

**Contribution de l’association PROMOFLUVIA**

**au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable**

**et d'Égalité des Territoires**

 **de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est traversée par un axe de transport européen majeur, le corridor « Amsterdam-Marseille », qui fait partie du corridor plus large « Mer du Nord-Méditerranée ». Cet axe concentre des flux de marchandises très importants qui passent **très majoritairement par la route**. Il en résulte une production de gaz à effet de serre massive et des nuisances considérables pour la population des territoires traversés : pollution, bruit, congestion, insécurité.

**Dans ce contexte, l'existence de l'axe fluvial à grand gabarit Rhône-Saône est une chance pour ce territoire.** Disposant d'une grande réserve de capacité, il offre en effet une alternative au « tout route », fiable et vertueuse au regard des enjeux de développement durable.

À travers le Plan Rhône, la Région agit depuis de nombreuses années en faveur du développement du transport fluvial.

Cette politique a porté ses fruits puisque le trafic fluvial a connu une période de forte croissance, à partir du début des années 2000. Cette dynamique semble cependant s'être essoufflée ces dernières années, pour des raisons en partie conjoncturelles, mais aussi structurelles. Il est clair qu'aujourd'hui toutes les conditions ne sont pas encore réunies pour que le transport fluvial puisse prendre toute sa place dans le système de transport.

Ce constat ne concerne pas que le bassin Rhône-Saône. D'une manière générale on peut affirmer qu'en France **la marge de progrès du mode fluvial est considérable.** Il suffit pour s'en convaincre de comparer les performances du réseau fluvial français à celles des autres pays européens, par exemple les Pays-Bas, où le trafic fluvial est 4 fois plus élevé qu'en France pour un réseau 2 fois moins long, ou bien l'Allemagne où le trafic fluvial est 6 fois plus élevé avec un réseau d’une longueur comparable à celui de la France.

Le report de flux de marchandises sur le réseau fluvial français pourrait donc être largement amplifié. Cela passe par **la mise en place d'offres multimodales performantes, mais également par une politique d’aménagement du territoire active favorisant la multimodalité, par des mesures fortes dans le champ de la fiscalité, ainsi que des actions réglementaires d'accompagnement.**

L'analyse qui suit permet d'énoncer un certain nombre de propositions d'orientations et de mesures dont certaines ont leur place dans le SRADDET.

Elles concernent :

1. La question de la compétitivité du transport fluvial ;
2. La question de l'organisation du "territoire logistique".

**A) La question de la compétitivité du transport fluvial**

**La compétitivité est le premier facteur limitant l'usage du fluvial** : lorsque les chargeurs ne sont pas installés dans un périmètre proche de la voie d'eau, le coût global de la chaîne est souvent plus élevé qu'un trajet « tout camion ». Les coûts de manutention et les coûts de pré - et post - acheminement pèsent en effet lourdement dans le coût global de la chaîne multimodale.

Cependant, des moyens existent pour accroître la compétitivité du fluvial. Ils relèvent de décisions de portée générale dans les domaines de la fiscalité et/ou de la règlementation et de mesures à caractère local ou régional visant à réduire les coûts de chacun des maillons de la chaîne multimodale (maîtrise et gestion du foncier portuaire, encadrement des opérateurs...).

Ces moyens peuvent se regrouper suivant les 3 thèmes qui suivent.

**1) Favoriser la maîtrise foncière des espaces riverains des voies d'eau.**

Le périmètre de pertinence économique d'une interface fluviale (port, quai...) varie notamment en fonction de la nature de la marchandise, de sa valeur et de son conditionnement.

Certains chargeurs, tels que les entrepôts de la grande distribution, peuvent bénéficier d'une logistique fluviale compétitive pour l'approvisionnement de leurs conteneurs, même s'ils sont installés à plusieurs kilomètres du terminal.

En revanche, certaines filières telles que les granulats, les céréales, l'industrie du recyclage, ont un besoin impérieux d'être installées "bord à voie d'eau" et de disposer de leur propre installation de chargement ; pour d'autres chargeurs, une implantation "en deuxième rang", sans accès direct à l'eau, associée à l'utilisation des services du port public moyennant un "brouettage", constitue un optimum économique.

**La maîtrise foncière des espaces riverains des voies d'eau est donc indispensable,** à la fois pour installer des entreprises qui ont impérativement besoin d'une interface fluviale et pour développer des services portuaires qui permettront à des clients multiples de traiter la rupture de charge de leurs marchandises (manutention, stockage, etc.).

Or, la préservation et le développement des espaces portuaires se heurtent souvent à des difficultés dues aux conflits entre les intérêts locaux et les enjeux régionaux ou interrégionaux liés à la fonction transport de l'axe fluvial. Il en résulte des risques d'affectation irréversible de certains espaces à forte valeur fluviale en zones immobilières ou en espaces de loisirs.

Maîtriser l'évolution des terrains nécessaires au développement du transport fluvial implique de **garantir la prise en compte de cet enjeu dans les documents d'urbanisme** (SCOT et PLU).

Le 29 juin 2017, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a adopté une résolution forte en faveur du report modal.

Le SRADDET est bien sûr un outil essentiel pour énoncer des objectifs en matière de développement des transports et de rééquilibrage modal.

Au-delà des objectifs généraux, il est essentiel **d'inscrire dans le Schéma les axes de la politique portuaire, et de préciser les objectifs de préservation et de développement du foncier industrialo-portuaire, notamment par l'énoncé de règles générales assorties de documents graphiques** (cf articles L 4251-1 et R 4251-9 du code général des collectivités territoriales).

En vertu de l'article L4251-3 du Code Général des Collectivités territoriales, les SCOT et PLU devront prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales qui seront édictées.

Ainsi, l'outil SRADDET permettra d**'assurer, sur le long terme, la cohérence des décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme, dans l'objectif de maîtriser l'évolution des espaces riverains de la voie d'eau, condition sine qua non du développement du trafic fluvial**.

**2) Mettre en place une politique ciblée d'accueil des entreprises.**

La question de la maîtrise de la destination des espaces proches de la voie d'eau dans les documents d'urbanisme est essentielle pour préserver le potentiel de développement du transport fluvial à moyen et long termes.

L'optimisation de la gestion opérationnelle du foncier à vocation économique est également un enjeu majeur, dans l'objectif de favoriser à court terme le report modal.

▪ Il est nécessaire d'adopter une gestion rigoureuse des espaces à vocation industrialo-portuaires pour optimiser leur usage au profit des entreprises capables d'utiliser le mode fluvial. Il s'agit par exemple d'éviter les dérives consistant à installer "en bord à voie d'eau" des entreprises dont l'activité ne nécessite pas une interface de chargement, ou dans une zone portuaire une activité qui n'a aucun lien avec le mode fluvial. Certains gestionnaires ou maîtres d'ouvrage sont en effet tentés par des stratégies de court terme visant à accroître leurs recettes foncières, en obérant les capacités de développement futur de trafics fluviaux.

Le cadrage de la gestion du foncier industrialo-portuaire par le biais des cahiers des charges des ports, des conventions de ZAC ou par la mise en place de chartes ad hoc, permet de définir des objectifs **ciblés et spatialisés d'accueil des entreprises** (cf par exemple la charte partenariale du port de Lyon Edouard Herriot et la charte de Loire-sur-Rhône).

**La Région pourrait s'exprimer sur cet enjeu dans le cadre du SRADDET.**

**▪** Plus largement, dans beaucoup de bassins économiques, les zones d'activité monomodales, bimodales ou trimodales se font concurrence. Elles sont souvent gérées par des intercommunalités différentes et donc soumises à **des stratégies d'accueil des entreprises multiples et non coordonnées,** ce qui ne permet pas d'optimiser l'utilisation des sites disposant d'une desserte fluviale.

**La mise en place de politiques d'accueil ciblées et coordonnées à l'échelle des bassins économiques** permettrait au contraire d'installer chaque entreprise sur le terrain le plus adapté en fonction de son potentiel d'utilisation de la multimodalité. Ce type de démarche relève nécessairement de la Région compte tenu de sa compétence territoriale large et des attributions que lui a conférées la loi NOTRe.

Compte tenu de son caractère prescriptif, **le SRADDET semble être le bon outil pour assurer la coordination des actions des collectivités territoriales en matière d'accueil des activités économiques, en lien avec les orientations de la politique des transports de la Région et plus particulièrement son engagement en faveur du report modal.**

Cette question concerne **l'ensemble des bassins économiques situés entre Villefranche-sur-Saône et Valence**, avec une acuité particulière dans l'aire d'influence de la Métropole Lyonnaise.

Elle est essentielle pour la réussite du **projet INSPIRA à Salaise-sur-Sanne**, dans lequel la Région est fortement impliquée.

**3) Réduire le coût excessif des opérations de chargement et de déchargement des bateaux fluviaux au port de Fos-sur-Mer.**

Cette question ne concerne pas directement le SRADDET. Il est cependant important de connaître tous les facteurs qui pénalisent la compétitivité du transport fluvial, car cela permet de comprendre la régression actuelle des trafics fluviaux au port de Fos.

Les acteurs portuaires maritimes français ne prennent pas suffisamment en compte le mode fluvial.

**▪ Les manutentionnaires opèrent les navires de mer en priorité et ne traitent les bateaux fluviaux que lorsqu'ils en ont fini avec les navires !**

En conséquence, les délais d'attente sont longs et aléatoires. Les retards peuvent atteindre plusieurs jours, et cela sans indemnisation. Les **coûts d'immobilisation inutile** des bateaux impactent fortement le coût de la chaîne multimodale et **cela handicape la compétitivité des offres fluviales.**

Ces deux dernières années, la situation s'est particulièrement dégradée sur les terminaux à conteneurs de Fos. Outre la question du coût, la régularité du service offert en souffre, ce qui obère l'un des avantages concurrentiels du mode fluvial. Ces dysfonctionnements sont responsables de la chute inédite que connait le trafic depuis deux ans.

Dans le cadre de la réforme portuaire, les ports maritimes ont renégocié les autorisations d’occupation temporaire (AOT) et les contrats d’exploitation des Terminaux (CET), mais ils n'ont mis en place **aucune obligation ni incitation au report modal**, contrairement à ce qui se pratique dans les ports du "Range nord-européen".

Cela n'incite évidemment pas à traiter les bateaux fluviaux d'une manière équitable.

Il est tout à fait anormal qu'en France les manutentionnaires des ports maritimes profitent du domaine public et des investissements publics, sans qu'**aucune obligation de service public** ne leur ait été imposée en contrepartie.

**Une renégociation de ces contrats serait nécessaire. Les prochains investissements du GPMM à Fos seraient une opportunité à saisir.** Une telle initiative, qui a été évoquée dans le rapport parlementaire LAMBERT-LAMURE, relève du GPMM en tant que gestionnaire du domaine public et maître d'ouvrage de l'aménagement des quais, ainsi que de l'État en tant que tutelle. Mais **cette question concerne également l'ensemble des partenaires du Plan Rhône** qui, par leur engagement, œuvrent depuis des années au développement du transport fluvial.

**▪ Les coûts de passage portuaire sont plus élevés pour le mode fluvial que pour les autres modes, ce qui créé une distorsion de concurrence entre modes**

Le coût de chargement/déchargement des conteneurs dans les bateaux fluviaux n'est pas intégré dans le forfait « THC » (Terminal Handle Charges) facturé aux armateurs maritimes, contrairement à ce qui est pratiqué pour les trains et les camions.

Mutualiser les coûts entre les trois modes, en facturant les coûts de manutention fluviale aux armateurs maritimes (et non plus aux opérateurs fluviaux) dans le cadre de la « THC » permettrait d'abaisser significativement le coût de la chaîne multimodale fluviale et de la traiter équitablement.

Cette méthode de répartition des coûts, pratiquée depuis longtemps par les ports du "Range nord", a été adoptée par le port de Dunkerque, après une expérimentation qui a montré toute l'efficacité de cette mesure pour accroître la part modale du fluvial.

**Les opérateurs fluviaux sont en attente d'une décision de généralisation du principe d'intégration des coûts de manutention fluviale dans le forfait THC.**

**B) La question de l'organisation du "territoire logistique"**

Les marchandises importées arrivent en masse sur le territoire français par les entrées maritimes, principalement des ports étrangers. Malgré l'augmentation des trafics enregistrée depuis la réforme portuaire, l'activité des ports français reste très en-deçà de ce qu'elle pourrait être.

L'État, considérant que le développement des grands ports maritimes français est un enjeu essentiel pour l'économie de notre pays, a confié à quatre groupes parlementaires la mission d'identifier les mesures et les moyens à mettre en œuvre pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des principales portes d’entrée maritimes françaises.

Dans ce cadre, le groupe parlementaire LAMBERT-LAMURE a établi un rapport sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. À la suite de ce rapport, l'État a nommé un délégué interministériel « au développement portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône » dont la mission est d'établir une vision d'ensemble de la filière du transport de marchandises et de la logistique à l'échelle du territoire Méditerranée-Rhône-Saône. La lettre de mission de ce délégué précise notamment que ce travail permettra d'alimenter les réflexions relatives à l'établissement des SRADDET par les régions.

Si l'on veut éviter une croissance effrénée du trafic routier, à la massification maritime doit correspondre une massification terrestre. Or, la structuration des flux et des fonctions d'entreposage et de logistique est déterminante sur la capacité de ces flux à être massifiés.

Il est essentiel par exemple que les conteneurs d'import-export arrivent au plus près des zones de chalandises. Lorsque l'éclatement et le reconditionnement des marchandises sous forme de palettes sont réalisés dans des zones logistiques situées sur le territoire environnant le port maritime, ces marchandises ne peuvent pas repartir par voie fluviale, car aujourd'hui il n'y a pas d'offre de transport de palettes par voie d'eau. Bien entendu, on peut espérer que des navettes de conteneurs continentaux de 45 pieds adaptés aux palettes soient un jour mises en place. Cependant la pertinence économique de ce type de solution n'est pas assurée si les zones logistiques sont trop éloignées de la voie d'eau.

Or on enregistre une tendance à la concentration des entrepôts de reconditionnement de la marchandise autour du port maritime plutôt que dans la région de destination finale. Ce phénomène est déjà très visible autour du port de Marseille-Fos et c'est l'une des causes de la baisse du trafic fluvial de conteneurs au départ de Fos.

D'une manière générale aujourd'hui, les territoires subissent les décisions des acteurs économiques. Les collectivités territoriales n'en mesurent pas tous les effets et ne se sont pas encore approprié ce type de question car elles se posent à une échelle interrégionale.

La connaissance des stratégies des entreprises et de l'évolution de l'organisation logistique qui en découle est indispensable pour orienter plutôt que subir les effets de leurs décisions. Il serait très utile que **le délégué interministériel apporte des éléments d'éclairage sur ces questions**, dans l'objectif de donner aux décideurs publics les moyens d'établir un dialogue constructif avec les entreprises.

Cela devrait permettre in fine aux régions concernées d'initier **des démarches interrégionales afin de maîtriser, de manière concertée, l'organisation logistique des territoires**. Les stratégies qui en découleront trouveront naturellement leur **traduction dans les SRADDET.**

Fait à Lyon, le 15 janvier 2018