

DU 19 AVRIL AU 30 JUIN 2019

CONCERTATION

PROLONGATION DE LA CONCESSION DU RHÔNE

CAHIER D'ACTEUR N°6 JUIN 2019



Un flot d'idées pour la voie d'eau

CONTACT

DUREL GILLES
1 bis rue de Dole
69007
LYON
06 95 27 14 89
contact@promofluvia.fr
<https://promofluvia.fr/>

Présentation de l'association :

Promotion des activités liées à la voie d'eau dans son environnement et notamment le transport de marchandises, et le tourisme fluvial.

Partenariat avec les principaux acteurs de la voie d'eau : VNF, CNR, CAF, CNBA, ANPEI...

Formation ASP : Attestation Spéciale Passagers

Gestion du Simulateur de navigation fluviale.

Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les collectivités territoriales riveraines de la voie d'eau.

Animation de groupes de Travail : Transport Fluvial et Règlementation, Sécurité (coopération avec les SDIS et la Gendarmerie), Navigation et SIF (RSN-SIF). Relations avec les élus, les Professionnels, les Plaisanciers et utilisateurs des sports nautiques.

Organisation de tables rondes sur des thèmes relatifs à la voie d'eau :

Organisation de voyages d'études.

CAHIER D'ACTEUR

Promofluvia souhaite affirmer son attachement au modèle Rhône qui est celui de la CNR et est favorable à la prolongation proposée par l'Etat français. Ce modèle a fait ses preuves depuis des décennies et tout particulièrement depuis que la CNR a obtenu son autonomie et la capacité à vendre son énergie.

Promofluvia se positionne favorablement aux extensions du domaine de la concession inscrites au projet de prolongation de la concession.

Promofluvia soutient l'ambition de remise en navigabilité du haut-Rhône. Cela apportera un linéaire pertinent pour le développement d'une navigation de plaisance et de passagers dans un cadre naturel exceptionnel.

Parce que nous considérons que l'énergie hydroélectrique est une énergie durable, nous soutenons aussi le projet de construction d'un nouvel ouvrage sur la commune de Saint-Romain-en-Jalionas. Nous souhaitons que soit aussi prévu une écluse sur cet ouvrage.

En tant qu'association de promotion des usages de la voie d'eau, nous avons plusieurs autres propositions à présenter dans le cadre de cette consultation, en particulier sur le transport fluvial qui est au cœur de nos préoccupations.

LA REDEVANCE DE LA CONCESSION :

Une première proposition concerne la redevance prélevée sur le chiffre d'affaire du concessionnaire. L'Etat met en avant dans ses politiques publiques la lutte contre le réchauffement climatique, la transition énergétique, la lutte contre la pollution atmosphérique. Nous soutenons cette démarche. Le rapport de présentation de la prolongation met en avant, à juste titre, les qualités intrinsèques du mode de transport fluvial, mais malheureusement, la mobilisation financière des pouvoirs publics n'est pas, pour ce mode, à la hauteur des enjeux.

Le projet de loi d'Orientation des Mobilités, s'appuyant sur le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, fait le constat d'un état de dégradation alarmant du réseau fluvial national, résultat de décennies de sous-investissement. Or cette même loi prévoit, pour la période 2019-2027, d'affecter à la modernisation et la régénération du réseau environ 180 M€ par an, budget équivalent à ceux de la décennie précédente pourtant dénoncés comme insuffisants. Ces moyens financiers sont à l'évidence trop faibles puisqu'ils permettront tout juste de financer la modernisation de l'infrastructure (automatisation, télé-conduite des ouvrages...) estimée à 30M€/an et le maintien de la fonction hydraulique estimée à 145M€/an.

Il manque environ 100M€/an pour remettre en état l'ensemble du réseau. Le risque d'un abandon de la fonction navigation sur une grande partie du réseau se profile, perspective catastrophique pour un des plus grands réseaux de navigation intérieur de l'Europe.

Promoflavia propose que la redevance prélevée par l'Etat sur le chiffre d'affaire de la CNR soit versée majoritairement à l'AFIFT afin d'être affectée à l'investissement dans le réseau fluvial national (y compris Rhône-Saône). Ce serait une méthode, de notre point de vue, pertinente, pour réaliser le plus tôt possible les travaux de remise en état de certains ouvrages qui sont en risque de dégradation grave et qui pourraient compromettre bon nombre de trajets fluviaux. Rappelons qu'il n'y a pas de déviations possibles sur un canal, une seule écluse en défaut et tout le linéaire est bloqué. L'avantage de notre proposition, tient dans le fait qu'elle ne crée pas une nouvelle taxe, elle a simplement pour but d'affecter un prélèvement existant à la mise en œuvre de l'un des objectifs majeurs de la politique de l'Etat dans lequel s'inscrit également la concession.

Le modèle Rhône permet le financement solidaire des trois missions de la concession (devenues quatre avec l'environnement depuis 2003). L'affectation de la redevance, versée à l'Etat au titre du droit de concession, à l'investissement dans le secteur de la navigation (et peut-être aussi dans d'autres secteurs liés nécessitant de l'innovation) serait un juste retour de la valeur créée par l'hydro-électricité du Rhône à l'échelle nationale avec un fléchage fort pour le réseau fluvial.

AUTRES PROPOSITIONS ET REMARQUES POUR LE SCHEMA DIRECTEUR ET LES PLANS QUINQUENNAUX :

- Les sites portuaires en gestion CNR :

Le dossier de la consultation pour le prolongement de la concession CNR parle de 26 sites portuaires et industriels. La réalité est que quelques-uns de ces sites ne sont pas accessibles au trafic fluvial. Exemple Caderousse, Saint-Romain en Gal, La roche de Glun, Erôme, Vallabrègues. Ces sites sont en fait des zones d'activités à vocation locale, dont la commercialisation est difficile car souvent les entreprises acceptent difficilement les règles de l'occupation du domaine public alors qu'elles ne sont pas justifiées compte tenu de l'inaccessibilité de la voie d'eau. Certaines collectivités locales voudraient en reprendre la maîtrise pour les besoins locaux. Il serait intéressant que le concessionnaire soit autorisé à déclasser ces terrains et les vendre dès lors qu'ils ne présentent pas d'enjeu au regard de la vocation de la concession.

Parmi les sites accessibles au transport fluvial, il serait pertinent de cibler ceux qui devront faire l'objet des plus grands efforts d'investissement, parce qu'ils sont ceux qui pourront apporter le plus de trafics fluviaux. Par exemple : le port de Lyon, les sites de Salaise, Loire sur Rhône, Valence, Avignon, et Arles.

- Les embranchements fluviaux et fer prioritaires :

Dans le cadre de son cahier des charges actuel, la CNR a réalisé les équipements nécessaires à l'utilisation du mode fluvial (quais) et du mode ferroviaire (embranchements au réseau national ferré).

Toutefois, les trafics et les conditions économiques de leur développement ont évolué. De fait, certains embranchements fer ne sont plus adaptés aux trafics potentiels à venir et le coût de ces équipements ne peut pas être pris en charge par les entreprises qui voudraient s'installer. Il en est de même pour les quais.

Nous proposons que la réalisation ou la modification de tels équipements soient inscrits au schéma directeur comme des investissements du concessionnaire. Nous pensons particulièrement à Salaise et Avignon Courtine. Sur ces deux sites en effet la faible opérabilité des équipements freine actuellement le développement des trafics ferroviaires et fluviaux. Les embranchements nécessiteraient des adaptations représentant des budgets importants.

D'une manière plus générale, nous pensons que pour développer le mode fluvial, il faut que l'infrastructure d'accès au fleuve ne soit pas une charge supplémentaire pour les entreprises qui voudraient utiliser le transport fluvial (sous réserve de la pertinence fluviale de chaque projet). Imaginerait-on par exemple qu'un transporteur routier construisse à sa charge un pont, un échangeur autoroutier...

- Le concessionnaire et la profession fluviale :
La concession n'a pas prévu d'engagement particulier du concessionnaire concernant les besoins de la profession fluviale. Pourtant, la CNR s'est impliquée très significativement dans la réalisation du simulateur de navigation. Il serait logique que cet engagement soit identifié et reconnu. Malheureusement, cet outil est encore insuffisamment utilisé et donc reste déficitaire. La CNR en assume sa part. Pourquoi ne pas acter cet état de fait dans le cahier des charges ?

- Les nouveaux sites portuaires :
Parmi les extensions du domaine de la concession, il y a deux sites portuaires ;

- Avignon-Le Pontet : nous voulons signaler que ce site a un potentiel d'extension vers le nord ; Il serait intéressant de préciser que cette extension est à réaliser à la charge du concessionnaire.
- Laudun-l'Ardoise : Ce site est assez particulier. Hors le quai, le domaine public est très restreint, le potentiel de développement nous semble limité. Lors de la crue de 2003, sauf erreur, une grande partie des terrains a été inondée.

- La réparation navale du bassin :
La réparation navale sur le bassin se résume à ce jour à un seul site ou presque. La CNR serait appelée à prendre ces terrains dans la concession. Cela nous semble une bonne décision. Pour autant, il nous semble important de dire que cet équipement, qui représente un lourd investissement et des charges d'exploitation élevées, doit faire l'objet d'un cadre administratif et juridique spécifique afin que les coûts d'usage pour les navigants restent supportables. Contrairement au ferroviaire et plus encore à la route il n'y a pas d'effet d'échelle sur le fluvial, le nombre des usagers est insuffisant pour que l'on puisse leur répercuter l'ensemble des coûts. Il faut donc un modèle économique où le concédant assume une part des charges.

- Les services à terre :

Concernant la navigation, un des problèmes, qui prend de plus en plus d'importance aux yeux des collectivités locales et des citoyens, concerne la pollution des bateaux lors de leurs stationnements à quai, particulièrement dans les milieux urbains.

Nous proposons que le concessionnaire, qui est en même temps producteur et fournisseur d'énergie électrique soit en charge d'équiper (en relation avec le gestionnaire du réseau) les appontements de bornes d'alimentation pour les bateaux en exploitation.

Peut-être aussi, compte tenu des évolutions et progrès en cours, cela pourrait concerner l'équipement en points de distribution des énergies nouvelles (gaz, hydrogène...).

Enfin la réalisation de nouveaux postes de stationnement pour les bateaux de marchandise serait utile.

- Le tirant d'eau et tirant d'air :

Le cahier des charges actuel de la concession a défini le tirant d'eau à trois mètres minimum. Le système d'information fluviale mis en place par CNR permet en réalité une navigation un grand nombre de jours par an à trois mètres cinquante.

Nous proposons que ce tirant d'eau devienne à terme la règle. Nous n'ignorons pas que cela pose un problème pour deux écluses. Mais pourquoi ne pas se projeter dans le futur sur ce point d'amélioration de la navigation ? Il permettrait notamment une navigation plus compétitive des navires fluvio-maritimes.

De même pour le tirant d'air, seuls très peu de ponts apportent une limitation pénalisante pour le chargement des bateaux. Il s'agit spécialement des portes conteneurs. Ils gagneraient beaucoup en compétitivité s'ils pouvaient naviguer avec une couche supplémentaire de conteneurs, comme sur la plupart des fleuves européens.

Le nouveau schéma directeur pourrait prévoir à court terme une étude et à moyen terme la perspective de réalisation de ces deux améliorations.

Le Rhône a été navigué depuis l'antiquité, et de nombreux ouvrages ont été réalisés au cours des siècles passés. D'autres, situés sur les rives du fleuve (quais de soutènement des routes ou autres constructions), ont été réalisés par les communes, ou départements, voire l'Etat. Ces ouvrages, anciens, ont parfois été « mouillés » lors des aménagements du fleuve Rhône par la CNR.

Il s'avère que souvent ils se dégradent et que les coûts des réparations sont particulièrement élevés pour les collectivités locales. Le schéma directeur pourrait inclure l'engagement du concessionnaire à une participation à la réparation de ces dégradations. Certes, le droit ne l'exige pas, mais le bon sens le justifie.

Ce point est comparable à l'engagement prévu par l'Etat pour le « désenvasement » des ports de plaisance ou le traitement des bateaux épaves.

Cela va dans le bon sens d'une bonne gestion du

Sur cette thématique, Promofluvia, propose qu'une contribution soit assumée par le concessionnaire pour la mise en place avec, par exemple avec l'association TARA, pour la récupération des déchets plastiques qui sont déversés par le Rhône vers son embouchure. En effet, la très grande majorité des déchets plastiques sont rejetés en mer par les fleuves. Le Rhône pourrait ainsi se montrer exemplaire dans ce domaine de récupération de cette pollution.

CONCLUSION

L'association PROMOFLUVIA est tout à fait favorable à la prolongation de la concession de la Compagnie Nationale du Rhône telle qu'elle est présentée au dossier de consultation.

Nous souhaitons que ce soit l'occasion pour l'Etat de confirmer ses ambitions pour la transition énergétique, l'environnement et particulièrement de la navigation. A ce titre, nous demandons que les ressources dégagées par la redevance de la concession soient fortement affectées à ce mode de transport trop longtemps négligé et pourtant le plus à même d'apporter une contribution positive à la réduction des gaz à effets de serre, sans compter la réduction des encombrements du mode routier partout où cela est possible.

Nous souhaitons aussi beaucoup insister sur les investissements sur les sites portuaires, l'amélioration des capacités de navigation (tirant d'eau et d'air), et l'engagement du concessionnaire dans une démarche environnementale innovante.