne, le mode fluvial n'assure pas une fréquence régulière cadencée permettant au chargeur en cas de rendez-vous manqué de le reporter

sans inquiétude sur le bateau suivant à l'image du voyageur prenant le bus ou le métro.

Au titre du prix : Un autre aspect est celui du surcoût de la manutention à FOS sur les barges par rapport aux autres modes, les charges terminales de manutention ou Terminal Handling Charges (THC).

Ces surcoûts qui peuvent représenter 50 € la boîte (35 € après aide de l'Etat au coup de pince) sont mutualisés avec les autres modes dans les ports du Benelux et à Dunkerque, mais de manière très partielle à FOS (hors shifts du soir et du week-end et pour le seul armement CMA CGM).

Enfin, depuis plusieurs mois, la capitainerie de FOS applique la réglementation qui impose aux barges fluviales, pour passer d'une darse à l'autre et accoster au terminal conteneurs, soit d'avoir recours à un pilote (500 € aller et 500 € retour) soit d'avoir une licence de patron pilote pour le capitaine du bateau fluvial. Un arrêté du 2 octobre 2018 délimite en effet des zones de navigation distinguant le golfe de FOS en zone 1 maritime et les darses du port en zone 3 habilitée pour les conducteurs de bateaux fluviaux.

La licence de patron pilote s'obtient sur examen avec épreuve théorique et pratique nécessitant une préparation importante. Promofluvia, la CNR et Medlinkports accompagnent cette préparation pour faciliter l'obtention de cette licence. Dans la mesure où il faut préserver des capacités de navigation pour les capitaines les plus expérimentés, il importe d'adapter les conditions de l'examen aux réalités des parcours de quelques centaines de mètres entre les deux darses; on pourrait imaginer à moyen terme une légère extension de la zone 3 pour cette liaison d'une darse à l'autre.

L'autorité portuaire GPMM annonce cependant des initiatives intéressantes, après discussions multipartites. Entre les terrains dédiés aux deux manutentionnaires Eurofos et Seayard, une zone d'échange doit être valorisée. De plus, depuis fin 2022 un dispositif de suivi de la performance shift par shift (plage 6H pour un portique et 6 dockers) est en place. Et un dispositif d'accompagnement est annoncé...

Plus tard, il est prévu d'allonger le quai de SEAYARD (800 m contre 1900 m pour Eurofos).

En outre, lors du conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe réuni le 24 mai 2023, il a été annoncé un renforcement des fréquences des services fluviaux conteneurisés, un plan d'action de VNF et un soutien de CNR à un ratriement de cales de bateaux sur le bassin, de façon à apporter d'ici fin 2023 un « choc d'offre ».



Ressources en personnel navigant

Pour les professionnels, la formation du personnel navigant est une des actions prioritaires que devraient mener les Régions au titre de leurs compétences.

Pour eux, il est essentiel que le métier soit, avant tout, mieux connu.

L'approche ne doit pas se tenir au seul champ des bateaux de fret, la main d'œuvre circulant facilement entre les champs du fret et du passager (et pouvant toujours accueillir des femmes).

L'un des navigants, auditionné, non issu d'une famille batelière, a connu le métier par le salon régional de l'apprentissage. A l'issue d'un premier stage, il a « pris le virus » pour s'engager dans un métier passion. Démarrant avec un CAP, il a rapidement gravi les échelons pour prendre aujourd'hui la responsabilité de l'ensemble des navigants d'une entreprise de bateaux promenades et de bateaux restaurants. Cet exemple montre combien la progression de carrière peut être très importante, avec de multiples qualifications.

Comme l'expose CFT, il existe non pas un mais des métiers de navigant, de matelot à capitaine sur un bateau fluvial, qu'il soit pour le fret ou le transport de passagers. L'organisation du travail peut être à la journée ou par périodes embarquées de 7 à 15 jours. Dans l'entreprise CFT, l'optimum de l'équipage comprend 5 postes. On distingue globalement deux matelots, deux conducteurs (avec pour ces derniers, différents niveaux de responsabilité commandant, premier, second, timonier) et un apprenti. Des qualifications de mécaniciens sont également obligatoires pour au moins un des membres d'équipage.

Il existe, aujourd'hui, une tension du marché de l'emploi des navigants, en particulier pour les capitaines des bateaux de fret. Ceux-ci doivent conjuguer de fortes compétences :

- Longue expérience de manœuvre, en particulier sur le Rhône au régime irrégulier. Une fois obtenu le certificat de qualification de conducteur, ce sont, au moins, trois ou quatre ans de pratique qui sont nécessaires avant de prendre seul la barre du bateau.
- Spécialisations techniques sur de multiples aspects en matière de sécurité, notamment pour le transport de matières dangereuses.
- Aptitude à la gestion d'une entreprise, le cas échéant.
- Compétences commerciales pour affrètement, éventuellement.

Le recrutement des capitaines est compliqué pour le fret :

- Par l'évolution réglementaire des temps de navigation incitant à accroître les effectifs. Un avenant à la convention collective, ajusté aux exigences européennes, impose désormais deux conducteurs.
- Par la concurrence de recrutement des compagnies étrangères de paquebots débauchant les personnels qualifiés par des salaires plus élevés.

Entrer dans une carrière de transporteur de fret nécessite par ailleurs une confiance dans un modèle économique. Ce modèle est fragilisé par la difficulté à anticiper la continuité du trafic sur un bassin fluvial « fermé » et soumis à de nombreuses incertitudes, notamment lors du passage au port maritime de FOS. Attractivité du bassin fluvial et attractivité du métier vont de pair.

La réponse aux besoins des ressources humaines à l'horizon 5-10 ans doit se structurer dès à présent.

Il est important d'améliorer la connaissance de la population des navigants au plan quantitatif et qualitatif, voire sociologique.

La profession (E2F) l'approche un peu à l'échelle nationale avec une enquête OPCO mobilités.

Les exigences pour l'embauche viennent d'être renforcées depuis l'arrêté du 14 mai 2022 qui a fait évoluer la réglementation (transposition de directive européenne de 2017) : 540 jours de pratique sont désormais demandés pour être conducteur, contre auparavant 400 jours et 4 ans de pratique pour un permis de conducteur de bateau de plus de 120m et 100 jours et un an de pratique pour les bateaux de moins de 120 m. De plus, tous les navigants doivent désormais avoir un certificat de qualification de l'Union.

La Profession a mis en place des sites internet, des campagnes de communication, un dispositif de formation, etc.

A l'échelle de Rhône-Saône, CFT développe d'intenses formations internes sur de multiples qualifications techniques, accueille des stagiaires en formation initiale ceci avec de nombreuses collaborations.

Au niveau régional, Promofluvia développe des formations d'« expert en navigation avec passagers », c'est-à-dire de responsable de la sécurité sur les bateaux à passagers, et a demandé de nouveaux agréments (homme de pont, conduite au radar). L'association gère à LYON un simulateur de pilotage dont la valorisation serait particulièrement judicieuse pour la conduite sur un fleuve difficile.

La Région soutient une section fluviale au lycée des Catalins à Montélimar et engage 9,2 M€ dans la construction d'un nouveau bateau-école qui relaiera l'actuel bateau MAGELLAAN qu'elle a soutenu également.

Des formations au GRETA démarrent au lycée des Catalins.

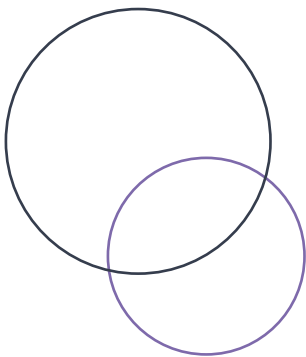
En bref, de très nombreuses initiatives existent en matière de formation, à développer et structurer.

Mais la première lacune est celle du vivier de jeunes intéressés par la profession.

Une action en matière d'orientation s'imposerait, ainsi qu'une présence des professionnels au mondial des métiers.

Ceci pourrait être facilité par une meilleure connaissance de la population des navigants à l'échelle du bassin fluvial, ce qui est attendu par les acteurs de la voie fluviale rhodanienne.

C'est l'objet d'une enquête téléphonique en cours réalisée par PROMOFLUVIA auprès des différentes entreprises de transport de fret et de personnes effectuant des déplacements internes au bassin à grand gabarit Rhône-Saône.



Au 1^{er} juin 2023, de premiers résultats sont obtenus auprès de :

- L'entreprise de transport industriel Compagnie fluviale de transport (CFT), interne au bassin Rhône-Saône.
- Une vingtaine d'entreprises artisanales de fret fluvial effectuant des transports internes au Bassin.
- Deux entreprises de travaux publics réalisant des « brouetages » de granulats sur courte distance.
- Les opérateurs en charge de l'ensemble des 26 paquebots de croisière présents sur l'axe fluvial.
- Plusieurs sociétés de bateaux promenades ou de bateaux restaurants.

Premiers résultats de l'enquête PROMOFLUVIA, au plan quantitatif.

Les effectifs de navigants sont à différencier entre les matelots et les pilotes, et surtout selon les types de batellerie où le travail, ses atouts et ses contraintes diffèrent relativement.

Pour l'entreprise industrielle CFT, sa filiale CFT Gaz et des navigants en gérance de bateaux appartenant à CFT, on dénombre 93 navigants dont 65 salariés et 28 personnes en gérance. Parmi eux, seuls 26 sont conducteurs aptes à prendre la barre. Il faut aussi toujours intégrer les mécaniciens. Chez CFT la moyenne d'âge est assez jeune : 40 ans et 45 ans pour les conducteurs. Le travail est séquencé à raison de 7 jours continus de travail suivis de 7 jours de repos.

Les deux entreprises de granulats enquêtées emploient 5 pilotes et autant de matelots sur des lieux relativement fixes.

Les entreprises artisanales comportent assez souvent un seul bateau avec au minimum deux personnes, parfois trois, en couple ou avec matelot salarié. Ils ont alors presque toujours soit plus de 50 ans, soit entre 20 et 30 ans. Certains artisans ont cependant plusieurs bateaux, avec les équipages afférents de pilote (conducteur) et matelot. Les entreprises artisanales ont en général plus de difficulté à planifier les temps de travail et de repos à leur domicile, par suite de l'itinérance et de la relative plus grande difficulté à planifier les voyages. A cette famille, pourraient se rattacher les pilotes sur bateau fluviomaritime, non appréhendés par l'enquête.

Les navigants à bord des 26 paquebots représentent une population très importante, de l'ordre de 120 pilotes, 155 matelots et une cinquantaine de mécaniciens. Le travail s'effectue généralement en séquences de 15 jours travail + 15 jours repos.

S'agissant des bateaux à passagers pour promenade et restauration, l'enquête en cours a recueilli des informations pour l'instant auprès des entreprises lyonnaises (elles emploient une quinzaine de pilotes et autant de matelots, avec recours parfois à des pilotes autoentrepreneurs) et la Compagnie des bateaux du lac qui intervient sur les lacs du Bourget, d'Annecy et Léman avec 16 pilotes et 40 matelots, souvent jeunes et parfois saisonniers.

Premiers résultats de l'enquête PROMOFLUVIA, au plan qualitatif

Une unanimité des répondants est perçue quant à la difficulté du recrutement, notamment des pilotes, surtout si le trafic devait connaître une reprise voire une croissance souhaitée par tous.

S'agissant des matelots, nombre de réponses soulignent la difficulté à trouver des jeunes motivés.

Au regard de la dangerosité des conditions de navigation sur le Rhône, les responsables d'entreprises demandent unanimement à leur matelot une pratique impérative de 4 à 5 ans après diplôme avant de leur laisser la barre en autonomie pour piloter des bateaux très coûteux. Il est vrai que certains bateaux ont parfois (rarement) rencontré des piles de pont... Le simulateur de pilotage, qui suscite parfois la curiosité, pourrait ainsi être utilisé davantage pour permettre aux conducteurs de s'aguerrir à la navigation sur les tronçons les plus difficiles du Rhône, de la Saône et de la traversée de LYON, avec des débits et des conditions météo complexes.

En matière de formation initiale, si la formation au Tremblay (région

Ile-de-France), très ancienne, est reconnue, celle dispensée à MONTELMAR doit encore faire ses preuves : une relation plus étroite est indispensable entre les professionnels et le lycée pour qu'y soit développée l'alternance. La pratique et la motivation sont la clé. A noter la récurrence du recours à la formation en interne dans l'entreprise industrielle ou « sur le tas » chez l'artisan.

L'approche de la ressource en navigants est assez diverse selon les entreprises de transport. Les entreprises industrielles du fret ou du tourisme sont ouvertes à l'ensemble de l'offre disponible. Pour les entreprises artisanales, certaines ont encore du mal à franchir le pas pour sortir de la grande famille batelière de père en fils, préférant souvent recruter selon le bouche à oreille et la connaissance personnelle. D'autres proposent volontiers à un apprenti de venir à bord, à condition de pouvoir le loger. Certains incitent même des matelots à investir dans un bateau. Comme dans le monde agricole, il se développe depuis plusieurs années dans le secteur de la batellerie artisanale des recrutements hors des familles de marinières. Et certains connaissent le succès.

On note également une difficulté à recruter en raison du caractère trop limité des trafics rhodaniens qui entraînent des taux de fret trop bas, contraignant par voie de conséquence la masse salariale dans les entreprises et pouvant même parfois inciter à cesser l'exploitation de bateaux récents non amortis. Ceci est préjudiciable à l'attractivité dans le métier et provoque aussi un turn-over important chez les navigants beaucoup plus attirés par les salaires offerts par les compagnies de paquebots, voire pour certains dans la batellerie rhénane. D'autres encore préfèrent un travail sans déplacement.

La demande d'assouplir les contraintes administratives est par ailleurs largement plébiscitée, telle que l'obligation de licence de patron pilote à FOS même pour les pilotes les plus expérimentés, celle de doubler le nombre de capitaines, ou la taxation pour vendre un bateau... L'obligation de recrutement de matelots ayant 540 jours de pratique avant de pouvoir être « conducteur » inquiète aussi toutes les entreprises, notamment sur certains bateaux à passagers pour rechercher un personnel saisonnier.



Simulateur de pilotage fluvial

Matières dangereuses

Le mode fluvial est particulièrement sûr pour le transport de matières dangereuses grâce aux bateaux double coques dont le Rhône a été l'un des premiers fleuves bénéficiaires en France. L'accident (rarissime) d'un bateau de chlorure de vinyle monomère en février 2020 à l'écluse de SABLONS a constitué une preuve par l'exemple de cette sécurité. Aux caractéristiques des bateaux s'ajoutent le grand professionnalisme de toutes les parties concernées, qu'il s'agisse des professionnels ou des services de secours. Le fleuve est bien adapté pour la maîtrise du risque technologique. Un atout bien connu des logisticiens mais encore méconnu par l'opinion et même de certains responsables d'entreprises.

Les process de sécurité sont particulièrement élaborés. Ainsi Medlink a-t-il mis en place le process Medlinksafe qui permet avec la capitainerie de FOS de développer l'accréditation des entreprises commissionnaires et transitaires pour exporter la matière dangereuse. Sans respect du process de sécurité, l'accès du port de FOS est

refusé. Par contre les entreprises qui jouent le jeu peuvent bénéficier d'une nuitée gratuite au port de LYON et d'un jour de stationnement supplémentaire à FOS.

C'est le transporteur CFT qui assure l'essentiel des trafics de ce type de produits (représentant les deux tiers des trafics de l'entreprise sur le Rhône). Les formations et qualifications spécifiques des personnels navigants sont très diversifiées et mises en œuvre avec une priorité première pour la sécurité. Il s'agit de mettre en œuvre une logique industrielle pour laquelle le fleuve apparaît à CFT particulièrement adapté

C'est aussi le point de vue des chargeurs.

Ainsi KEM ONE qui gère un site SEVESO seuil haut à SAINT FONTS reçoit du chlorure de vinyle monomère en provenance de FOS et LAVERA et destiné à être polymérisé en PVC. Il a renoncé au train moins sûr et plus cher en raison notamment de l'importante tuyauterie à entretenir pour les nombreux wagons. Pour le bateau, un seul pantographe suffit. Pour lui, le passage au bateau s'est imposé depuis 1999.

Cette confiance permet aujourd'hui à KEM ONE d'engager à hauteur de 20 M€ deux nouvelles barges avec une motorisation avancée, à hydrogène compatible, un emport accru de 10 % et une empreinte carbone plus réduite.

A titre d'exemple, le mode fluvial est également utilisé pour le benzène et le méthanol de LAVERA et FEYZIN afin d'alimenter ADISSEO aux Roches de Condrieu et parfois ELKEM à ROUSSILLON.

Dans tous ces cas, c'est la fiabilité et la régularité du transport qui sont recherchés par le chargeur, avant le coût.

Enfin, et c'est là un point essentiel, le report des matières dangereuses du camion vers le transport fluvial doit constituer une toute première priorité d'intérêt général qu'il revient à la puissance publique de stimuler, au nom à la fois de la sécurité, et de la limitation de la pollution et des gaz à effet de serre.



Foncier portuaire

Les capacités de développement des ports sont étroitement liées au foncier disponible bord à voie d'eau pour utiliser le mode fluvial. Il s'agit de terrains relativement rares, souvent en zone dense et qui suscitent des convoitises. Il convient de les prioriser à double titre dans les documents d'urbanisme (SRADDET, SCOT, PLU) :

- Pour assurer une fonction économique et /ou logistique
- Pour utiliser réellement la voie fluviale.

► La priorisation du foncier s'inscrit dans un contexte de tension croissante sur le marché du foncier économique

On relève un réel défi de la compatibilité entre développement économique et sobriété foncière

Ce défi est analysé à travers plusieurs auditions depuis l'automne 2022 par la Commission « Activités économiques, emploi et innovation » du CESER Auvergne-Rhône-Alpes.

Il en ressort, selon Jones Lang LaSalle SA :

- Une demande d'implantations de locaux d'activité en France renouant avec la croissance depuis 2021, notamment dans les métropoles, avec une préférence orientée vers de grandes surfaces supérieures à 3000 m² ;
- Une moitié du parc industriel français qui a plus de 30 ans, n'est plus adaptée aux exigences environnementales actuelles et doit être requalifiée en densifiant, mutualisant les usages...
- Des délais moyens pour les entreprises de 20 mois avant construction puis de 10 mois pour la construction et un désavantage

compétitif pour la France où les délais réels sont de fait souvent accrus par rapport aux délais théoriques alors qu'ils peuvent être réduits en Allemagne ou en Pologne. Le parcours est semé d'embûches pour les entreprises : opacité des structures foncières, fonds d'investissements spéculatifs, zones de responsabilité mal définies entre institutions, recours, aléas...

- Une envolée du prix du foncier (ex à LYON, passant de 100€ en 2019 à 325€ le m² en 2022).
- Une pénurie de terrains « dérisoires » sur les plans de l'archéologie, de l'urbanisme ou de l'environnement, préqualifiés et « prêts à bâtir ». Sur 124 sites en France, JLL en a repéré seulement 12 « prêts à bâtir » ...

Même avec une anticipation et une stratégie, le développement économique, objet d'annonces au nom de la relocalisation, devient très incertain en raison des contraintes foncières ou encore des multiples contraintes de dépollution, d'urbanisme...

Selon une enquête de 2022 du CEREMA, Intercommunalités de France et Territoires d'industrie :

- 28 % des parcs d'activité sont aujourd'hui saturés, 41 % le seront d'ici 2025 et 93 % devraient l'être d'ici 2030, ce qui ne constitue que la première étape du ZAN.
- La situation approche de la saturation pour le foncier disponible à 3 ans.
- Seules 27 % des intercommunalités estiment disposer d'un foncier économique globalement bien dimensionné au regard des besoins à court et moyen terme.
- La requalification des zones d'activité est pénalisée d'abord par la recherche d'un modèle économique puis par l'absence de maîtrise du foncier.

- Les territoires ruraux et les villes moyennes ont le plus de mal à anticiper, développer une stratégie territoriale faute d'ingénierie de projet.

Des pistes sont à explorer : mettre en œuvre une observation avec mise à jour, des stratégies de long terme, une intervention publique sur des opérations presque toujours déficitaires ; capter des fonciers fragmentés ; reconstituer des tenements ; requalifier.

► Cette tension est renforcée par un nouveau cadre juridique et réglementaire de sobriété foncière....

Une politique du zéro artificialisation nette (ZAN) est annoncée par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience du 22 août 2021.

Par suite du constat de la consommation croissante des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) au cours des dernières décennies, cette loi vise en effet à réduire progressivement les surfaces artificialisées en deux étapes :

- D'ici 2030, une réduction de moitié de la consommation d'espaces ENAF observée au cours des 10 années précédant la loi, soit la période 2011-2021.
- D'ici 2050, l'arrêt de toute artificialisation nette du foncier, définie comme le solde des surfaces artificialisées et des surfaces « renaturées », après réduction du rythme d'artificialisation (et non plus de consommation) par tranches de 10 ans.

Le principe d'une recherche de sobriété foncière semble faire consensus.

Pour autant, de nombreuses interrogations demeurent à la fois sur la définition et la mesure de l'artificialisation et sur la mise en œuvre du ZAN pour l'habitat comme pour le foncier économique. Concernant ce dernier, la loi oblige les EPCI à le recenser d'ici août 2023.

Au plan économique, dans un livre blanc de janvier 2023, la SCET, filiale de la Caisse des Dépôts adossée à la Banque des Territoires, exprime des craintes sur l'impact économique de la loi : hausse des prix fonciers ; rétentions spéculatives ; allongement des temps de réalisation.

► ... à intégrer dans les SRADDET

La loi Climat et résilience comme d'autres textes législatifs et réglementaires doivent être intégrés dans une modification aujourd'hui en cours dans les différents SRADDET.

Il est ainsi prévu dans ces documents à la main des Régions une trajectoire régionale de la politique du ZAN. Et les CESER sont ou seront désormais appelés à se prononcer en qualité de personnes publiques associées sur ces modifications dans le schéma respectif de leur Région.

A titre d'exemple, un projet de SRADDET modifié d'Auvergne-Rhône-Alpes vient d'être soumis au CESER. Pour ce qui regarde plus précisément les zones portuaires, il pose les principes de concentration et densification de la logistique, ainsi que son implantation privilégiée de façon à faciliter le report modal sur fer et fleuve. Pour les zones portuaires l'accent est mis sur la maîtrise du domaine public fluvial de façon à préserver et garantir dans la durée l'usage des modes ferroviaire et fluvial (règle générale n°17 du SRADDET modifié pour Auvergne-Rhône-Alpes).

► La question foncière est également traitée par l'Etat comme une thématique clé

Il s'agit dans les travaux de la mission confiée au préfet de bassin sur l'axe Saône Rhône Méditerranée, en accord avec le conseil de coordination portuaire et logistique

Il ressort une tension foncière particulière pour le foncier logistique. Les Régions Sud et Rhône-Alpes doivent faire face à un tiers de la demande placée française en logistique. Pour le seul territoire de l'ex Rhône-Alpes, la demande placée en 2022 est cependant 20 fois supérieure au disponible dans les 6 mois. Pour la Région Sud cette demande est 4 fois supérieure à ce même disponible.

La capacité a désormais disparu pour de nouvelles plateformes, en particulier dans les plaines de la Saône et du Rhône, alors que la logistique est indissociable de l'industrie. On observe un mitage accru il en résulte une baisse d'efficacité pour massifier les flux et développer le report modal. Et on ne pourra pas décarboner l'industrie sans plateforme de mutualisation du foncier, de l'énergie, du transport. Seule la plateforme Osiris de ROUSSILLON peut être considérée comme une exception et un modèle.

Pour espérer engager des mutualisations sur l'axe, il a été décidé d'élaborer un document de coordination de l'utilisation des ressources foncières, à lier avec la révision des SRADDET. Dès lors sera conduite d'ici fin 2023 une concertation territoriale avec les gestionnaires de fonciers, puis seront engagés des réagencements et des compensations foncières environnementales. La nécessité est apparue d'un observatoire commun du foncier et d'un schéma directeur partagé annoncé d'ici début 2024 par le conseil de coordination portuaire et logistique du 24 mai

2023. En particulier, il doit ressortir une vision plus claire des gisements de foncier disponible sur les ports.

► La problématique pour les ports

La maîtrise du foncier revêt une actualité particulière sur le Rhône et la Saône.

En bordure de voie d'eau, il s'agit du domaine public fluvial inaliénable de l'Etat que VNF sur la Saône et CNR sur le Rhône peuvent sous concéder par « convention d'occupation temporaire » sur plus ou moins longue durée avec clause de remise en état initial par l'entreprise en fin de contrat.

Cette formule plus souple qu'un bail commercial permet de faire prévaloir l'intérêt général quel que soit le sou concessionnaire public ou privé : la puissance publique garantit alors une vision de long terme.

Sur les ports avec obligation de service public bord à voie d'eau, le foncier disponible est très limité. Une évolution est annoncée pour le paysage des concessionnaires des ports publics, dans le cadre du renouvellement des concessions passées avec les opérateurs (souvent CCI) par CNR sur le Rhône et par VNF sur la Saône. Des procédures de mise en concurrence et d'appel à candidatures viennent en effet d'être ouvertes en avril sur le Rhône pour la phase post 2024, suite à la prolongation de la concession CNR au-delà de 2023, et devraient l'être sur la Saône pour préparer la phase post 2026. Dans ce schéma la CNR ne participera plus à l'exploitation du terminal conteneurs de LYON. Le concédant souhaite de la part des candidats des engagements d'investissements et de restructurations des emprises. Pour la CNR, il faut trouver des opérateurs qui ont la main sur des volumes importants de marchandises et qui sont capables de dynamiser l'axe.

Il faudra attendre un peu pour voir clair... sur l'impact foncier éventuel pour des terminaux portuaires qui sont seulement le maillon d'une chaîne globale.

S'agissant des fonciers occupés par des entreprises amodiataires (14 sites sur le Rhône), la CNR applique une formule incitative de remise voie d'eau sur les tarifs d'amodiation (ex au port de LYON), selon le trafic fluvial constaté. Au-delà de 3 ans sans trafic fluvial, des pénalités s'appliquent et on peut aller jusqu'à l'éviction, ou le non-renouvellement en fin d'amodiation. Au port de LYON, KDI qui n'utilisait pas le fleuve a remis le terrain à nu. Sur l'ensemble du Rhône moins de 30 ha semblent disponibles.

Sur la Saône, assez peu de terrains proches de la voie d'eau demeurent amodiables, selon la CCI : 3 ha à PAGNY ; 14 ha à CHALON en zones Nord et Sud ; 8 ha à MACON d'ici 2024. A noter toutefois qu'à VARENNES LES MACON, un projet d'extension de 10 à 20 ha imaginé en 2002 pourrait être examiné.

Ce type de foncier est ciblé en Auvergne-Rhône-Alpes par le SRADDET modifié. (Règle 17).

Sur la Saône, des remises voie d'eau ont été mises en place à VILLEFRANCHE et leur développement ailleurs est envisagé.

A noter pour LYON la volonté de concentrer les activités pour économiser du foncier. On recentre la manutention fluviale des conteneurs sur la darse 2. Pour les hydrocarbures, 3 dépôts pétroliers pourraient fermer d'ici 30 ans, libérant alors un foncier important.

Il faudra être également attentif à la préservation des zones en arrière des ports, concernés par l'étude de la mission axe Saône Rhône Méditerranée. A PAGNY par exemple 315 ha sont disponibles dont 132 ha facilement mobilisables, selon la CCI. Ces zones en arrière-port doivent faire l'objet d'une desserte routière et ferroviaire bien interconnectée avec les réseaux.

Pour préserver l'avenir des zones portuaires, il sera important de dégager une vision stratégique qui ne peut que résulter d'une mise en cohérence et d'une stimulation des intervenants au service du développement des territoires :

- La vision grand Sud Est attendue de la mission sur l'axe,
- Des visions prospectives claires sur le foncier économique dans les SRADDET,
- Une co-construction des traités de concession entre d'une part l'Etat concédant et ses concessionnaires par VNF ou CNR, d'autre part les représentants des entreprises utilisatrices à travers les chambres consulaires,
- Avec l'accompagnement des collectivités publiques concernées et en tout premier lieu les Régions.

Le rôle du comité de coordination portuaire et logistique sera essentiel dans cette dynamique.



Conclusion

Soucieux d'approcher au mieux les besoins des professionnels du fret fluvial Rhône-Saône, les trois CESER du Sud est ont mis en lumière les enjeux et problématiques de cinq thématiques très concrètes. Elles font ressortir des priorités d'action parfois en investissement (ex-canal du Rhône à SETE) et souvent en matière d'organisation des acteurs et des services, qu'il s'agisse de la préservation du foncier bord à voie d'eau si rare, de l'attractivité du métier de navigant, des facilités de passage au port de FOS, de la prise de conscience de la sécurité de la voie fluviale pour les matières dangereuses.

En matière d'investissement, les CESER seront attentifs à l'instruction du projet de contrat de plan interrégional Rhône-Saône, une fois connus les engagements attendus de l'Etat.

En matière d'organisation, davantage que la création d'une nouvelle structure venant s'ajouter à celles existantes, c'est de synergie et de stratégie sur des points très concrets dont les acteurs et les territoires ont besoin.

On constate combien les acteurs du mode fluvial sont aujourd'hui si épars qu'ils s'apparentent à une nébuleuse d'interlocuteurs, fort décourageante pour un chargeur ou un logisticien qui doivent satisfaire des impératifs économiques.

Des démarches de rassemblement des forces sont désormais initiées sur l'axe, à la fois par l'Etat autour du préfet de bassin doté d'une feuille de route sur plusieurs actions fédératrices, et par les acteurs portuaires, logistiques, associatifs ... qui ont constitué avec Medlinkports une plateforme d'échanges. L'initiative d'une digitalisation de l'axe fluvial permettant un partage des données est particulièrement intéressante pour fiabiliser et fluidifier les échanges.

En prenant appui sur ces outils, il convient de construire une vraie force de frappe pour « chasser en meute » sur le bassin fluvial, y développer des services mutualisés, un système de gestion intégrée et de guichet unifié, avec un objectif bien identifié : l'attractivité de flux massifiés. Ceci passe à la fois par la mobilisation de tous pour comprendre et intégrer les besoins de chacun, dans un souci d'optimisation du couple service/coût. Il s'agit de conjuguer les efforts, qu'ils relèvent des acteurs privés, de l'Etat ou des collectivités régionales et locales, en bref d'un écosystème à vivifier, pour le bénéfice du mode fluvial, en articulation avec la mer, dans une stratégie multimodale ambitieuse intégrant tous les coûts externes.

Bibliographie

CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES, *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition*, Conseil d'orientation des infrastructures, décembre 2022, 186p.

AVEZARD CECILE, *Dynamiser le transport fluvial sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS)*, Medlink ports, VNF, septembre 2021, 59p.

PREFET DE LA REGION RHONE-ALPES, VNF, *Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence*, préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, VNF, mars 2015, 105p.

SCET, *Réarmer l'intervention publique face au défi du Zéro Artificialisation Nette*, SCET, janvier 2023, 16p.

CNR, VNF, *Reconquérir le fret sur l'axe Rhône-Aône, Œrizon 2035*, mars 2022, 63p.



BIBLIOGRAPHIE

Glossaire

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

CFT : Compagnie Fluviale de Transport

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

COI : Conseil d'orientation des infrastructures

CPIER : Contrat de plan interrégional Etat Région

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

E2F : Entreprises Fluviales de France

EPIC : Etablissement Public Intercommunal

GPMM : Grand port maritime de Marseille-Fos

GRETA : Groupement d'établissements publics locaux d'enseignement

OPCO : Opérateur de Compétences

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RTET : Réseau Transeuropéen de Transport

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

THC : Terminal Handling Charges

VNF : Voies Navigables de France

ZAN : Zéro Artificialisation Nette

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique



GLOSSAIRE



CONTRIBUTEURS

Contributeurs

► **Antoine QUADRINI**

Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

► **Dominique ROY**

Président du CESER Bourgogne-Franche-Comté

► **Marc POUZET**

Président du CESER Région Sud



CONTRIBUTEURS

Contributeurs CESER Auvergne-Rhône-Alpes

► Jean-Raymond MURCIA

Président de la commission 4 « Territoires, transports, infrastructures et numérique »

► Michel-Louis PROST

Deuxième Vice-Président – Référent de la commission

► Jean-Marc GUILHOT

Vice-Président délégué, Président de la Conférence des Présidents

Collège 1*

- BOISSELON Alain (UNICEM)
- BORDES Claude (UIMM)
- CABUT Bruno (UPA)
- CORNUT Jean-Marc (FNTP)
- DESSERTINE Philippe (Syntec)
- DUMAS Patrice (Coop. Agri)
- FRANCESCHI Mylène (La Poste)

Collège 2*

- BLACHON Eric (FO)
- CARCELES Robert (CFE-CGC)
- CARDINAUX Lionel (CGT)
- DEVY Eric (FO)
- FATIGA Antoine (CGT)
- GRANDJEAN François (CFTC)
- LAGNIER Christine (CFDT)
- LOZAT Jean-Luc (CFDT)

Collèges 3 et 4*

- AUBERGER Eliane (CEN)
- BARATAY Denis (Pers qualifiée)
- BENOIT Jean-Marie (FCPE)
- CERNYS Rémy (FRC ARA)
- D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie (PQ Environnement)
- EROME Georges (FRAPNA)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées



CONTRIBUTEURS

Collège 1*

- MARCAGGI Christophe (UNAPL)
- MARTEL Alain (Pôle compétitivité)
- ROUX Annie (Conf. Paysanne)
- SIQUIER Marie-Amandine (CCI)
- THEVENET Eric (FNTR)
- VIDAL Serge (CMA)

Collège 2*

- MAITRE Eric (CFDT)
- MARGERIT Laurence (CGT)
- MILBERGUE Denise (Solidaires)
- MORISSE François (CFDT)
- MUSSET Sophie (UNSA)
- PUECH Marilynne (FO)
- SEGAULT Hélène (FO)

Collèges 3 et 4*

- MARTIN Gérard (GRAC)
- MONNET Alexis (CRAJEP)
- PESCHIER Rémi (CRT)
- SAUMUREAU Marc (FRANE)

Contributeurs CESER Bourgogne-Franche-Comté

Collège 1*

- ECHALIER Bernard (CCIR)

Collège 2*

- ZIMA Guy (CGT)

Collèges 3 et 4*

- GUYON Dominique (FNE)



CONTRIBUTEURS

Contributeurs CESER Région Sud

Collège 1*

- HENRY Michel (MEDEF)
- REVERCHON Marc (GPMM)

Collège 2*

- TOURLAN Daniel (CGT)
- SERNA Didier (CFDT)

Collèges 3 et 4*

- PETIT Jean-Yves (FNE)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées

Remerciements

Les CESER remercient les personnes auditionnées dans le cadre de l'élaboration de cette note.

Les conseillers approfondissent leurs connaissances en prenant appui notamment sur les auditions, les enquêtes, les débats menés dans le cadre de la commission ou du groupe de travail. De nombreuses personnalités sont entendues chaque année par l'assemblée, ces spécialistes délivrent ainsi leur savoir et leur expérience, ces échanges sont une grande richesse pour les CESER.

Remerciements

AUBERT Clémence, Direction de la Valorisation portuaire et du Plan 5 Rhône, Compagnie Nationale du Rhône

AVEZARD Cécile, Directrice pour le bassin Rhône/Saône, Voies Navigables de France

BIOUD Rachid, Responsable du Bureau « Economie, Transports et Prospective » de la Direction du développement, Direction régionale des voies navigables de France

BLANC Matthieu, Directeur général, CFT Compagnie fluviale transport

BOURIOT François, Vice-Président, Entreprises Fluviales de France

CAPUANO Estelle, Provisoire adjointe, Lycée des Catalins

CHARTRE Nicolas, Responsable de la Direction du Développement, Direction régionale des voies navigables de France

COUDRAY Patrick, enseignant pilote, Lycée des Catalins

DURAND Julien, Délégué général au développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône

DUREL Gilles, Président, Promofluvia

ESTINGOY Anne, Vice-présidente, Promofluvia

FROMENTOUX Cyril, Chargé d'établissements de la Direction Education et Lycées,

FRUCTUS Frédéric, Membre du CESER Auvergne-Rhône-Alpes, représentant France Chimie

GLEIZES Mathieu, délégué général Medlinkports

GOJJAT Amandine, Directrice adjointe de la Direction Education et Lycées, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

GROZANNES Guillaume, Professeur, Lycée des Catalins

JAN Yannick, Directeur du site de Saint Fons, KEM ONE

JURKOWSKI David, Commandant responsable navigation, Bateaux lyonnais

LEMARC Pierre, Chef de Projet Industrie et Réglementation France chimie

MALCUIT Dario, Dirigeant, MALCUIT TRANSPORT FLUVIAL et ECO-FLUV

MALIVERNEY Alain, Directeur des opérations, SOGESTRAN Logistics

MANSON Laurent, Responsable des études, CCI Côte d'Or - Saône et Loire

MARGAIL Fabienne, Chef du département Hinterland, Grand Port Maritime de Marseille/Fos

Remerciements

Les CESER remercient les personnes auditionnées dans le cadre de l'élaboration de cette note.

Les conseillers approfondissent leurs connaissances en prenant appui notamment sur les auditions, les enquêtes, les débats menés dans le cadre de la commission ou du groupe de travail. De nombreuses personnalités sont entendues chaque année par l'assemblée, ces spécialistes délivrent ainsi leur savoir et leur expérience, ces échanges sont une grande richesse pour les CESER.

MARTIN Régis, Département « Prospective et participations » Grand Port Maritime de Marseille/Fos

PAGES Sylvie, Assistante ressources humaines, Compagnie Fluviale de Transport

PERDREAU Laurent, Assistant technique au directeur délégué aux enseignements professionnels, Lycée les Catalins

PROMONET Maurice, Promofluvia

RIOU Julien, Chargé de mission, CESER Occitanie

ROMIER Pierre, Chargé des études, Promofluvia

SAN MARCO Thomas, Président, Medlinkports

SEUX Christophe, Compagnie fluviale transport

TCHAKERIAN Marie, Directrice de la mer, Conseil régional Occitanie

THEURET Bernard, Directeur, Société AFFLU

ZURBACH Vincent, Chargé d'études, Voies Navigables de France

Contribution du CESER OCCITANIE



Canal du Rhône à Sète

Contribution du CESER Occitanie dans le cadre du projet d'avis du CESER AURA sur le transport fluvial

avril 2023

LE CESER Occitanie a exprimé à plusieurs reprises un avis sur l'opportunité de développer le transport fluvial commercial sur le Canal de Rhône à Sète.

- Quelle stratégie et quelle gouvernance portuaire en Occitanie – Janvier 2017
- Pour une économie bleue soutenable en Occitanie - Cahier n°1 : ports de commerce, construction navale, pêche et conchyliculture, énergie éolienne en mer - 2022
- Avis sur le BP – 2022

Ces avis complétés par des échanges informels ont permis d'alimenter la présente note débattue lors de la Commission Méditerranée-Littoral, Relations internationales du CESER Occitanie le mardi 18 avril 2023 à Sète.

Les caractéristiques du Canal du Rhône à Sète :

Le canal :

- 1 seul bief sur les 2 extrémités du canal (du port de Sète à l'écluse de St Gilles dans le Gard),
- 65 km de voies navigables,
- de St-Gilles à Arles via le Petit Rhône : 25 km,
- une capacité actuelle d'emport des péniches de 1 200 tonnes.

Les trafics :

Un trafic essentiellement lié au port de Sète. Les principales tonnages sur le canal sont : granulats (35 %) – Alimentation animale (25%) – Houille (10%) – Céréales (5%)...

Une part modale fluviale dans le pré/post acheminement du port de Sète d'environ 5%.

En 2015, ce sont 300 péniches qui transportaient plus de 350 000 tonnes sur la voie d'eau avec en remontée des engrais, des minerais et des tourteaux et en descente des graines oléagineuses, des céréales ainsi que du ballast pour 80 000 tonnes, transbordé ensuite sur le fer.

Depuis 2017 le trafic est en forte baisse environ 250 escales - 287 000 tonnes en 2017, 156 000 tonnes en 2019, et environ 100 escales par an aujourd'hui, (78 000 tonnes en 2021, 91 000 tonnes en 2022).

Le principal point dur pour le maintien ou l'augmentation des volumes transportés est le tirant d'eau de la voie d'eau. Initialement de 2.5m il aurait dû passer à 3m, permettant de passer à d'un chargement actuel de 1200 tonnes à 1500 - 1800 tonnes par chargement.

Cette mise au gabarit n'a jamais eu lieu et en réalité, le chargement est aujourd'hui limité à 1200 tonnes mettant en danger la pérennité de ce trafic du fait d'un prix à la tonne trop élevé (économies d'échelle insuffisantes).

Les données en terme de flux actuels et à venir à notre disposition sont à compléter afin de disposer d'une vision claire des perspectives d'évolution à moyen et long terme sur le canal. Le CESER note toutefois que 350 à 400 000 tonnes ont régulièrement été transportées par ce Canal jusqu'en 2010.

La connexion au réseau Rhône :

Le canal du Rhône à Sète est un outil majeur pour le développement de l'intermodalité marchandises pour la Région. Propriété de Voies Navigables de France (VNF), le Canal du Rhône à Sète puis le Rhône et la Saône donnent accès à un territoire s'étendant jusqu'à 600 km du port maritime de Sète (au nord de Macon). Il offre également une opportunité de développement pour le port de Laudun l'Ardoise situé en rive droite du Rhône.

Les avantages du transport fluvial en termes d'émissions de CO2 :

Un transport par péniche de 1800 tonnes équivaut à 60 camions de 30 tonnes or les motorisations des péniches et des camions sont à peu près équivalentes. Le développement du transport fluvial permet de désengorger les routes et d'éviter des émissions massives de CO2. De plus le transbordement de navires sur péniches permet d'éviter les ruptures de charge et une double manutention.

Les impacts environnementaux prévisibles du projet de développement du trafic de fret sur le canal du Rhône à Sète :

- A ce jour les impacts environnementaux, par la mise en œuvre des études d'impact environnemental, d'une mise au gabarit du Canal n'ont pas été étudiés. Il faut cependant noter que le Canal traverse ou jouxte un très grand nombre de sites naturels ou patrimoniaux : 7 zones Natura 2000, 50 ZNIEFF, Une zone identifiée au titre de la convention de RAMSAR (Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau)...

Le CESER ne peut que regretter que l'analyse approfondie des impacts en terme de biodiversité ne soient menés en amont de la prise de décision de mise au gabarit.

- Le fragilité des milieux lagunaires support d'une grande richesse biologique mais aussi support d'une activité conchylicole majeure est également à prendre en compte. L'augmentation des trafics sur le canal est susceptible de modifier sensiblement l'équilibre des lagunes (apports importants d'eau, menace d'espèces invasives).
- Par ailleurs, si le bilan carbone du transport fluvial versus transport routier ne fait pas de débat, il convient également de prendre en compte l'impact des travaux de mise au gabarit et de dragage dans le bilan global de l'opération notamment en terme d'émissions de CO2.

Les enjeux pour le Port de Sète

Le port de Sète est connecté au Rhône par le canal du Rhône à Sète, mais la capacité de déplacement des péniches y est aujourd'hui limitée par un faible tirant d'eau et une largeur insuffisante à certains points.

Les investissements dans des opérations de dragage et d'aménagement ponctuelles permettraient d'augmenter la part du report modal sur le canal au détriment de la part du transport routier, ce qui représente un intérêt écologique aussi important qu'économique (prix du transport à la tonne).

La mise à un gabarit supérieur permettrait le passage de péniches et augmenterait très sensiblement les tonnages transportés.

La récente prise de parole de Clément Beaune, Ministre délégué chargé des transports, va dans le sens d'un engagement de l'Etat en faveur du transport fluvial :

« Les objectifs que nous nous sommes fixés pour atteindre la neutralité carbone et réussir la transition énergétique sont ambitieux. Près de 90% du commerce mondial passe par la mer : la décarbonation du transport maritime ne se fera pas sans impliquer pleinement l'écosystème maritime...

... Je suis heureux de voir le secteur se saisir pleinement du sujet, nous l'y accompagnerons, notamment en adaptant nos ports aux enjeux du XXIème siècle et y favorisant la transition vers le ferroviaire et le fluvial. » - Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, mardi 4 avril 2023

Une modernisation longtemps envisagée aujourd'hui au point mort ?

Un programme de modernisation du canal : une histoire ancienne.

En cours depuis 2007 dans le cadre du Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) du Plan Rhône. L'objectif était alors d'accompagner le développement du port de Sète en optimisant les temps de parcours (passer de 18h à 12h), d'augmenter la capacité d'emport (faire circuler des péniches de 2500 tonnes au lieu de 1500 tonnes).

Les travaux de modernisation du Canal du Rhône à Sète avaient également pour objectif de permettre de développer la filière du transport de « colis lourds et encombrants » tels que les éoliennes. Les inconvénients du transport routier ou ferré sur ce type de marchandise (circulation de nuit, réticence des collectivités) jouent en faveur du mode fluvial. Un fort potentiel de développement était identifié par VNF et le Port de Sète sur ces trafics.

L'État a mené en 2020 une large concertation autour du devenir du canal du Rhône à Sète. Le rapport final, livré en février 2021, a mis en exergue le consensus autour d'un scénario modéré qui permettrait de maintenir une navigabilité entre 1400 tonnes et 1800 tonnes avec un objectif réaliste de 500 000 t/an tout en développant un volet tourisme.

Le développement d'un volet tourisme au sein du prochain contrat de plan est également évoqué.

Situation actuelle :

La modernisation du Canal du Rhône à Sète est inscrite dans le CPIER Rhône, cependant la maquette financière ne présente pas de montant défini pour ces travaux (*En attente des engagements de l'État sur l'ensemble de la période 2021-2027*).

2) Moderniser les infrastructures fluviales et multimodales, y compris les interfaces mer/fleuve dans les ports maritimes et fer/fleuve dans les ports intérieurs, pour renforcer la performance des ports et l'attractivité de la filière (ouvrages, infrastructures, capacités de stationnement, plateformes portuaires, réparation navale et déchargement) :

1. Moderniser les écluses/barrages de la grande Saône (notamment par des travaux sur les ouvrages de Charnay, Pagny, Dracé, Couzon), mettre en sécurité les écluses du Rhône (études) et faire évoluer le système d'éclairage ;
2. Moderniser les infrastructures linéaires et assurer la restauration et le développement du **canal du Rhône à Sète** (y compris gestion sédimentaire et confortement des berges) ;
3. Augmenter les capacités de stationnement le long de la Saône et du Rhône (poursuite du programme des postes de stationnement, construction de la Grande Bascille de Doux Point, L'écot et aménager l'Office de tourisme à Sète).

Source : CPIER Rhône - [Projet CPIER Rhone Saone 21-27.pdf \(plan-rhone.fr\)](#)

Le montant initialement estimé à 53.2M€ et réévalué à 60 millions d'euros en prenant compte le casier de la zone ZFIMAR de Sète Frontignan(qui pourrait permettre d'accueillir les sédiments du canal) devrait être inscrit dans le CPIER Rhône 2021-2027 coordonné par le préfet de la région AURA.

A ce jour la situation semble bloquée, les travaux de confortement des berges étant mis en suspens notamment pour des raisons patrimoniales (préservation des paysages des étangs).

Une orientation du canal de Rhône à Sète vers une activité touristique semble envisagée tout en maintenant une activité de fret.

La baisse constante des volumes transportés ainsi que l'absence de mise au gabarit pour des péniches permettant d'atteindre une taille critique et donc d'assurer la rentabilité de ce mode de transport semble aller dans le sens d'une condamnation à court ou moyen terme du trafic de marchandise avec deux effets majeurs : le transfert vers la route des volumes actuellement transportés par le canal et la perte d'attractivité du port de Sète qui ne disposerait plus de cette offre.

Préconisation du CESER Occitanie

L'enjeu de la connexion des ports au sein d'une chaîne logistique bas carbone constitue un enjeu majeur pour le fret en Occitanie. L'investissement dans les infrastructures permettant une forte intermodalité (mer/rail et mer/canal) est aujourd'hui nécessaire.

Le CESER préconise de s'appuyer sur les ports pour développer le transport de fret, que ce soit sur le rail ou sur la voie fluviale sur la base d'une analyse précise des flux potentiels et du respect de la richesse environnementale des milieux traversés :

- Au vu de la sensibilité des milieux traversés et notamment des lagunes, le CESER Occitanie regrette que l'ensemble des études d'impact environnementales n'aient été menées en amont de tout arbitrage sur l'avenir du Canal ;
- Le CESER Occitanie est favorable au développement du fret fluvial et souhaite à ce titre que la multimodalité entre le port de Sète et le Canal du Rhône soit développée. Il est favorable à l'engagement des travaux nécessaires à la navigation des péniches d'une capacité de 1 500 à 1800 tonnes sous réserve du strict respect des procédures environnementales.

Déclaration des groupes du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

► INTERVENTION D'Alain BOISSELON, Au nom du Collège 1

Le collège 1 remercie la commission 4 pour son état des lieux lucide et pragmatique sur le fret fluvial Rhône-Saône. Il salue également l'initiative heureuse d'avoir associé nos collègues de Bourgogne-Franche-Comté et de PACA pour réfléchir à ce sujet qui dépasse les périmètres et les compétences strictes de chacune de nos trois Régions. Le travail réalisé nous semble un bon outil pédagogique facilement utilisable grâce à l'illustration des thèmes par de nombreux graphiques et l'usage de cartes adéquates.

Les infrastructures en général et celles du transport en particulier trouvent leur plus grande utilité lorsqu'elles fonctionnent en mode réseau. L'absence de connexion de l'axe fluvial Rhône-Saône à d'autres espaces fluviaux en fait un cul de sac sans autre perspective que d'être l'hinterland du port maritime de Marseille.

Cet état de fait, conjugué à la complexité du fonctionnement du port marseillais, explique en grande partie la faiblesse des trafics et leur décroissance depuis de nombreuses années. Face à ce constat et ayant bien analysé les autres freins qui nuisent au développement de ce mode de transport vertueux écologiquement, le rapport évite avec justesse d'énoncer une liste d'actions qu'il serait bon de faire et dont on sait qu'elles ne se feront pas.

Dans ce cadre, le collège 1 rappelle néanmoins tout l'intérêt qu'il porte au développement de solutions fluvio-maritimes pour des raisons à la fois économiques, un coût moindre pour les frets pondéreux, et écologique, le bilan carbone potentiellement le plus faible par rapport aux autres modes de transport.

Cependant, le collège 1 rappelle également qu'une infrastructure de transport n'a de valeur que grâce aux services qui lui sont associés et que ces services doivent posséder quatre qualités essentielles pour le monde économique :

- Sécurité, des trafics, des hommes et femmes, des biens transportés
- Adaptabilité des offres et des solutions aux circonstances changeantes du moment
- Réactivité,
- Fiabilité, dans le respect des horaires de chargement, de déchargement, de transport, et des coûts.

Cela étant exprimé, le collège 1 votera favorablement le texte proposé par la commission et remercie Michet Raffin pour la qualité de son travail.

► INTERVENTION DE Jean-Luc LOZAT, Au nom de la CFDT

Une fois n'est pas coutume, nous rendons aujourd'hui un avis pour un sujet sur lequel 3 Régions sont particulièrement concernées comme l'a cité au préalable le Président de la Commission 4.

Un thème particulier qui a fait l'objet d'un grand nombre d'auditions et de réunions en visio dans un minimum de temps, donnant ainsi un texte assez bien structuré à notre sens. Pour autant, ce travail collectif certes très intéressant mais organisé sur un temps assez restreint a manqué à certaines commissions pour finaliser une réflexion plus complète. Cela aurait peut-être amené des commentaires encore plus pointus. Ce type d'expérience doit néanmoins continuer d'exister car formateur au final.

Il a démontré combien et comment le fluvial pouvait correspondre à un besoin de transport de fret voire de plaisance, méritant néanmoins de trouver ici une deuxième jeunesse si je puis m'exprimer ainsi. En effet, déjà dans un premier temps, pour redorer son blason en perte de vitesse depuis plus de 10 ans, mais aussi, pour œuvrer à améliorer un transport encore plus respectueux pour l'environnement.

En effet, comme pour tout développement, celui du transport fluvial devra se réaliser dans le respect des contraintes environnementales : diminution des gaz à effet de serre, protection de la biodiversité, préservation des ressources en eau ...

Si aujourd'hui le constat paraît mitigé, nous pouvons mieux faire, aux dires des différents intervenants rencontrés et auditionnés.

Quant à notre groupe CFDT, nous avons noté un certain nombre de points, repris certes dans cet avis, mais que nous souhaiterions pointer plus particulièrement. En effet, ils sont le reflet de ce que vivent au quotidien les acteurs directement concernés.

Une formation appropriée.

La profession des bateliers bien qu'elle soit assez gratifiante dans tous les sens du terme, ne suffit plus car l'on constate d'une manière générale un manque de main d'œuvre criant.

En effet, et bien qu'il existe une formation spécifique, cela ne fait pas tout. Les Régions s'impliquent certes, mais l'Etat se doit de donner un signe beaucoup plus fort aujourd'hui en promulguant des lois par exemple, pour une relance dynamique et surtout constante quant à l'avenir de cette profession.

Maintenance des infrastructures.

Le maintien et la rénovation des infrastructures restent capitaux. Là encore et toujours aux dires des utilisateurs des choses sont faites, mais la maintenance doit être régulière et surtout continue afin de maintenir le bon équilibre. Nous vivons au quotidien dans d'autres secteurs ce qu'on appelle comme difficultés ce manque de suivi.

Un engagement sur le foncier.

On l'a bien compris, le foncier reste un enjeu pour ne pas dire l'enjeu principal afin de permettre aux entreprises locales de pouvoir mettre en place une offre acceptable et un service de qualité à leurs clients.

Certes tout ceci, dans le respect des normes environnementales qui peuvent parfois en bloquer le processus.

Le fameux SRADDET, plus particulièrement dans son cadre prescriptif, doit en tenir compte tout en permettant aux collectivités de se garder une marge de manœuvre.

Un qui, comme nous l'avons souligné depuis 2019 de manière récurrente souligne l'importance de ne pas « sacrifier voire abandonner » trop rapidement des surfaces qui au bout du compte, auront une répercussion préjudiciable sur l'environnement à plus ou moyen long terme.

Je reprends ainsi l'observation du CESER votée ce matin, « *le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône n'a d'avenir qu'à travers une vision Grand Sud Est, et avec une mobilisation convergente des efforts de chacun des partenaires concernés, au premier rang desquels les Régions doivent faire valoir une ambition commune* ». Alors ? Allons-y.

En conclusion.

Tout au long de ce parcours d'investigation, la CFDT est intervenue régulièrement sur ces sujets. Elle a aussi rappelé son soutien aux trois modes (fluviaux, ferroviaires et routiers) qui ne peuvent être que complémentaires.

Il ne suffit plus de tirer des plans sur la comète. Le bilan est suffisamment clair et précis. A nous maintenant de passer du dire au faire.

Dans le même élan, le constat des mariniers est plus que significatif et demande à être vraiment entendu : « *On a du mal à se projeter dans l'avenir ; On perd trop de temps dans les ports ; Il n'y a pas assez de personnes pour décharger ; Le Rhône-Saône est sous exploité pour toutes sortes de marchandises ; Il faut accélérer les formations...* ».

Alors, nous proposons à nos élus de faire en sorte que ces cris d'alarme ne soient pas qu'une plainte mais qu'ils permettent à ces acteurs, de pouvoir vivre pleinement leurs métiers et leurs passions en toute sérénité.

Le groupe CFDT, au-delà de ses frontières habituelles avec le soutien de ses collègues de Région Sud et de Bourgogne Franche-Comté, approuve pleinement le document rédigé et votera cette note.

Merci pour votre écoute.

► INTERVENTION D'Antoine FATIGA, Au nom de la CGT

Mesdames, messieurs.

Pour commencer, nous reprenons volontiers à notre compte, ce que dit le président du CESER région SUD :

"La méthode novatrice consistant à synthétiser un avis commun entre les CESER de plusieurs régions sur un sujet d'intérêt partagé avec une approche transversale et systémique est intéressante et mérite d'être améliorée et reconduite. Il est communément admis que "la bataille des ports se gagne à terre" : or, le passage des marchandises, s'il ne se limite pas à un transit pur sans valeur ajoutée, est une source de richesse pour les territoires".

Cela pour souligner, le travail effectué sur ce rapport devrait être reconduit sur des sujets communs aux CESER voisins.

Sur le sujet de cette expression commune, il faut souligner aussi la découverte de l'importance du fret fluvial, de ses potentialités et de son développement à condition qu'une véritable politique des transports en faveur des modes les moins polluants se mette en place. Cela passe aussi par de nouvelles infrastructures maritimes (indiquées dans l'expression commune) et ferroviaires (CFAL - Transalpine) mais aussi par le développement des complémentarités dès la zone portuaire.

Par exemple, la situation est très différente à Rotterdam où les contrats commerciaux de concession des terrains, lors de leur ouverture ou de leur révision, sont négociés entre autorité portuaire et opérateurs avec des clauses d'engagement de report modal, donnant lieu en cas de non-respect à des pénalités voire à la perte de la concession. A Rotterdam, l'engagement de report sur rail et fleuve est de 60 %.

C'est de la responsabilité de l'Etat et les acteurs que nous avons auditionnés, nous l'ont à plusieurs reprises répété.

Il convient d'appréhender les ressorts pour favoriser son développement, et de le faire en ayant toujours à l'esprit le caractère multi-usages de la voie fluviale au nom de l'intérêt général (ex-ressource en eau agricole, industrielle, maintien de la nappe phréatique, biodiversité, tourisme...).

Nous observons que la gestion publique de ces fleuves permet justement de garantir cet accès à tous et pour tous ces usages.

Il est à souligner que le fait d'avoir « domestiqué » le Rhône, permet de s'affranchir pour l'instant des problématiques liées à la sécheresse.

Sur le volet social, nous avons aussi, lors des auditions, découvert le manque d'attractivité des métiers du fluvial. Comme dans bon nombre de professions, les questions de la rémunération, de la qualité de vie et de l'organisation du travail ont été pointées. Sur ce sujet aussi la profession doit y travailler et le fait d'avoir plus de volumes à transporter serait de nature à les aider.

La délégation CGT votera favorablement sur cette expression commune.

► INTERVENTION DE Marc SAUMUREAU, Au nom des collègues 3-4

Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Le projet de note « Fret fluvial Rhône-Saône - Enjeux et problématiques » qui est présenté aujourd'hui est intéressant à plus d'un titre.

Tout d'abord, après la technicité de la contribution sur le Très Haut Débit, les avis techniques sur différents sujets, Michel Raffin, chargé de mission de la Commission 4 nous a proposé de travailler sur le transport fluvial dans la vallée du Rhône. Merci à lui pour ses connaissances sur ce sujet et le travail réalisé. Les membres de la commission ont également apprécié la sortie proposée (le Port de Lyon Édouard Herriot) ; ils auraient volontiers approfondi certains sujets dont les enjeux d'une desserte multimodale prévue dans le Plan Marseille en grand : « Faire du port de Marseille la tête de pont de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône » en se rendant sur place...

Par ailleurs les Collèges 3 et 4 tiennent à souligner la méthode qui a permis de proposer cette note. Une fois n'est pas coutume mais ce travail sur le fret fluvial a été mené sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône et la volonté de la commission, de son bureau et de son président Jean-Raymond Murcia, a été d'ouvrir cette réflexion aux autres CESER concernés : les CESER Sud et Bourgogne-Franche-Comté. Ceux-ci ont accepté avec enthousiasme et il faut noter la présence forte et les interventions de ces autres collègues.


Cette note est donc un véritable travail collectif.

Les Collèges 3 et 4 soulignent l'importance du fret fluvial dans le cadre de la sobriété énergétique et plus globalement dans celui de la prise en compte de l'environnement et de la sécurité. Ce mode de transport est bien plus vertueux que celui par route voire même que celui par train avec un risque d'accident franchement minime. Il est peu connu et pas assez utilisé. La note montre bien un certain nombre d'éléments comme le caractère multifacettes et méconnu des trafics fluviaux, l'importance de la gouvernance avec un foisonnement d'acteurs, et le volume des rapports et études engagés dans ce secteur d'activité.

Les Collèges 3 et 4 soulignent que le mode fluvial est particulièrement sûr pour le transport de matières dangereuses grâce aux bateaux doubles coques dont le Rhône a été l'un des premiers fleuves bénéficiaires en France.

Les Collèges 3 et 4 souscrivent aux conclusions de cette note en insistant sur :

- La nécessité d'une véritable organisation structurée. Il ne s'agit pas d'envisager la création d'une nouvelle structure venant s'ajouter à celles existantes mais de développer des synergies et des stratégies sur des points très concrets dont les acteurs et les territoires ont besoin. Comme le souligne la note « on constate combien les acteurs du mode fluvial sont aujourd'hui si épars qu'ils s'apparentent à une nébuleuse d'interlocuteurs, fort décourageante pour un



chargeur ou un logisticien ». Cela passe par une mutualisation des services, par un système de gestion intégré et de guichet unifié, par une mobilisation réelle de tous les acteurs. Comme le souligne d'une manière très pertinente l'avis, il convient de construire une vraie force de frappe pour « chasser en meute » face à la concurrence.

- La nécessité de réels investissements. Le Collège 3-4 insiste sur les enjeux financiers qui devraient se traduire dans la construction du projet de Contrat de Plan Interrégional Rhône Saône sur son volet 2 « développer un transport fluvial performant et écologique ».
- La formation des personnels navigants que ce soit tant dans le cadre de la formation initiale que dans celle de la formation continue. Les professionnels sont tous d'accord pour dire que c'est une action prioritaire que devraient mener les Régions au titre de leurs compétences. En effet, il manque d'élèves dans les formations malgré une promesse d'embauche dès la fin des études.

Les Collèges 3 et 4 prennent acte du fait que cette note vise à poser les problématiques et l'intérêt du fret fluvial et que ces travaux pourront être prolongés lors de la prochaine mandature pour déboucher sur des recommandations étayées et argumentées.

Sauf avis individuel, les membres des Collèges 3 et 4 voteront ce projet de note.

Résultats des votes du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

Assemblée plénière du 11 juillet 2023



146 ONT VOTE POUR

0 ONT VOTE CONTRE

0 SE SONT ABSTENUS

0 N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

Résultats des votes du CESER Bourgogne-Franche-Comté

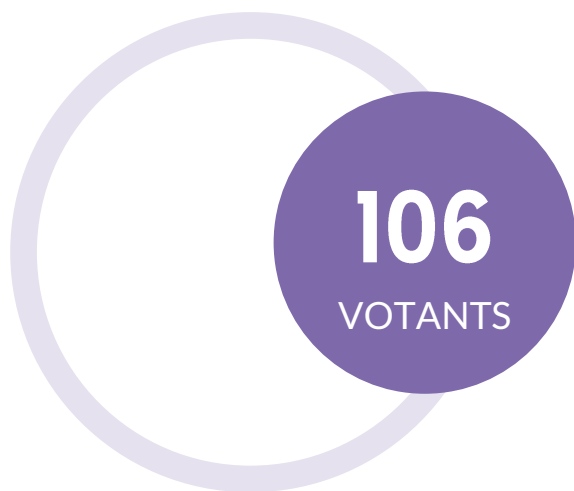
Assemblée plénière du 27 juin 2023



ADOPTION A
L'UNANIMITE

Résultats des votes du CESER Région SUD

Assemblée plénière du 21 juin 2023



106 ONT VOTE POUR

0 ONT VOTE CONTRE

0 SE SONT ABSTENUS

0 N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

Contacts

Délégué général du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Chargé d'études du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

Directeur du CESER Bourgogne-Franche-Comté

Dominique de FILIPPO

dominique.defilippo@bourgognefranche-comte.fr - Tél. : 03 63 64 20 26

Secrétaire général du CESER Région Sud

Philippe MAGNUS

pmagnus@maregionsud.fr – Tél. : 04 91 57 53 01

Chargé de mission du CESER Région Sud

Eric VARIN

evarin@maregionsud.fr

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

Retrouvez les informations sur le site internet
du CESER Auvergne-Rhône-Alpes :

<https://ceser.auvergnerhonealpes.fr>

du CESER Bourgogne-Franche-Comté :

<https://www.ceser.bourgognefranche-comte.fr/fr>

du CESER Région Sud

<https://ceser.maregionsud.fr/>

NOTE

Cette note d'acculturation et d'alerte sur le fret fluvial Rhône-Saône, initiée par le CESER Auvergne-Rhône-Alpes, est partagée avec les CESER de la Région Sud et de Bourgogne Franche Comté. Dans un temps assez court, leur expression commune -exercice peu usité entre trois CESER - ne pouvait pas circonscrire l'ensemble des problématiques du fret fluvial Rhône-Saône. Ont été explorés dans ce rapport d'étape des angles d'approche traduisant les besoins prioritaires des professionnels dans cinq thématiques très concrètes : infrastructures ; passage au port maritime ; ressources humaines en navigants ; foncier portuaire ; transport de matières dangereuses.

Si des investissements demeurent incontournables pour assurer l'avenir de ce mode fluvial, un effort d'organisation des acteurs et des services est tout autant essentiel. C'est à un rassemblement des forces, assez éparses, qu'il faut procéder pour constituer un écosystème tendu vers l'objectif d'attractivité de flux massifiés.

FRET | FRET FLUVIAL | PORT FLUVIAL | RHONE | SAONE
| VOIE NAVIGABLE

Crédits photos : 123 RF - CNR - PROMOFLUVIA



CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73

CESER BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

4 square Castan – CS 51857 – 24031 BESANCON cedex
T. 03 81 61 62 90

CESER REGION SUD

27 place Jules Guesde – 13235 MARSEILLE cedex 2
T. 04 91 57 53 00