

MODIFICATIONS A APPORTER A L'ACTUALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR ANNEXE AU CCG DE LA CONCESSION CNR SUR LE RHONE

(Modifications demandées en rouge dans le texte)

A. Amélioration de la fiabilité, de la sécurité, de la disponibilité et de la capacité des ouvrages

Le doublement des portes aval des écluses de Bollène et de Châteauneuf-du-Rhône, soutenu par les transporteurs en ce qu'il apporte la sécurité nécessaire à la continuité du service en cas de panne des portes principales, doit être réintroduit.

B- Remise en navigabilité du Haut Rhône

Le projet doit être envisagé, avec toutes les parties prenantes (Etat, CNR, EDF), comme un projet global et avec toutes ses composantes de l'amont vers l'aval, tourisme fluvial, activités fluvestres, logistique urbaine.

Ceci implique que l'Etat affirme clairement sa volonté de ne pas hypothéquer l'avenir afin de permettre à terme la réalisation de la liaison de LYON à SEYSSEL. La formule en page 7 du schéma directeur de CNR « construction ou remise en service des ouvrages à la demande expresse de l'Etat... » est insuffisante.

Il serait souhaitable que l'Etat s'engage sans retard la réouverture de la voie navigable entre CUSSET et JONS dans la concession EDF renouvelée jusqu'en 2041, en menant une concertation que nous appelons vivement de nos vœux dans une forme proche de celle conduite pour CNR.

Il est essentiel par ailleurs que le projet d'usine hydroélectrique à St ROMAIN DE JALIONAS mentionne une écluse. Quand bien même, la réalisation de cet ouvrage reste à ce jour incertaine, il est choquant que les « esquisses » ne comportent pas un emplacement pour une future écluse.

Pour le cas où cet investissement ne pourrait pas se réaliser, ce n'est pas à l'Etat de « récupérer » auprès du concessionnaire le montant éventuellement non dépensé. Ce montant devrait être obligatoirement réaffecté soit aux plans quinquennaux soit au programme des travaux de la concession, soit à des réserves comme indiqué ci-dessus, mais sûrement pas au budget général de l'Etat.

C. - Amélioration de la qualité du service de navigation

Contribution, avec l'ensemble des acteurs intéressés, au développement de services à destination des usagers de la voie navigable à travers notamment :

- Services aux bateaux et navigants ;
- Services aux écluses ;
- Services d'information des usagers sur les conditions de navigation ;
- Services sur les quais, appontements et postes d'attente ;
- Dispositif d'indemnisation des usagers en cas d'interruption ou de restriction de navigation suite à avarie d'un ouvrage
- Simulateur de navigation

- **Maintien d'un outil de maintenance et réparation navale**

D. - Contribution au développement du transport par voie navigable et des sites industriels et portuaires

Gouvernance et intégration portuaire

De façon générale, association chaque fois que nécessaire, notamment par la recherche de partenariats, avec les autres acteurs du transport fluvial, en particulier Voies Navigables de France, les ports français de la façade méditerranéenne dont notamment le Grand Port Maritime de Marseille et le port de Sète, les collectivités territoriales et les chambres de commerce et d'industrie, ainsi que les chargeurs, les transporteurs **et leurs organisations professionnelles respectives** ainsi que toute autre organisations concernée (type l'association Medlink) aux actions suivantes :....

Développement des filières économiques et industrielles

- Contribution à la structuration de filières économiques et industrielles autour des ports et de la voie d'eau, notamment celles disposant d'un potentiel de massification important (exemple : filières du recyclage, du traitement des déchets de construction et du BTP, de l'économie circulaire, de l'écologie industrielle, etc...)
- **Contribution au développement des transports fluviaux de pré et post acheminement maritime au départ du port de Fos**
- **Contribution à la transition énergétique de la flotte fluviale par l'installation d'infrastructures de distribution de nouvelles énergies**
- Contribution au développement des métiers de la navigation fluviale et de la réparation navale ;
- Contribution à l'émergence, notamment par l'expérimentation, d'une filière logistique urbaine et fluviale et accompagnement de projets œuvrant à une logistique du dernier kilomètre durable ;
- Contribution à la réflexion stratégique sur l'axe Rhône-Saône afin de positionner au mieux les futurs projets énergétiques, notamment pour la filière hydrogène et biomasse ou pour les plateformes de distribution multi-énergies ;
- Accompagnement technique et/ou financier de travaux de recherche

E. - Contribution au développement du tourisme fluvial

Mises en place de bornes électriques de forte puissance pour le stationnement à quai des paquebots fluviaux.

MODIFICATIONS AUX NOUVELLES CCG ENVISAGEES

Article 1 Contenu de la concession

Sont cités « le seuil et l'écluse située à Caluire ». **Il faudrait écrire « Caluire et Villeurbanne »**. Bien qu'intégrée dans la concession CNR depuis le 8ème avenant en 2003, l'accès à cette écluse n'a pas été entretenu, à l'aval et plus encore à l'amont, ce qui risque de compromettre à terme la possibilité de sa remise en service. L'amoncellement de limon a déjà créé une « ile » à l'amont de la porte de l'écluse. Ce point est bien sûr à lier à l'objectif de remise en navigabilité du Haut-Rhône

Art. 2 Consistance de la concession

alinéa IV : Si l'inclusion des données au patrimoine de la concession est bien prévue dans cet article, il conviendrait en outre de les rendre accessibles. En particulier les données AIS des bateaux en navigation sur le Rhône ne sont actuellement pas disponibles sur les SIF contrairement à celles de la Saône par exemple. **Une réponse technique est en attente sur ce point.**

Article 7 - Dispositions relative à la navigation et au flottage

I. À l'amont de Lyon, au sein du périmètre de la concession, jusqu'à l'aval de l'aménagement de Seyssel, des ouvrages de navigation seront réalisés pour aménager une voie navigable de catégorie I, au sens de la circulaire n° 76-38 du 1er mars 1976 modifiée du ministre de l'équipement, des transports et du logement relative aux caractéristiques des voies navigables.

Les caractéristiques principales de cette voie navigable seront les suivantes :

1° Chenal de navigation : Largeur minimum à la profondeur **de 2 mètres** au-dessous du niveau des plus basses eaux navigables (PBEN) : 16 mètres ; **Revenir à 2, 70 mètres.**

Article 7 : alinéa IV-2 : Amélioration de la sécurité et fiabilité de la voie navigable.

Le simulateur de navigation du Rhône, recommandé en 2006 par les autorités de la sécurité (BEATT), suite à des accidents survenus en des points singuliers du Rhône doit pouvoir être maintenu en service, la CNR doit continuer avec d'autres partenaires à en assumer la pérennité. La CNR a bien identifié ce sujet. **Il restera à l'inscrire dans la programmation du « plan 5Rhône ».**

Art. 30 Sécurité et **sureté**

Le terme de « sûreté » disparaît du cahier des charges général de la concession. Cette notion est pourtant complémentaire de celle de « sécurité » et mériterait d'être qualifiée au même titre. Elle est une « garantie » de la recherche de la plus grande fiabilité des aménagements, en particulier les écluses.

ELABORATION DU PLAN 5RHONE1

L'abondement par la CNR à des investissements contribuant au développement des transports sur l'ensemble de l'axe, même situés hors du périmètre géographique de la concession, soit clairement posé, par exemple afin de faciliter le transfert des conteneurs sur barge à Fos ou pour accélérer le plan de travaux sur le canal du Rhône à Sète...

Concernant le volume financier d'engagement sur les 5 prochaines années qui serait porté à 160 millions d'euros contre 140 sur la dernière période, il est dit que ces investissements viendraient s'ajouter aux investissements de maintenance habituelle (Environ 46 millions par an) et au programme d'études et de travaux additionnels d'environ 500 millions d'euros.

Il n'en demeure pas moins que la part réservée à la navigation dans les MIG n'a fait que décliner depuis le premier plan en 2004-2008 passant de 55 % à 20 %. Cette tendance doit être inversée au regard des propositions des transporteurs, l'enveloppe prévue de 38 M€ pour la navigation dans le plan 5Rhône est insuffisante pour inverser la tendance (23 % du total du plan).

Un régime d'incitation beaucoup plus puissant en faveur du recours au transport fluvial doit être mis en œuvre par le biais du Plan à l'instar des outils dont s'est doté le port autonome de Paris (i.e. COT).

E2F demande que les opérations d'infrastructures suivantes soient inscrites dans le Plan 5Rhône1 :

Le doublement des portes aval des écluses de Bollène et de Châteauneuf-du-Rhône. Ce projet est soutenu par les transporteurs en ce qu'il apporte la sécurité nécessaire à la continuité du service en cas de panne des portes principales.

La question du développement du Port Edouard Herriot, port avancé et « miroir » du port de Fos ne fait pas l'objet de développements écrits dans le dossier de consultation.

Afin d'accroître la compétitivité du mode fluvial sur le corridor, les transporteurs considèrent :

- Qu'il est indispensable dans la perspective de la généralisation du transport de conteneurs « High Cube » sur le Rhône de disposer d'un rectangle de navigation passant de 6,30 m à 6,80 m pour accroître la compétitivité de l'axe. Cette amélioration du gabarit permettra aux transporteurs de charger à 3 couches de conteneurs « high cube » contre 2 actuellement améliorant considérablement la compétitivité du transport fluvial. Il s'agit pour ce faire de surélever 5 ponts entre Fos et Lyon.
- Qu'il serait opportun d'étudier la possibilité de faire passer le mouillage du Rhône à 3,50m (contre 3,00 m actuellement), ce qui le rendrait cohérent avec celui de la Saône, et permettrait de charger 500 t supplémentaires pour un convoi de 110 m.

Les transporteurs souhaitent la mise au grand gabarit de la Saône entre la Saône et Tavaux ce qui suppose d'élargir sur 7 Km le canal du Rhône au Rhin afin de capter les flux industriels sur la zone et notamment la chimie.

Sur l'utilité d'investir pour la construction de nouvelles écluses (Sault – Brenaz, la Freyssine...) et l'entretien de plusieurs canaux comme le canal de Savières ou l'amélioration de certaines infrastructures portuaires, E2F n'y ait évidemment pas opposé mais demande que la Profession soit consultée le plus en amont possible afin d'évaluer les éléments techniques et d'opportunité.