



document provisoire

Plan Rhône

CAHIER N°5 : TRANSPORTS

Gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône en assurant un meilleur équilibre et une complémentarité entre les différents modes de transports

sommaire

TRANSPORTS

5

INTRODUCTION 5/1

CHIFFRES CLES ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT 5/2

ACTEURS INSTITUTIONNELS ET PARTENARIATS NOUÉS 5/3

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PROGRAMME D'INTERVENTION 5/4

document provisoire

5

PROGRAMME D'INTERVENTION

5/5

RATTRAPER LE RETARD ET ÉVITER L'ENGORGEMENT

5/6

FAVORISER LE TRANSFERT MODAL VERS LA VOIE D'EAU

5/7

ANTICIPER LA CROISSANCE À MOYEN TERME

document provisoire



introduction

5/1

Le choix d'une politique de rééquilibrage modal de la route vers les modes moins polluants (fluvial, rail) est impératif. C'est le seul choix possible d'un développement durable qui concilie échanges, croissance et développement économique d'une part, et préoccupations en matière de qualité de vie de santé humaine et d'environnement d'autre part. Ce choix est de surcroît particulièrement stratégique dans la vallée du Rhône qui concentre déjà de très nombreux déplacements générant des fortes nuisances et des perspectives sérieuses de saturation des infrastructures routières.

Le plan Rhône s'inscrit dans cette politique de développement durable qui doit prendre en compte les enjeux d'aménagement, d'environnement et de desserte des territoires :

- par une approche fondée sur l'évaluation précise des capacités de transport des modes les moins polluants (capacité disponible et perspectives des trois voies ferrées et du fleuve), avant d'envisager toute augmentation de la capacité autoroutière en vallée du Rhône;
- par la mise en œuvre de premières mesures d'exploitation (réduction des vitesses sur l'A7, modulation des péages) et la valorisation des modes alternatifs à la route.

Si le présent volet porte plus spécifiquement sur l'analyse et les actions à mener en faveur du développement du transport fluvial, ces mesures seront naturellement à compléter plus globalement dans le cadre du débat public prévu au 1^{er} semestre 2006 sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Rappelons à ce titre que sur la base des hypothèses prises dans le document vallée du Rhône et arc languedocien - Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports (septembre 2004), les prévisions d'évolution du trafic global de marchandises à horizon 2020 sont d'environ +35% dans le couloir du

Rhône (de 71 millions de tonnes en 2002 à 97 en 2020 entre Valence et Orange), et + 55% sur l'arc languedocien (de 63 millions de tonnes en 2002 à 97 en 2020 entre Nîmes et Montpellier).

En matière de transport fluvial, la réflexion doit nécessairement prendre en compte deux dimensions :

- Les politiques en matière de sûreté, d'investissement et de développement doivent être menées de manière coordonnée sur l'ensemble du « bassin » de navigation pour prendre en compte la logique d'axe ;
- les réflexions en matière de développement du transport fluvial doivent naturellement prendre en compte une certaine « épaisseur » du territoire aux nœuds les plus stratégiques (zones d'activités, zones portuaires, ...).

La première observation a conduit dans le présent volet du plan Rhône à prendre en compte un périmètre élargi aux «affluents navigués» et leurs ports fluviaux, ainsi qu'aux débouchés maritimes. Le «bassin» de navigation considéré est donc constitué :

- de la Saône à grand gabarit et ses ports fluviaux entre Saint-Jean-de-Losne (Côte d'Or) et Lyon, ainsi qu'à la marge des canaux au gabarit Freycinet vers le nord
- du Rhône et de ses ports fluviaux, ainsi que de son débouché maritime à Fos
- du Petit Rhône d'Arles à Saint-Gilles, poursuivi par le canal du Rhône à Sète, ainsi que le débouché maritime que constitue le port de Sète

La seconde observation vise à rappeler l'enjeu fort à mieux prendre en compte le développement du transport fluvial et les opportunités qu'il ouvre dans le cadre des démarches de planification et d'aménagement du territoire pilotées par l'Etat (directive territoriale d'aménagement - DTA) et auxquelles l'Etat est associé, notamment à travers les schémas de cohérence territoriale (SCOT de l'aire urbaine lyonnaise, SCOT des Rives du Rhône, SCOT d'Avignon, ...).

Gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône

Chiffres clés et perspectives de développement

Une part modale faible de la voie fluviale...

Au niveau national, la part modale du transport fluvial est de l'ordre de 3%, très faible par rapport à certains de nos voisins (10 à 15% des échanges pour la Belgique et l'Allemagne) : les Pays-Bas sont un exemple extrême puisque le fluvial y représente un mode de transport décisif avec 40% de part modale, sur un territoire beaucoup plus resserré et mieux desservi par la voie fluviale.

La géographie française et le manque d'homogénéité du réseau fluvial français expliquent en partie la faiblesse de la part modale de la voie d'eau au niveau national : néanmoins dans les régions françaises bien desservies la part modale peut atteindre 10% (bassins de la Seine, du Rhin ou de la Moselle).

Cette très faible part modale est aussi en partie la conséquence du long délaissement du transport fluvial par la puissance publique jusqu'à la fin des années 1980, accentué sur la bassin Rhône-Saône par son enclavement vis-à-vis des bassins du Rhin, de la Seine et de la Moselle. Cette situation a conduit jusqu'à la fin des années 1980 à une dégradation des infrastructures portuaires et de navigation, un vieillissement de la cale et une profession en déclin.

... mais un contexte qui évolue et une volonté de rééquilibrage

On assiste cependant depuis une quinzaine d'années à un renouveau et une modernisation du transport fluvial, impulsés à la fois par les pouvoirs publics et le dynamisme des professionnels du transport.

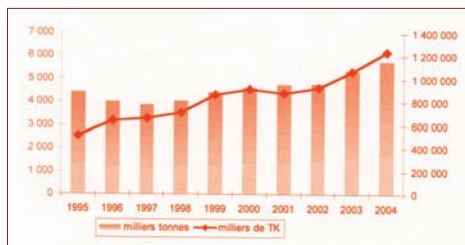
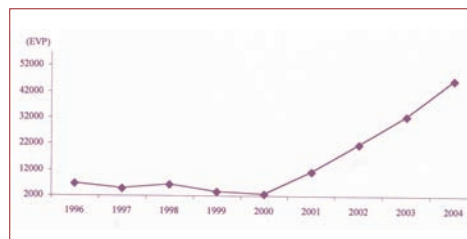


Figure 1 : évolution du trafic fluvial Rhône-Saône entre 1995 et 2004

L'augmentation régulière sur dix ans des trafics mesurée en prestations (t.km) traduit une évolution forte de la répartition des marchandises transportées, vers des produits à plus forte valeur ajoutée : moins de sables et graviers et de minerais, plus de céréales, d'engrais, de produits chimiques et pétroliers, de marchandises diverses conteneurisées.

De la même manière, le trafic est en forte augmentation sur le canal du Rhône à Sète, passant de 130 000 tonnes en 1993 à 300 000 tonnes en 2004, la croissance étant la plus significative sur les 4 dernières années. Les marchandises transportées restent plus traditionnelles sur le canal du Rhône à Sète (vrac de charbon, céréales, engrais, sel, ...).

On assiste également depuis 2001 au boom du trafic des conteneurs, depuis l'ouverture en 2001 de la première ligne régulière entre Fos, Lyon, Macon et Chalon. La ligne a depuis été renforcée, et un nouvel opérateur a mis en place fin 2004 une nouvelle desserte entre Fos,



Valence et Lyon
Figure 2 : nombre de conteneurs (EVP) transportés entre Fos et Lyon

EVOLUTION

5/2

5/2

En 2004, le transport fluvial de marchandises sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône a atteint en volume 5.7 millions de tonnes, et en prestations (t.km) 1.2 milliard de t.km. Le trafic sur le Canal du Rhône à Sète a représenté 300 000 tonnes en 2004, et est en forte croissance en 2005 (prévision de trafic 2005 de 450 000 tonnes). Au global, cela représente environ 10% du trafic national par voie fluviale (mesuré en volume).

Un transport fluvial sur le bassin Rhône-Saône qui possède un vrai potentiel de développement

Indépendamment des difficultés actuelles ou futures des autres modes de transport, l'opportunité du développement du fluvial dans le bassin repose sur ses atouts et potentialités propres. Malgré les difficultés et les freins analysés par la suite, les avantages de la voie d'eau intéressent aujourd'hui un certain nombre de chargeurs du bassin :

- la rationalité et la massification des flux, et des techniques de manutention limitant l'immobilisation dans les ports ;
- la sécurité : du point de vue de l'accidentologie et des risques (croisement de la probabilité d'accident avec les conséquences de ces accidents), le mode fluvial présente une probabilité de dégâts 2 fois inférieure à celle du fer, et 7 fois inférieure à celle de la route par t.km transportée (chiffres 2000 portant sur les transports de matières dangereuses) ;
- La fiabilité des temps de parcours et l'intégrité de la marchandise ;
- Le respect de l'environnement.

	Route	Fer	Eau
Quantité transportée avec 1 kg de carburant sur 1 km (en tonnes)*	50	100	130 (Freycinet) 200 (convoi poussé)
Coûts externes de nuisance pour l'environnement (en euros/100 tk)**	86,4	10,9	13,5
Nombre de véhicules pour 4 400 tonnes de marchandises*	176 camions	3 à 4 trains (110 wagons)	1 convoi poussé avec 2 barges

Sources : *ADEME Direction de l'Air et des Transports - ** Ministère Equipement et Transports

Pour le bassin Rhône-Saône, la décomposition du trafic 2004 selon les marchandises transportées est illustrée ci-dessous.



Répartition* 2004 des tonnes transportées



Répartition* 2004 des TK transportées

Cette décomposition traduit une activité assez équilibrée (en prestations) entre les différents types de marchandises, ce qui permet d'atténuer l'impact des aléas éventuels qui peuvent atteindre tel ou tel secteur économique (comme cela a été le cas en 2003 du secteur agricole du fait de la canicule).

* Répartition de l'ensemble des trafics fluviaux et fluvio-maritimes

Gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône

Acteurs institutionnels et partenariats noués

En application de la loi du 27 mai 1921 portant aménagement du Rhône de la frontière suisse à la mer, l'Etat a concédé l'aménagement du Rhône à la compagnie nationale du Rhône (CNR), au triple point de vue de l'utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation, de l'irrigation et des autres emplois agricoles. Les plupart des ports fluviaux du Rhône sont inclus dans le périmètre de la concession à la CNR.

Dans le cadre du décret du 16 juin 2003 portant huitième avenant à la convention de concession générale de l'aménagement du Rhône, l'Etat a demandé à la CNR de proposer un schéma directeur (décliné en plans pluriannuels jusqu'au terme de la concession fixé au 31/12/2023) d'actions allant au-delà des obligations antérieures de la concession : en matière de production d'électricité hydraulique, de navigation, d'irrigation, d'environnement, et d'ancrage local en lien avec les collectivités territoriales. Le premier Plan à cinq ans a été validé par l'Etat le 22 juillet 2004.

En matière de navigation, les actions essentielles de ce premier plan sont les suivantes :

- fiabiliser et sécuriser les écluses ;
- atteindre dès 2004 les exigences de performance et de disponibilité de la voie d'eau prévues par le schéma directeur ;
- développer un système d'information aux utilisateurs de la voie d'eau ;
- contribuer à la réalisation du 2ème terminal à conteneurs du PLEH pour faire face à une très rapide progression du trafic de conteneurs ;
- engager dès le premier plan le rétablissement de la navigabilité du Haut-Rhône à partir de l'accès du canal de Savière entre Rhône et lac du Bourget, où

le tourisme fluvial et la plaisance sont déjà développés et représentent un enjeu économique et touristique régional

La Saône, le Petit Rhône et le Canal du Rhône à Sète sont gérés et exploités par Voies navigables de France (VNF), établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial créé en 1991, sous tutelle du ministère de l'Equipement et des transports. L'Etat a également confié à l'établissement VNF le rôle d'autorité concédante des ports fluviaux de la Saône, dont les concessionnaires sont les chambres de commerce et d'industrie des territoires concernés.

Il convient toutefois de rappeler que les lois du 30 juillet 2003 (loi « Bachelot ») et du 13 août 2004 (relative aux libertés et responsabilités locales) prévoient que les collectivités territoriales peuvent demander le transfert de ces ports, priorité étant donnée à la Région en cas de demandes multiples.

Un certain nombre de partenariats techniques et financiers ont été noués avec les collectivités territoriales en matière de développement du transport fluvial avec la signature des contrats Etat Région 2000-2006. Pour mémoire, on peut rappeler :

- Sur le réseau à gabarit Freycinet en Bourgogne et en Franche Comté : le programme Avenir du Territoire entre Saône et Rhin, ainsi que les CPER Franche-Comté et Bourgogne ont un volet de restauration et de valorisation des infrastructures fluviales
- Sur le réseau à grand gabarit :
 - le volet fluvial du CPER Bourgogne (6 M€) en Saône-et-Loire est consacré principalement à la modernisation des ports de Mâcon et Chalon-sur-Saône
 - le volet fluvial du CPER Rhône-Alpes (16.8 M€) porte principalement sur la modernisation des ports (Villefranche, Port Edouard Herriot, Valence, Vienne,...), les aides à la réalisation d'embranchements privés, la modernisation du barrage de Couzon
 - le volet fluvial du CPER Provence Alpes Côte d'Azur (10.8 M€) porte pour moitié

5/3



5/3

sur les travaux du SYMADREM sur les quais d'Arles, et pour moitié sur les opérations de modernisation portuaire (Arles, Fos,...) et d'aide aux embranchements fluviaux ;

- Le volet fluvial du CPER Languedoc Roussillon (8.6 M€) porte principalement sur les travaux de berges du canal du Rhône à Sète, et son important volet portuaire (42 M€) porte pour moitié sur le Port de Sète (achèvement du quai multivrac, réaménagement de quais, aménagement du bassin à pétrole et de la darse 2) et pour moitié sur Port-la-Nouvelle.

D'autres initiatives plus récentes sont également emblématiques de l'enjeu de cohérence à l'échelle du bassin Rhône-Saône, des actions en faveur de l'intermodalité dans le transport des marchandises, et de l'implication des collectivités territoriales concernées :

· Ainsi le port autonome de Marseille, VNF et la CNR ont signé en juillet 2002 le contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône-Saône et au Port de Marseille-Fos, ouvrant ainsi la voie à une amélioration coordonnée du traitement des trafics fluviaux, des procédures douanières, et à une véritable politique de ports avancés pour le port autonome de Marseille

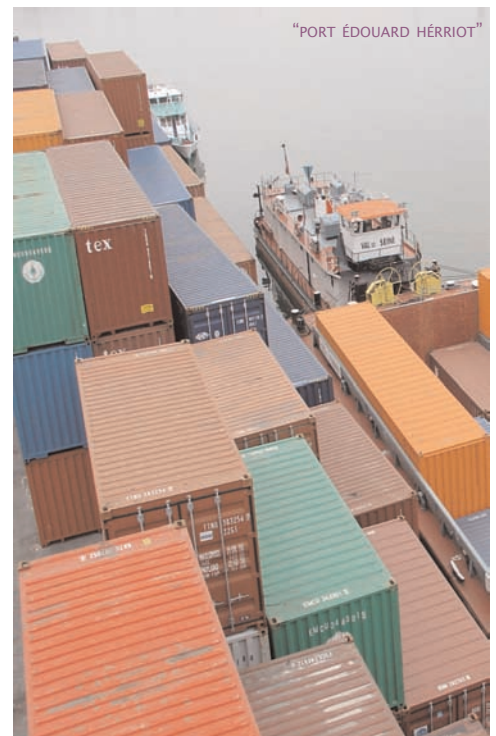
· Plus récemment, VNF a aménagé en 2005 une première tranche de la plateforme multimodale du port de Pagny



BATEAU DE SEL ET SILO
CÉRÉALIER À PAGNY

(Côte d'Or), avec un co-financement assuré à parité par les trois régions Bourgogne, Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur.

· Le 7 septembre 2005, la charte partenariale du Port de Lyon Edouard Herriot dans l'aire métropolitaine lyonnaise a été signée entre l'Etat, la région Rhône-Alpes, VNF, la CNR, la Communauté urbaine de Lyon, la Ville de Lyon et la Ville de Saint-Fons : elle vise à orienter l'évolution du Port Edouard Herriot dans la métropole lyonnaise, le maintien et le développement de ce port fluvial majeur au centre de l'agglomération étant un atout dans le cadre d'un rééquilibrage modal des flux de transports.



· Enfin, le 14 septembre 2005, la compagnie nationale du Rhône, et la Région Rhône-Alpes ont signé une convention de partenariat en vue de favoriser l'émergence de projets, dans un

Gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône

souci de convergence des aides financières et de vision globale et stratégique sur les différentes thématiques liées au fleuve Rhône

En cohérence avec les ambitions du schéma directeur de la concession du Rhône à la CNR, l'avant projet sommaire d'itinéraire de la Saône à grand gabarit a été approuvé début 2005 par l'établissement Voies navigables de France : il retient, avec l'aval du ministère de l'Équipement et des Transports, un scénario de développement et de report modal fort visant à doubler en dix ans les tonnages transportés par voie fluviale sur le bassin Rhône-Saône, soit 10 millions de tonnes à l'horizon 2015.

L'avant-projet sommaire d'itinéraire portant sur le Petit Rhône et le canal du Rhône à Sète, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de VNF, devrait également être terminé courant 2006. Il devrait retenir un objectif de trafic d'1 million de tonnes a minima à horizon 2015.

Dans ce contexte, au-delà de la nécessaire mise en cohérence et en perspective, le présent volet du plan Rhône propose soit l'accélération d'actions déjà définies (par exemple par le biais de co-financements non antérieurement établis), soit le plus souvent la mise en œuvre d'actions nouvelles permettant de renforcer les politiques et investissements menés en faveur du développement de l'intermodalité et notamment du transport fluvial, et d'approfondir le partenariat avec les collectivités territoriales.

Le montant des actions proposées dans la partie suivante pour le volet cinq du plan Rhône est d'environ 450 M€ sur la période 2006-2015, dont environ 300 M€ sur une première phase de cinq à sept ans. Ces chiffres représentent les financements globaux d'investissement (maître d'ouvrage public ou privé + financement des partenaires).

Les orientations stratégiques du programme d'intervention

5/4

Une carte européenne des voies navigables exprime que le Rhône, complété par la Saône à grand gabarit, est une formidable voie d'échange entre le cœur de l'Europe et la Méditerranée (donc l'Asie).

Vers le nord, cette voie est un cul-de-sac pour les bateaux de capacité supérieure au gabarit Freycinet. Toute interconnexion fluviale moderne est impossible entre les bassins septentrionaux et l'axe Rhône Saône.

Vers le sud, trois débouchés sur la Méditerranée dont l'un condamné par l'effondrement du tunnel à grand gabarit du Rove qui interdit, depuis les années soixante, l'accès fluvial aux bassins Est de Marseille avec leurs marchandises et leurs services de réparation navale.

Les deux autres, accessibles, sont les ports de Sète et de Fos qui présentent chacun des contraintes de natures différentes.

La liaison entre Sète et le Rhône limitée en tonnage, en largeur et par ses conditions de circulation (majoritairement à une seule voie), ne permet pas d'utiliser à plein les intéressantes capacités du port de Sète.

La prédominance maritime de Fos conduit certains acteurs à arbitrer parfois en défaveur du fluvial, alors même que les conflits sociaux portuaires paraissent s'atténuer. Il convient également de noter que les principaux projets de développement du Port Autonome de Marseille sont des terminaux privés distincts dont le fonctionnement est susceptible de réduire les conflits sociaux.



5/4

Pour des raisons anciennes, liées aussi au caractère impétueux du "dieu Rhône", le trafic sur cet axe était, jusqu'à la fin du XXème siècle, insignifiant en comparaison de celui des fleuves septentrionaux, larges, calmes et interconnectés, seules voies commodes d'accès depuis des temps immémoriaux. Depuis quelques années, le trafic fluvial du bassin Rhône Saône affiche des taux de croissance supérieurs aux chiffres nationaux. En 2005, il pourrait être deux fois plus important avec un taux de plus de 30% en tonnes kilométriques. Et depuis l'ouverture de la première ligne régulière de conteneurs, en 2001, le taux de croissance de ces derniers avoisine 50 % chaque année.

L'enclavement du bassin, son extrême dépendance de Fos, seul réel débouché actuel, l'impétuosité du Rhône, qui parfois cumulée au mistral, rend la navigation plus subtile qu'ailleurs, pourraient rapidement devenir un frein au développement du trafic fluvial et au transfert modal correspondant.

Si cette croissance ne se heurte aujourd'hui qu'à peu de difficultés en raison des réserves de capacités de la voie d'eau elle-même, il n'est pas de même pour les installations terrestres portuaires de stockage, de manutention et parfois d'accessibilité routière ou ferroviaire.

A l'image de ses concurrents du nord, le port de Fos tend à industrialiser son activité, et est lui-même victime de son succès. Ses capacités propres sont considérables et les infrastructures capables d'absorber, à quelques aménagements près, le développement des volumes à l'horizon Fos 2XL. Mais les moyens d'évacuation "vers l'arrière" des marchandises, en particulier les conteneurs, sont limités du fait d'une desserte routière dont l'exploitation est aujourd'hui inadaptée à l'industrialisation de la chaîne logistique, et d'un service ferroviaire dont l'exploitation est en cours de restructuration.

Avec la capacité de réserve qu'il offre, le fleuve est, sans conteste, un moyen massifié performant et complémentaire du ferroviaire pour évacuer une partie de ces marchandises sans porter atteinte à l'environnement humain et naturel traversé.

Il ne faut pas oublier que cette disponibilité de la voie d'eau peut aussi servir, pour l'exportation, à approvisionner les ports de Fos et Sète de marchandises en provenance de la partie septentrionale de l'Europe.

Si les réserves de capacité de l'infrastructure sont grandes, il n'en est pas de même de la "cale", c'est-à-dire de l'offre de transport.

Les bateaux ayant atteint les dimensions maximales admises par les écluses, il faut en accroître le nombre pour faire face à la demande. Disponibles dans les bassins du nord et du nord-est de l'Europe ils ne peuvent rejoindre le bassin Rhône Saône que par la voie maritime, longue et coûteuse. Or, l'économie de marché commande de ne déplacer de bateau que dans une perspective de plein emploi. Cela conduit à un déséquilibre structurel entre l'offre et la demande de transport avec un surenchérissement du coût pénalisant le fluvial par rapport aux autres modes.

En revenant à la même carte européenne, il apparaît aussi clairement combien les Alpes constituent une entrave aux échanges routiers et ferroviaires ouest-est. Certains d'entre eux, de France ou d'Espagne vers l'Italie par exemple, ne pourraient-ils opportunément contourner cet obstacle par la mer, depuis Sète et Fos, utilisant en complément le couloir rhodanien selon leur origine ? Il en est de même pour les Pyrénées.

L'ensemble de ces constats conduit à proposer des orientations hiérarchisées dans le temps pour permettre d'accompagner, voire d'anticiper un développement harmonieux du transport fluvial, sans oublier le tourisme :

Programme d'intervention

5/5

Rattraper le retard et éviter l'engorgement

Réaliser un schéma général sur le rôle et le devenir des différents ports de l'axe Rhône Saône pour en optimiser les capacités à court terme en jouant d'avantage sur leur complémentarité que sur leur concurrence

Aménager et étendre les ports fluviaux (et préserver leurs capacités de desserte terrestre) en réservant les emprises "bord à voie d'eau" aux activités en liaison avec le fluvial

Aménager et garantir une meilleure connexion entre le fluvial et le maritime à Fos et à Sète

Réaliser les investissements nécessaires, raisonnables en comparaison des autres modes de transports, pour garantir fiabilité et sécurité du transport fluvial et une meilleure interconnexion avec le réseau ferré

Faciliter la venue de nouveaux bateaux dans le bassin, pour peser sur les coûts fluviaux, en leur offrant des services à la hauteur, notamment en matière de réparation navale

Faciliter les recrutements pour les professionnels du transport fluvial en faisant connaître et en assurant la promotion de ces métiers, et d'améliorer la formation aux spécificités de la navigation sur le Rhône.

Sauvegarder une activité Freycinet, seule liaison possible vers les bassins du nord, en maintenant les rectangles de navigation par des dragages rendus parfois fort coûteux s'il s'agit de

sédiments pollués, en rénovant la flotte et en essayant de trouver de nouveaux débouchés.

Favoriser le transfert modal vers la voie d'eau

Mettre en place des dispositifs législatifs, réglementaires et financiers

Susciter de nouvelles utilisations du mode fluvial

Anticiper la croissance à moyen terme

· en améliorant quantitativement et qualitativement les débouchés sur la Méditerranée avec le calibrage de la liaison Sète - Rhône et en examinant l'opportunité d'ouvrir le tunnel du Rove vers les bassins historiques de Marseille ;

· en augmentant, lorsque nécessaire, la capacité de la voie d'eau avec l'allongement des écluses de la Saône, et une position de veille active sur le trafic afin d'envisager éventuellement le doublement des écluses du Rhône ;

· en accélérant la liaison Saône - Moselle pour ouvrir au grand gabarit la Méditerranée sur les bassins septentrionaux via le Rhône et la Saône, si l'étude d'opportunité en cours conclut en ce sens.

5/6

5/7