

**Introduction Président MOREL**

Le plan Rhône, dans son volet transport, prévoit pour les prochaines années, 400 à 500 millions d'euros d'investissements. Sur la période 2007-2013, période correspondant au calendrier du contrat de projet, 270 millions d'euros sont prévus dont 218 au titre du CPIER.


L'OITC souligne que VNF avait présenté en 2008 un état d'avancement très satisfaisant des affectations en particulier concernant les embranchements fluviaux et l'aide à la cale. Le Président demande qu'un point soit fait sur l'avancée des opérations labellisées en 2009, sur les montants qui leurs sont alloués, sur les investissements en termes d'infrastructures qui doivent être lancés cette année et en 2010, sur l'état d'avancement concernant l'enquête publique sur le canal du Rhône à Sète et enfin sur les perspectives prévues pour 2010.

**Intervention Anne ESTINGOY, Chef de l'Arrondissement Développement de la Voie d'Eau à la Direction Régionale, VNF**



---

**CPIER Plan Rhône  
Volet « Transport fluvial »**



Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009



---

**Le volet transport fluvial du CPIER**

---

**Une déclinaison opérationnelle des orientations stratégiques du Plan Rhone. Sur la période 2007-2013 les actions concernant le volet fluvial sont:**

- Le développement de la compétitivité de la profession,
- La poursuite des études
- L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux,
- L'appui à la réalisation d'embranchements fluviaux,
- La modernisation et le développement des infrastructures interfaces entre maritime et fluvial à Fos.
- L'adaptation des infrastructures fluviales à l'accroissement du trafic : modernisation des ouvrages du Rhône de la Saône à grand gabarit, amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète.

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Des investissements significatifs

Développement de la compétitivité : 16,3 M€

Etudes : 2,6 M€

Aménagement et équipement des ports fluviaux : 74 M€

L'interface entre maritime et fluvial : 25 M€

Appui aux embranchements fluviaux : 3 M€

Adaptation des infrastructures fluviales : 97,3 M€



**TOTAL**  
**218,2 M€**

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Opérations labellisées Plan Rhône en 2008

<input type="checkbox"/> 45 opérations labellisées:	<b>54 M€</b>
<input type="checkbox"/> REGIONS	25 M€
<input type="checkbox"/> FEDER	1,3 M€
<input type="checkbox"/> ETAT/VNF	18 M€
<input type="checkbox"/> CNR	4,7 M€
<input type="checkbox"/> AUTRES	5 M€

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Adaptations des infrastructures fluviales

<input type="checkbox"/> 14 opérations:	<b>44.7 M€</b>
<input type="checkbox"/> Régions	24.1 M€
<input type="checkbox"/> FEDER	0.3 M€
<input type="checkbox"/> CNR	3.8 M€
<input type="checkbox"/> VNF	16.5 M€

- Ligne droite de Carnon
- Aménagement de la zone de croisement des aresquiers
- Etudes préliminaires sur le canal du Rhône à Sète
- Garage à bateaux sur le Rhône (Mornas, Arles, St Cyr)
- Rénovation garage d'écluses sur le Rhône (Bollène, Gervans)
- Postes de stationnement sur la Saône
- Poste de stationnement à Saint-Gilles

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Aménagements des ports fluviaux

---

**9 opérations :** **5.2 M€**

- Etat 1 M€
  - Régions 0.6 M€
  - FEDER 1 M€
  - CNR 0.9 M€
  - Autres 1.7 M€
- 
- Vienne-sud: modernisation des outillages et des installations (locotracteur, chargeurs, bandes transporteuses, aire à charbon, zone carbonate)
  - Lyon Edouard Herriot: amélioration et extension du faisceau ferroviaire
  - Villefranche-Valence: Acquisition d'une grue portuaire

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Appui aux embranchements fluviaux

---

**3 Opérations:** **565 000€**

- VNF: 104 000 M€
  - Région: 54 000 M€
  - Autres: 407 000 M€
- 
- outillage pour le déchargement de ciment sur le port d'Arles (SVEC)
  - "By pass" pour le traitement du vrac au port de Sète
  - Etude faisabilité technique d'un embranchement fluvial sur la zone de Laveyron (NOVOCERAM)

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Développement de la compétitivité

---

**19 Opérations labellisées Plan Rhône: 3.6 M€**

- VNF: 461 000 €
- Régions: 296 000 €
- transporteurs: 2 875 000 €

**Aides à la modernisation, à l'acquisition et au transfert de bateaux**

**Mondial des métiers**

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## La Formation

- ❑ **Etudier l'opportunité de mettre en place des formations aux métiers du fluvial sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée)**
- ❑ **Aider la création de nouvelles entreprises artisanales ("Entreprendre pour le fluvial")**
- ❑ **Adapter les navigants aux spécificités du Rhone (adapter le simulateur de navigation en modélisant les contraintes de navigation du Rhône)**

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Promotion du transport fluvial

- ❑ **Prospection commerciale pour le développement de nouvelles filières et de nouvelles chaînes logistiques sur le petit et le grand gabarit:**
  - ❑ Produits de recyclage (OM, mâchefers, BTP, bois plastiques, papier, ferrailles...)
  - ❑ Bois (grumes, plaquettes, rondins, bois de sciage,...)
  - ❑ Grande Distribution (conteneurs PW 45, palettes,...)
  - ❑ Véhicules
  - ❑ Masses indivisibles...
- ❑ **Protocole Grande Distribution signé le 1er juillet 2008**
- ❑ **Partenariats avec les ports maritimes (MED LINK PORT)**

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## Opérations labellisées Plan Rhône en 2008

	Investissements	Etat/VNF	Régions	FEDER	CNR	Autres
Ports fluviaux	5,2	1,0	0,5	1	0,9	1,7
Infrastructures fluviales	44,7	16,5	24,1	0,3	3,8	
Cale/compétitivité	3,6	0,5	0,3			2,9
Embranchements fluviaux	0,6	0,1	0,05			0,4
TOTAL	54	18,1	25	1,3	4,7	5

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

## *D é b a t e t p r i s e s d e p o s i t i o n*

❖ Dans Le cadre des **aides aux embranchements fluviaux**, VNF fait état de la mise à l'étude d'un projet de quai pour la société Novoceram à proximité de l'entreprise. L'OITC demande des explications à VNF à propos de cette opération.

Novoceram, entreprise qui produit des carrelages, et Emin Leydier, fabricant de papier, toutes deux installées à Saint Vallier, ont un projet commun pour un site potentiel de quai mutualisé. Une variante du projet prévoit que le site puisse être un quai public géré par une collectivité.

Novoceram fait le constat que, compte tenu du prix fluctuant du pétrole et de la distance du post acheminement (40 km), la solution actuelle manque de compétitivité, par rapport à un projet tout route. De ce fait, Novoceram et Emin Leydier s'interrogent sur la poursuite de l'utilisation des services du port de Valence. Pour cette raison, la possibilité de créer un nouveau quai spécifique a été envisagée, mais il ne s'agit, pour l'instant que d'une étude de faisabilité pour un trafic de 20 à 40000 tonnes. La solution d'un quai sur site, portée par la communauté de commune de Saint Vallier, est également envisagée.

L'OITC rappelle la nécessité d'avoir une cohérence globale en terme d'aménagement des ports sur l'ensemble du bassin, et rappelle que les marchandises concernées par ce projet sont en partie acheminées par le port de Valence

L'OITC réaffirme le fait que ces décisions relèvent d'une concertation globale qui doivent être envisagées dans le cadre du schéma portuaire de bassin. Les projets fluviaux nécessitent en effet des investissements lourds qui s'étalent sur le moyen et le long terme. Par conséquent, il est nécessaire que les décisions soient prises dans une vision d'ensemble.

L'OITC rappelle que les équipements fluviaux – notamment portuaire – doivent faire l'objet de fonds publics compte tenu de leur très faible rentabilité. A ce titre, il importe de veiller à ce que les nouveaux projets qui nécessiteront également des fonds publics soient complémentaires et ne viennent pas remettre en cause l'équilibre et l'efficacité des sites actuels.

❖ Sur le **volet formation du CPIER**, l'école de la batellerie ouvrira à la rentrée 2010 à Châlons-sur-Saône, avec le soutien du Conseil Général, du Conseil Régional, de la CCI, etc. avec une volonté affichée de former des personnes aptes à travailler dans le transport multimodal, afin de répondre à une demande croissante.

❖ Le **plan d'aide à la modernisation de la flotte**, deuxième plan de ce type, a été validé par la commission européenne. Ces plans, cohérents avec le plan Rhône proposent des actions qui visent à subventionner des bateaux, à rendre les motorisations plus respectueuses de l'environnement, à étudier des cales plus performantes, etc.

❖ Concernant l'**enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur le programme de modernisation du Canal du Rhône à Sète** (juin-juillet 2009), VNF souligne l'impact très positif des contributions des acteurs du fleuve et de l'OITC. Les travaux de la première tranche devraient démarrer début 2010.



# OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

Lyon, le 3 juillet 2009

Objet : Canal Rhône à Sète

Monsieur Louis SERENE  
Président de la commission d'enquête du canal  
du Rhône à Sète  
L'Orée des pins  
Impasse des Eyders  
11100 NARBONNE PLAGE

Monsieur le Président,

L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est représente auprès des Pouvoirs Publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des Chambres Consulaires (commerce / Industrie, Agriculture, Métiers et Artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie de Languedoc-Roussillon.

Organisme interconsulaire et interrégional, l'OITC du Sud-Est a pour mission d'exprimer les besoins des « chargeurs » en termes d'infrastructures de communication et de services de transport.

A ce titre, il a souhaité exprimer ses observations dans le cadre de la consultation publique qui se déroule actuellement. Vous voudrez bien les trouver ci-joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Jacques ESTOUR  
Président



# OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

Lyon, le 4 juillet 2009

## Avis de l'OITC du Sud Est sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le programme de modernisation du Canal du Rhône à Sète

*L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est représente auprès des Pouvoirs Publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des Chambres Consulaires (commerce / Industrie, Agriculture, Métiers et Artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie de Languedoc-Roussillon.*

*Organisme interconsulaire et interrégional, l'OITC du Sud-Est a pour mission d'exprimer les besoins des « chargeurs » en termes d'infrastructures de communication et de services de transport.*

Dans le cadre de la consultation publique organisée sur la modernisation du canal du Rhône à Sète, l'OITC du Sud-Est souhaite apporter les observations suivantes.

### **La modernisation du canal est un projet fédérateur pour l'ensemble du bassin fluvial Saône – Rhône – Méditerranée.**

La modernisation du canal s'inscrit dans la dynamique du transport fluvial observée sur le bassin fluvial du Rhône et de la Saône depuis 1997.

Dans ce cadre, l'amélioration de l'interface avec la mer constitue un atout supplémentaire pour le développement de l'axe fluvial Rhône Saône.

Il faut en effet souligner que l'interface maritime (Marseille - Fos et Sète) représente 70% du total du trafic fluvial du bassin.

Pour l'OITC du Sud-Est, la modernisation du canal a toute sa pertinence dans la mesure où elle concourt au développement de la façade méditerranéenne et aux échanges avec l'arrière pays.

Face à la puissance économique du Nord de l'Europe où se concentrent la plupart des centres de décision, il est impératif de renforcer le rayonnement des ports de la Méditerranée et leur hinterland par rapport aux ports de l'Europe du Nord qui captent la plus grande part des trafics.

Ce détournement de trafic est d'autant plus anormal qu'une partie des trafics de ces ports est en fait destinée – ou a pour provenance – l'espace économique du Sud-Est.

Ce décalage s'explique en partie par le manque de connexions terrestres des plates-formes portuaires françaises méditerranéenne.

La modernisation du canal du Rhône à Sète contribuera à l'amélioration de l'attractivité du port de Sète, en complément de Marseille – Fos.

### **L'OITC du Sud-Est souligne que la modernisation du canal répond aux besoins des chargeurs pour mieux utiliser le mode fluvial.**

Si le développement de ce mode fait partie des objectifs du Grenelle de l'environnement, l'OITC du Sud-Est souligne que c'est l'efficacité d'un mode de transport et l'efficacité de la chaîne logistique qui en justifient l'utilisation par les chargeurs et transporteurs.

La modernisation du canal du Rhône à Sète offrira de nouvelles opportunités aux chargeurs en améliorant la compétitivité de l'axe.

- Possibilité de faire passer des automoteurs de 2 300 à 2 500 tonnes et des convois d'une barge (gabarit classe 4).
- Chenal, toujours en alternat, mais avec des points de croisement tous les 10 km,
- Enfoncement entre 2,50 et 2,70 mètres (trois mètres de mouillage garanti),
- Largeur garantie pour des automoteurs de 11,40 mètres,
- Diminution du temps moyen de parcours de 18 heures à 12 heures.

Au-delà de ces caractéristiques, l'OITC souligne l'amélioration de la fiabilité du canal :

- barges stabilisées côté mer,
- sécurisation (poste d'attentes, ...)
- enfoncement garanti,
- tirant d'air amélioré sur 6 ponts.

Ces travaux donneront la possibilité d'utiliser des automoteurs avec deux couches de conteneurs ce qui pourra permettre une diversification des trafics du port de Sète.

**☐ L'OITC du Sud-Est relève la rigueur avec laquelle a été construit le projet pour respecter l'environnement :**

- présence d'un coordinateur environnement pour la préparation et le suivi des chantiers,
- préservation des habitats naturels,
- absence d'aménagements dans la réserve naturelle régionale et les terrains du conservatoire de littoral,
- suivi de la qualité des eaux,
- suivi écologique des zones remises en état.

Cette qualité environnementale ne permettra pas de passer le canal du Rhône à Sète au gabarit de classe 6 (convoi de deux barges).

Les travaux de modernisation aboutiront néanmoins à accepter des automoteurs de 2 500 tonnes environ, ce qui donnera une nouvelle dynamique au transport fluvial et une nouvelle attractivité au port de Sète.

## **En conclusion,**

- ▶ **L'OITC du Sud-Est émet un avis favorable au projet de modernisation du canal du Rhône à Sète, tel que présenté par le maître d'ouvrage dans l'étude préalable à l'enquête publique.**
- ▶ **Il souligne la qualité environnementale du projet qui aboutit à un compromis satisfaisant entre la nécessaire augmentation du gabarit du canal et son insertion dans un environnement sensible.**

**La démarche rigoureuse proposée par le maître d'ouvrage permettra de rénover les berges les plus dégradées côté mer, tout en fiabilisant le trafic fluvial.**

- ▶ **L'OITC du Sud-Est souligne enfin que les chargeurs demandent depuis 15 ans l'amélioration de ce canal.**

**Il importe que désormais la procédure soit menée sans retard. Ceci est d'autant plus impératif qu'une première tranche de 46 Millions d'euros est déjà réservée dans le contrat de projets interrégional pour la période 2007 – 2013, et que ce projet fait partie du plan de relance annoncé récemment par le Gouvernement.**

**La date butoir de 2018, pour l'achèvement du projet, doit être respectée.**

**POINT 3 : Le second plan Mission d'Intérêt Général 2008-2013 dans le cadre de la politique globale de CNR dans ce domaine.**

**Introduction Président MOREL**

Les Missions d'Intérêt Général de la CNR ont un grand intérêt pour l'OITC : pour l'efficacité des opérations et leurs incidences sur le terrain, mais aussi parce qu'elles inscrivent la CNR dans une dimension d'aménageur du territoire de plus en plus marquée. Cette dimension semble tout à fait fondamentale à l'OITC compte tenu de ses incidences sur la structuration de l'ensemble du bassin.

L'an dernier, à cette époque, le second plan n'était pas tout à fait officiel. Au-delà de ce programme maintenant définitif, CNR est en train de définir un plan plus global dans ce domaine que l'OITC souhaite voir présenté.

**Intervention de Michel COTE, Directeur Délégué au Développement, CNR,**



**CNR**  
Compagnie Nationale de Navigation  
LE DÉVELOPPEMENT DU TERRAIN

**OITC – Commission**  
**« Transport fluvial et maritime »**  
*le 6 novembre 2009*

*Intervention de M. Cote*  
*Directeur délégué au Développement Economique et Local*  
*CNR*

6 novembre 2009 OITC – Commission « transport fluvial et maritime »

**CNR**  
Compagnie Nationale de Navigation  
LE DÉVELOPPEMENT DU TERRAIN

**Les Missions d'Intérêt Général**

↳ Missions d'Intérêt Général en faveur des populations riveraines, des usagers et des collectivités concernées.

Elaboration et mise en œuvre tous les 5 ans (jusqu'en 2023) d'un plan dans les domaines de :

- la navigation et le développement de la voie d'eau,
- la production d'électricité hydraulique,
- l'environnement,
- l'ancrage local.

↳ **1<sup>er</sup> plan MIG (2004-2008)** : 127 M€ + 20,6 M€ de participations des différents partenaires (Etat, Régions, Départements, Collectivités locales).

6 novembre 2009 OITC – Commission « transport fluvial et maritime »