

COMPTE RENDU du « 5 à 7 » du 13 novembre 2014

« PLAN RHONE-SAONE »



C'est devant une nombreuse assistance que **Jean-François GROS** présente les deux intervenants :

M. Pierre BEZINA,
directeur des politiques territoriales
à la Région Rhône-Alpes



M. Nicolas CHARTRE,
responsable du Développement
à la Direction Territoriale Rhône-Saône
de VNF.

M. Pierre BEZINA précise que le « Plan Rhône-Saône » est un système partenarial qui trouve son origine en 2003 par une prise de conscience des élus pour régler les problèmes d'inondations dans un projet global plus vaste.

Ce sont cinq régions qui sont concernées : Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bourgogne, Franche-Comté, en relation avec la partie suisse et avec VNF, la CNR, l'Agence de l'Eau et tous les services de l'Etat.

Le but du « Plan Rhône-Saône » est de poser une stratégie globale d'intervention et d'apporter des réponses pour faire en sorte que tous les problèmes soient résolus malgré leur extrême complexité. Le deuxième contrat interrégional est en préparation.



C'est la région Rhône-Alpes qui est mandatée par l'Etat et les autres régions pour préparer l'intervention de l'Europe sur 2015-2020 et qui gèrera les fonds européens.

Le programme opérationnel interrégional (dossier exigé par l'Europe pour déléguer la gestion de ses fonds), pour un montant de 33 millions d'euros, est en cours d'élaboration en concertation avec l'administration européenne qui exige une cohérence entre les actions du « Plan Rhône-Saône » et ses priorités ainsi qu'un suivi de l'évolution avec des indicateurs de réussite.

Ce dossier, établi en concertation avec les services de l'Etat et de tous les partenaires, comporte trois axes prioritaires : inondations, transport fluvial et restauration des cours d'eau.

Jean-François GROS donne la parole à la salle pour une première série de questions.

Question : l'Europe est-elle un frein ou un catalyseur ?

L'Europe est un partenaire exigeant, ce n'est pas seulement un guichet. Elle ne finance que des projets qui se rattachent à ses propres politiques. L'Europe porte des projets à son échelle et c'est à la Région de la traduire. Au départ il faut un certain temps pour établir cette cohérence entre les projets locaux et les objectifs européens, mais après c'est la Région qui gèrera l'argent de l'Europe.

Question : Quelle est l'action des élus européens de la région ?

Les élus de la région ont fait le travail d'explication de notre projet local et de lobbying auprès des autres élus et des commissaires européens, ce qui a permis par exemple l'ouverture d'une ligne de crédits « transport fluvial ». Par ailleurs la Région a sa propre délégation à Bruxelles et ce travail de contact est maintenant habituel.

Question : La subvention demandée au FEDER est de 33 millions d'euros, mais de combien est la masse globale ?

Elle est d'environ 180 millions d'euros pour le transport fluvial. L'axe Rhône-Saône étant identifié au niveau européen dans le RTET (Réseau Trans Européen Transports). Mais pour le reste il est difficile d'avancer des chiffres car il y aura des choix à faire avec des priorités nationales qui interfèrent dans les décisions.

M. Nicolas CHARTRE, après avoir excusé M. Rousset du SGAR et M. Norotte de VNF, présente le volet «transport fluvial» du «Plan Rhône-Saône».

Il rappelle que 220 millions d'euros ont été dépensés sur le volet fluvial du précédent Plan Rhône (2007-2013) et qu'un prochain plan pour 2014-2020 est en cours d'élaboration.

Il comporte cinq axes de travail :

- 1 - Développer le trafic en travaillant sur la demande : prospection des trafics, études stratégiques de marché, aides au report modal, aide à la modernisation de la cale.
- 2 - Développer les actions de formation en faveur des métiers de la voie d'eau : développement du simulateur de navigation sur le Rhône et la Saône, renforcement de la formation initiale et de la formation continue, création d'un module transport fluvial dans les formations initiales des transports.
- 3 - Poursuivre et optimiser les opérations d'infrastructure fluviale : optimisation du réseau de transport (modernisation du canal du Rhône à Sète), poursuite des opérations d'aménagements portuaires (quais, stationnement, outillage).
- 4 - Accompagner la croissance du trafic : système d'information fluviale des navigants, amélioration de la qualité des services des ports de commerce, action pour la réparation navale (modernisation du slipway d'Arles et étude d'opportunité d'un second site de réparation navale).
- 5 - Poursuivre les actions de recherche innovation : motorisation propre des unités fluviales, logistiques intermodales innovantes (travail sur les conteneurs 45 pieds, logistique urbaine).

Jean-François GROS ouvre le débat :

Question : Qu'en est-il de l'état de la batellerie sur le bassin Rhône-Saône ?

Il y a toujours des problèmes pour la batellerie mais on constate un petit mieux. Le bassin est fermé et les trafics sont fluctuants (céréales, sel, charbon,...). Le préfet a créé une commission pour l'aide à apporter aux bateliers notamment dans la recherche de fret.

Question : Quel est le tonnage évacué par la région ?

2000 tonnes par semaine.

Question : Que peut-on attendre du système d'information fluviale ?

Il faut gérer l'information. Actuellement il existe info-Rhône géré par la CNR et VNF va mettre en place info-Saône. La mise en place du système AIS va permettre de suivre les bateaux ce qui permettra, par exemple, d'améliorer la sécurité pour le transport de matières dangereuses.

Question : Que fait-on pour la modernisation de la cale et des infrastructures ?

Il y a des aides publiques pour le développement de nouveaux moteurs moins polluants (moteurs à hydrogène) et pour l'achat de systèmes AIS. On a toujours beaucoup de difficultés auprès des collectivités quand on veut implanter une plateforme portuaire.

En France, la culture naturelle n'est pas la voie d'eau, il faut changer la façon de voir le fleuve. Lors du voyage sur le Rhin on a pu constater qu'en Allemagne la culture de la voie d'eau est évidente et que ses utilisateurs sont respectés alors que nos élus ne voient que les désagréments et pas les avantages de la voie d'eau. La fin de la «Maison du Fleuve Rhône» est un exemple de notre manque de culture fluviale : pour sa survie la Région était présente mais les autres partenaires se sont abstenus. PROMOFLUVIA, en accord avec la DRAC, va racheter les collections de la MFR et les placera en dépôt à la bibliothèque de Lyon qui en assurera la gestion.

Question : Pourquoi le choix du conteneur de 45 pieds au lieu de 20 ou 40 pieds ?

On a étudié avec un laboratoire de recherche la dimension la plus intermodale possible. Le conteneur 45 pieds «shorty» (mer et fleuve) permet le chargement avec des palettes.

Question: Quelle est la position de la Région sur le projet Saône-Moselle-Rhin ?

La question ne se pose pas pour l'instant. Il ne faut pas attendre SMR pour avancer dans la recherche de nouveaux trafics et améliorer les conditions actuelles de façon pragmatique.

Question : Les projets sont-ils programmés ?

Pour certains c'est la suite d'actions déjà engagées (canal du Rhône à Sète, Viarhônga,...). Pour les autres, une liste de nouveaux projets fluviaux sur 6 ans devrait être établie par le préfet et le partenariat.

Question : Quelle est l'incidence de la création de la Métropole lyonnaise ?

L'agglomération lyonnaise est déjà bien en prise avec ses fleuves, la Métropole devrait logiquement prendre la suite. Le système portuaire intégré est un fait métropolitain et tous les porteurs de projets seront accueillis dans le «Plan Rhône-Saône».

Question : Pourquoi Les petits canaux du réseau secondaire ne sont-ils plus entretenus ?

S'il y avait plus de trafic sur ces petits canaux le passage des bateaux aurait un effet de chasse sur les sédiments. Comme il y a peu de passages ils s'enlissent plus facilement. VNF fait avec l'argent qu'il a et les opérations de dragage sont plus compliquées et plus coûteuses qu'avant. Il ne faut pas lâcher le petit gabarit mais il faut surtout faire évoluer là où ça marche bien (grand gabarit) ou avec des trafics type «colis lourds» pour le petit gabarit.

Jean-François GROS remercie les participants et intervenants et leur propose de poursuivre le débat et les échanges, en toute convivialité, devant le verre de l'amitié.

