



Un flot d'idées pour la voie d'eau

Depuis notre dernier numéro à l'été 2019, nombreux sont les événements qui pourraient faire le thème principal de cet éditorial.

- ◆ Pour la prolongation de la concession de la CNR, PromoFluvia a participé aux réunions de la concertation préalable et rédigé un « cahier d'acteur ».
- ◆ Création de « Entreprises Fluviales de France » (E2F) à compter du 1er novembre 2019, la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) disparue au 1er juillet et le Comité des armateurs fluviaux (CAF) ont cédé la place à une toute nouvelle organisation professionnelle.
- ◆ Le congrès international SMART-RIVERS du 30/09 au 03/10 : PromoFluvia a organisé la visite du simulateur de navigation fluviale, lequel a été présenté en conférence par CEREMA.
- ◆ Les premiers projets et réalisations de motorisation à l'hydrogène en Europe sont en cours. La France a des projets avec l'hydrogène : le pousseur CFT sur le Rhône et le projet HyBarge dans le sud pour un automoteur.
- ◆ La Loi d'Orientation des Mobilités le 24 décembre 2019, il n'y avait pas vraiment de cadeau pour le monde du fluvial, seulement des intentions. Trop peu de financement et aucune réglementation forte pour orienter les chargeurs, et les commissionnaires vers

l'usage du mode fluvial.

Les déclarations vertueuses des entreprises pour la transition énergétique se heurtent sur le mur des prix.

- ◆ Au port de Lyon :
 - ◇ Le lancement des travaux du quai des énergies propres : avec un poste de production d'hydrogène « verte » destiné entre autre à l'alimentation de bus du SYTRAL et du pousseur CFT.
 - ◇ La signature du projet de l'hôtel de la logistique urbaine : promis à une activité en liaison avec le transport fluvial.
 - ◇ L'installation du nouveau portique conteneur au terminal
 - ◇ L'aboutissement de l'étude pour le port de Lyon 2050
- ◆ La confirmation du plan de financement du canal Seine Nord Europe (SNE) : Enfin, l'Etat français a accepté d'apporter un financement paritaire avec la région des Hauts de France (1,1 Md € chacun) et de permettre à la société de réalisation du canal de déduire la TVA de ses achats. Voilà une très bonne nouvelle. L'Europe, de son côté, apportera 2 Md €.
- ◆ Le futur est déjà en route :
 - ◇ Les services d'information fluviale se développent et s'agrègent pour couvrir les plus grands réseaux européens dans le système RIS COMEX. Le Rhône et la Saône en feront prochainement partie.
 - ◇ Des systèmes de pilotage à distance des barges sont en réflexion, non sans soulever les risques liés à la cyber sécurité.

- ◆ Le fluvial, dont l'axe Rhône-Saône va intégrer le numérique via les systèmes « blockchain » et la dématérialisation des documents liés au transport des marchandises.

L'année 2019 fut riche en événements pour le monde du fluvial.

PromoFluvia souhaite que 2020 soit au moins aussi importante et nous apporte des avancées de nature à favoriser le développement de ce mode.

Nous allons poursuivre nos engagements pour la promotion de la voie d'eau et du transport fluvial qui en ont bien besoin.

Le Président

Gilles DUREL

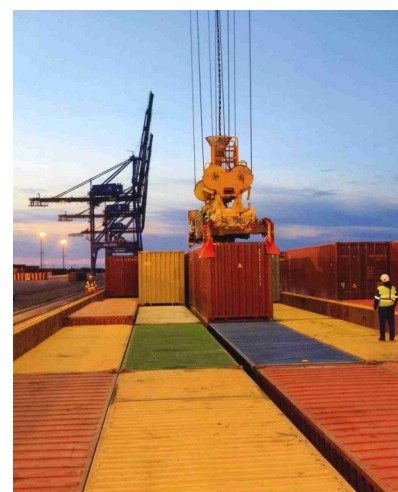


Photo : Camille MOIRENC

Extraite du Livre « Le Rhône »

édité par la CNR

PROMOFLUVIA INFO

Rappel de quelques dates:

En 2019

- 12 septembre** Réunion à la MRE (Maison Régionale de l'Environnement) sur la logistique urbaine à Lyon
- 17 septembre** AG ALUVE
- 19 septembre** à Loire/Rhône baptême de 2 nouveaux Automoteurs CFT
- 25 septembre** Réunion au Sucre sur le de Port de Marseille-Fos
- 27 septembre** Inauguration de l'apportement de Valence
- 30 sept/3 Octobre** SMART RIVER colloque International
- 3 octobre** Ballade ADR/CESER sur la Saône
- 8 octobre** Commission Sécurité n° 2 VNF
- 10 octobre** 5 à 7 Simulateur
- 17 octobre** CA PROVOIDEAU à Paris
- 17 octobre** AG Saône-Rhône-Europe à Besançon
- 18 octobre** Restitution du voyage ADR 2019 sur le Lot
- 22 octobre** AG Fusion CAF/CNBA—Création de E2F
- 12 novembre** Commission VNF des usagers
- 13 novembre** Réunion SGAR schéma directeur du Port de Lyon
- 21 novembre** Commission transport Promofluvia
- 23 novembre** Colloque ADR à Serrières 100 ans du Musée/200 ans de battellerie
- 27/28 novembre** River Dating Liège
- 29 novembre** Copil du simulateur
- 2 décembre** Réunion de réflexion PROMOFLUVIA
- 4 décembre** MEDLING PORT/CNR
- 5 décembre** 5 à 7 sur la filière bois

En 2020

- 9 janvier** Galette des rois à LOIRE sur Rhône
- 21 janvier** Vœux de la CNR au monde économique à la Bourse
- 5/6 février** Rencontres nationales du transport fluvial VNF À Auxerre
- 15 et 22 mars** Élections municipales et métropolitaines
- 26 mars** 5 à 7 transport des matières dangereuses
- 10 mai** Pardon des marinières à LYON
- 28 mai** AG PROMOFLUVIA

COMITÉS DE DIRECTION

- 23 janvier
- 27 février
- 26 mars
- 23 avril
- 14 mai
- 11 juin
- 02 juillet

COMITÉS DE SUIVI

- 09 janvier (Galette)
- 13 février
- 12 mars
- 9 avril
- 28 mai
- 25 juin

FORMATION

ASP 2020

- 10/11 février
- 9/10 mars
- 23/24 mars
- 6/7 avril
- 27/28 avril
- 11/12 mai
- 25/26 mai
- 08/09 juin
- 29/30 juin
- 12/13 octobre
- 16/17 novembre
- 14/15 décembre

Le bilan de l'année 2019 est satisfaisant aussi bien en nombre de stagiaires qu'en nombre de sessions organisées à Lyon et à l'extérieur.

SIMULATEUR

Des formations ont eu lieu en 2019 et beaucoup de visites ont été organisées suscitant un grand intérêt de la part des participants.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

La promulgation, le 24 décembre 2019, de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) clôtura une démarche engagée par le gouvernement à l'automne 2017, dont les premières phases participatives, Assises de la mobilité, travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), avaient suscité une implication forte des principales instances représentatives du secteur fluvial et un espoir immense de voir enfin convenablement pris en compte le transport par voie d'eau, l'un des plus vertueux au regard des enjeux environnementaux.

La fédération Agir pour le Fluvial a pris une part active à ces phases préparatoires. Puis elle a établi et diffusé un document d'orientations qui a été ensuite décliné sous la forme de propositions d'amendement.

Promofluvia, en tant que membre actif d'Agir pour le Fluvial, a beaucoup contribué à ce travail.

Leur déception est d'autant plus grande.

Les mesures inscrites dans la loi sont en effet insuffisantes pour maintenir le réseau des voies navigables en état de fonctionner et pour développer efficacement le mode de transport fluvial.

1 – Une volonté affichée de remise en état du réseau fluvial contredite par les chiffres

La loi, se référant au rapport dressé par le Comité d'Orientation des Infrastructures, met en exergue **l'insuffisance chronique des budgets d'investissements** alloués à VNF depuis des années pour l'entretien du réseau navigable, et fait le constat d'un **état de dégradation inquiétant de ce réseau**, « avec, à terme, un **risque sur les missions mêmes de VNF**, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique ».

Pourtant la loi prévoit des budgets en stagnation dont les montants se situent très en deçà des besoins évalués par le COI :

- ♦ les moyens financiers globaux (AFITF, auto-financement et co-financements) annoncés dans la LOM pour la **période 2019-2027**, représentent en moyenne environ **180 M€/an**, soit **l'équivalent de la moyenne des budgets d'investissement annuels** dont disposait déjà VNF **entre 2008 et 2016**.
- ♦ Ces montants sont très éloignés des besoins d'investissement tels qu'évalués par le COI, **245 M€/an pour la régénération** de l'ensemble du réseau navigable **et 30 M€ pour la modernisation des écluses**, soit un besoin total de **275 M€/an**, pendant 10 ans

- ♦ Ils sont même encore loin de permettre la mise en œuvre du **scenario dégradé** envisagé par le COI et consistant à **abandonner la fonction navigation sur 20% du réseau** : ce scenario a en effet été chiffré à **210 M€/an**, soit **240 M€** avec la modernisation des écluses

On peut en tirer les conclusions suivantes :

- * la trajectoire budgétaire actuellement inscrite dans la loi est irréaliste. Elle conduirait en effet à la fermeture d'une part du réseau bien plus importante que les 20% envisagés par le COI (50%, 60% ?).
- * - il manque **environ 95 M€ par an pendant 10 ans** pour régénérer l'ensemble du réseau : (275 M€ - 180 M€)

Lorsqu'on sait qu'il est envisagé de réaliser, à moyen terme 300 M€ des travaux routiers pour améliorer la desserte routière du port de Fos, et, à plus long terme, 500 M€ pour réaliser une liaison autoroutière de 25 kms entre le port et l'autoroute A7, on voit bien qu'en dépit des intentions affichées, il est beaucoup plus facile en France de trouver des financements pour le mode routier que pour les autres modes.

Les **800 M€** qui seront consacrés à **quelques dizaines de kms de route autour de Fos** représentent le même ordre de grandeur que l'effort budgétaire supplémentaire nécessaire pour mettre à niveau **les 6700 kms de voies navigables** !

2 - Des mesures de rééquilibrage modal insuffisantes

Bien que le gouvernement ait clairement affiché dans le premier article de la loi l'objectif de rééquilibrage modal au profit des modes ferroviaire et fluvial, les quelques mesures juridiques mises en place pour le transport de marchandises sont inopérantes. Elles restent en effet dans le registre de la persuasion, qui depuis 30 ans a montré son peu d'efficacité. Cela ne peut suffire à modifier les pratiques logistiques « tout route » installées en France depuis des décennies.

Pourtant les leviers juridiques et financiers qui permettaient de rétablir une concurrence équitable entre les différents modes et de lever les obstacles qui pénalisent le transport fluvial, sont connues et font consensus chez les professionnels.

Tout au long de l'élaboration de la loi, APLF et le CAF (E2F) se sont exprimés sur les mesures à prendre. Plusieurs rencontres et auditions devant des parlementaires, au Sénat et à l'Assemblée Nationale ont eu lieu, y compris avec les cabinets ministériels, contribuant ainsi à développer l'intérêt des élus pour ce mode méconnu.

Plusieurs amendements visant à favoriser l'utilisation du mode fluvial ont été soutenus par des sénateurs et des députés. Mais la plupart d'entre eux ont été bloqués ou dénaturés par le gouvernement.

Les principaux arguments mis en avant témoignent d'une grande méconnaissance du fonctionnement des acteurs de la logistique, ou d'une réticence profondément ancrée à corriger par des décisions politiques les conditions inévitables de concurrence entre les modes. D'autres dénotent une volonté de donner la priorité aux volontés locales par rapport à l'enjeu national de report modal.

Deux exemples :

> **dans les terminaux à conteneurs des ports maritimes**, le mode de facturation appliquée par les opérateurs de manutention pénalise aujourd'hui fortement la compétitivité des logistiques fluviales. Un conteneur qui utilise le mode fluvial fait en effet l'objet d'un supplément de facturation d'environ 50 € par rapport aux conteneurs qui utilisent le mode routier ou le mode ferroviaire. APLF et le CAF ont proposé que la loi introduise, comme en Belgique et en Hollande, **le principe d'unification du mode de facturation des coûts de manutention, quelque soit le mode terrestre utilisé**. Cela permettrait de supprimer la distorsion de concurrence entre les différents modes. Adoptée par le port de Dunkerque en 2016, ce mode de facturation a montré toute son efficacité puisqu'en deux ans la part modale fluviale a plus que doublé.

La proposition de légiférer pour étendre ce principe aux autres ports maritimes a été rejetée au motif que les négociations en matière de facturation relèveraient des contrats privés entre les manutentionnaires et les opérateurs fluviaux. L'argument est infondé puisque de tels contrats n'existent pas. De ce fait les transporteurs fluviaux n'ont aucun moyen juridique pour discuter des tarifs qui leur sont imposés.

> APLF et le CAF ont proposé d'inscrire, dans les textes relatifs aux plans de mobilité, l'obligation pour les villes « mouillées » d'élaborer **un schéma de desserte fluviale** (identification des quais utilisables pour les transports urbains de marchandises/passagers). Cette mesure a été introduite dans la loi par le sénat. Mais l'assemblée nationale a voté ensuite un amendement qui rend le texte inefficace et inutile puisque ce schéma est devenu facultatif. La seule « contrainte » imposée aux collectivités était de réfléchir à l'utilisation de la voie d'eau. C'est bien le minimum que l'on puisse attendre d'un plan de mobilité dès lors que l'État comme les collectivités affichent l'objectif d'accroître le report modal pour contribuer à la lutte contre le réchauffement.

En conclusion :

Les dispositions de la loi ne sont pas à la hauteur des enjeux :

Les moyens financiers, dont le volume est certes revenu à un niveau moyen historique, sont insuffisants pour le maintien en l'état du réseau, en particulier le petit gabarit. Ce mode perd donc en fiabilité.

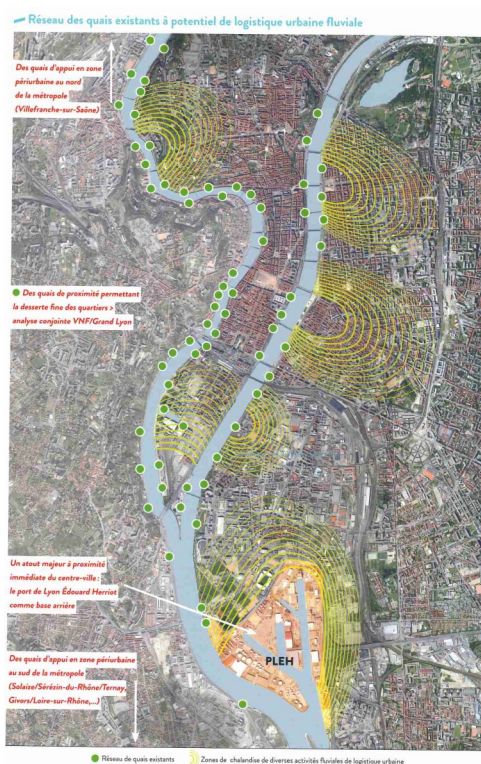
La volonté politique de favoriser le report modal vers la voie d'eau reste une velléité, faute de décisions fortes pour rééquilibrer les coûts entre les modes.

Il n'est pas suffisant de considérer que le fluvial est 4 fois moins émetteur de gaz à effets de serre que le routier. Pour réduire l'empreinte carbone des transports, il est urgent que chaque mode soit considéré en fonction de son coût environnemental et social global, donc y compris en coûts externes. Appliquer ce coût global au routier semble une gageure sociale, par-contre, prendre des mesures concrètes et fortes en faveur du fluvial devrait être le chemin directeur de la puissance publique si elle entend répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

Anne Estingoy

LA LOGISTIQUE URBAINE FLUVIALE ET LES NAVETTES

Une des grandes spécificités de la Métropole Lyonnaise est d'avoir deux fleuves traversants (sans compter le 3ème bien connu) avec un linéaire de berges très important



A l'occasion des prochaines élections municipales de mars 2020, on voit ressurgir dans différents programmes des projets depuis bien longtemps étudiés mais qui n'avaient pas prouvés leur modèle économique comme par exemple des navettes fluviales de transport en commun.

Pourtant, si l'on veut lutter contre le réchauffement climatique, il faudrait bien essayer de mieux utiliser le potentiel du Rhône et de la Saône et de leurs berges pour les pistes cyclables et des véhicules électriques de distribution urbaine.

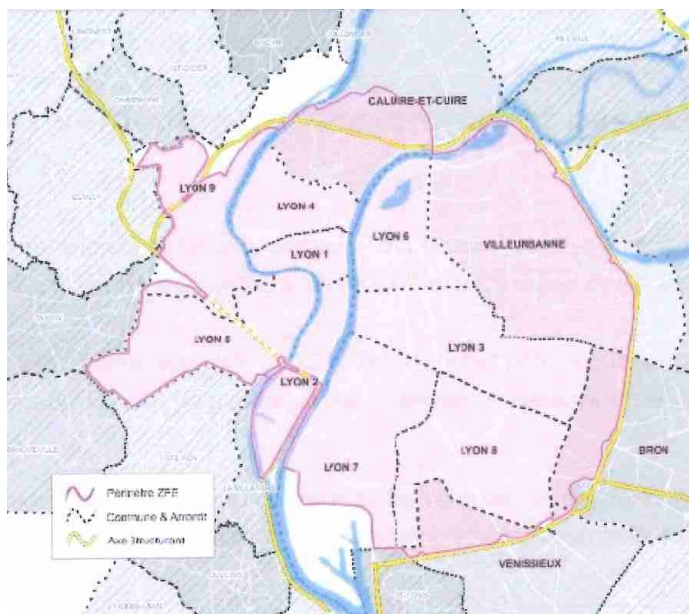
Un dispositif éphémère simple et souple



Il serait aussi souhaitable de développer les points de collecte de la déchèterie fluviale, qui actuellement ne fonctionne que le samedi matin au quai Fulchiron.

VILLES RESPIRABLES

Au 1er janvier 2020 la métropole de LYON met en place la première « zone à faibles émissions » ZFE après plusieurs pics de pollution aux particules fines en décembre.



Le périmètre recouvre essentiellement le Centre de la Métropole (LYON, VILLEURBANNE, CALUIRE ET CUIRE, BRON et VENISSIEUX jusqu'au Boulevard Bonnevoy)

Cette limitation de circuler et de stationner concerne les véhicules utilitaires et les camions les plus polluants, ils représentent 25 % des kilomètres parcourus dans l'agglomération mais 50 % des émissions de NO₂; Cette première expérimentation du plan de restriction de la circulation automobile afin de lutter contre la pollution de l'aire s'intensifiera en 2021 et devra être mise place dans d'autres agglomérations - A suivre.

LE PORT MULTIMODAL DE LOIRE SUR RHONE

Pour la galette des rois 2020, PROMOFLUVIA a été accueillie par CFT - Christophe SEUX qui nous a fait un exposé sur la Société SOGESTRAN



C'est en 1948 au HAVRE que Monsieur GIRARDET et ses deux fils créent ce qui va devenir le groupe SOGESTRAN : 850 salariés, 200 M de CA, 20 sociétés à travers 4 métiers (le fluvial, le maritime, le multimodal et les services/Bureau d'Etudes) 40 % de l'activité est portée par le pétrole, la chimie et le gaz, le reste à part égale environ 15 % pour le combiné, la défense militaire, le vrac et les colis lourds).

Pour cela le groupe dispose de pousseurs, de barges et d'automoteurs ainsi que des fluvio-maritimes. Le groupe est très sensibilisé à la sécurité à bord et à terre. 17 personnes sont mobilisés pour garantir les exigences réglementaires et les contrôles (sortie des bateaux tous les 5 ans par rotation)

En collaboration avec la ville de Loire sur Rhône, VIENNE aggro (18 communes) et la communauté de Communes (10 communes) un plan du site a été élaboré entre tous les partenaires pour développer une plateforme exclusivement pour les entreprises bord à voie d'eau. Le Site de LOIRE sur RHONE est tri modal : équipé de quai et de voies ferrées : il couvre environ 125 Ha (70 CNR + 55 EDF)



Sur les trois ports : Salaise, Porte les Valence et Arles-cela représente : 250 entreprises, 5000 emplois sur 850 ha équipés, reste en réserves 100 ha. La CNR a mis en œuvre un centre de gestion de la navigation situé à Chateauneuf du Rhône. Il aura bientôt 10 ans et est unique en Europe.

Visite de la plateforme multimodale et de la rampe RORO



LA TRAILLE D'AMPUIS ou « BAC A TRAILLE »



Depuis qu'on vous en parle la voilà terminée, il ne manque plus que les panneaux d'explications pour comprendre comment on traversait le Rhône à partir du XVIème siècle jusque dans les années 1930, héritage venant des Romains. Certes le bateau est fixe sur pilotis et pas dans le bon sens mais il a les mêmes dimensions que l'original en bois de 15 M de long et 5 M de large

Sur le Rhône il existe encore quelques traces de traillles à Neyron, sur le canal de Miribel et au nord de Valence à Guilherand, de même que sur la Saône.



FETE DES LUMIERES

Cette année encore la fête des lumières du 8 Décembre 2019 nous a proposé toute une série d'illuminations merveilleuses.



Tout particulièrement sur la Saône « les lumignons du cœur » ont retenu notre attention car ils renouent avec la tradition des lumignons sur les fenêtres en installant dimanche soir sur la Saône 24 000 bougies sur de minuscules barques dérivant au gré du courant du pont Maréchal Juin au pont Kitchener rappelant la fonction fluviale de la ville de Lyon et ce au bénéfice de APF France Handicap.

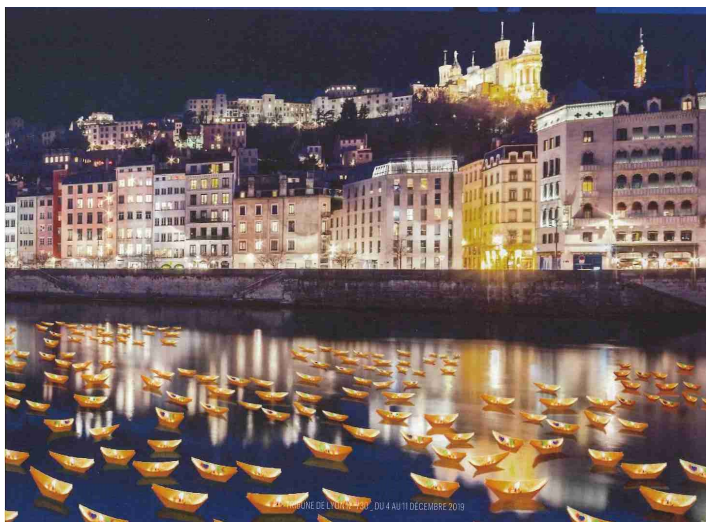


Photo Desvignes—Tribune de Lyon

Cette « rivière de lumière » a mobilisé toutes les technologies de pointe : barques en papier recyclé découpées au laser avec Pixel recouvertes de cire minérale, le tout bio-dégradable. Chaque barque portait un vœux écrit à l'encre végétale et a mobilisé tous les clubs kayakistes pour les guider et les récupérer - Bravo et merci à tous.

EN BREF...

E2F

2019 a vu la restructuration de deux grandes institutions du fluvial CAF et CNBA unis pour un transport de fret respectant le développement durable dans une nouvelle organisation à but non lucratif E2F (Entreprise Fluviale de France).

Souhaitons un nouvel élan à cette organisation au service de tous.

LE MUSEE GADAGNE

Le musée d'histoire urbaine de la ville a entrepris sur trois ans un projet de rénovation complet
« Portraits de LYON »

Une première étape est déjà visible depuis fin décembre au rez de chaussée on peut faire connaissance de la ville très rapidement à travers des grandes projections et une maquette géante en 3 D permettant d'accéder à une information rapide sur 100 sites d'intérêts, l'histoire des fleuves est bien représentée.

FLEUVE DE LIENS

Une nouvelle association se propose de promouvoir le transport fluvial artisanal. Riche de l'expérience du bateau Alizarine rebaptisé « Le Canadien », l'association portée par des vignerons souhaite assurer une liaison sud de la France vers Paris aller et retour (fret de 50 tonnes de produits artisanaux non périssables commandés en ligne sur une plateforme).

Elle a également un projet à plus long terme qui consiste à contribuer à une recherche sur un bateau alternatif aux énergies fossiles plus propre et plus puissant.



Fleuve de liens est issue de la volonté de quelques irréductibles désireux d'encourager le transport fluvial artisanal avec trois objectifs :

Convoyer une quantité de fret raisonnable (50 tonnes) sur un bateau capable de parcourir nos cours d'eau d'Est en Ouest et du Nord au Sud.



Vendre ce fret composé de produits alimentaires artisanaux et non périssables (conserves, condiments, boissons alcoolisées ou non) commandés en ligne et produits ou distribués via des métiers artisanaux (petits producteurs et distributeurs, marins...).

Contribuer à décarboner ce même bateau (solutions alternatives aux énergies fossiles).

Plus d'informations ?
Venez sur notre site : www.fleuveделиens.fr
Ecrivez-nous : info@fleuveделиens.fr

PROMOTION :

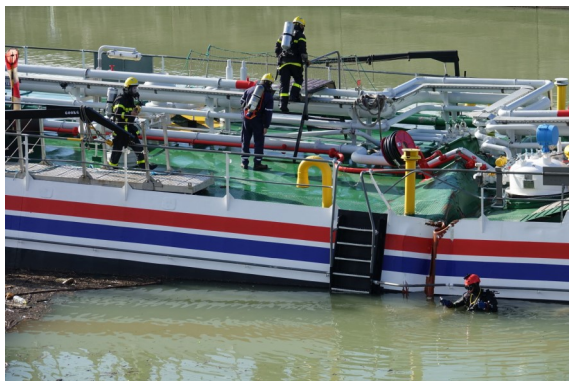


Photo NPI

Notre ami Alain BIECHEL a été nommé Président du SNCRB (Syndicat National des Chantiers de Constructions et Réparation de Bateaux fluviaux) en novembre 2019. Il se propose de redynamiser cette institution, nous comptons sur lui pour développer cette activité des chantiers trop souvent abandonnée.

ECLUSE DE SABLONS RUPTURE DE LA PORTE AVAL

Depuis le 18 février, l'écluse de Sablons est hors service.



Cet incident a affecté le bateau citerne PAMPERO.

Photo Le Dauphiné Libéré - Vincent Wales

Sécurisation du bateau :

- le bateau est situé à l'aval immédiat de l'écluse pour réaliser son dépotage.
- les mesures préparatoires devraient se terminer le 1er mars. Le dépotage commencera ensuite pour évacuer 2 200 tonnes de produit dangereux dans 8 cuves.

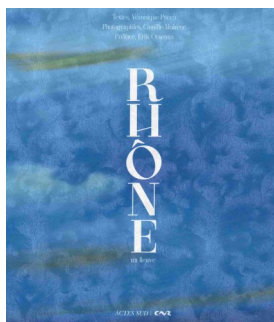
Travaux sur l'écluse :

Les équipes CNR sont mobilisées pour la remise en service de l'écluse au plus tôt.

Les opérations suivantes sont en cours :

- l'écluse a été isolée et vidangée
- les éléments de la porte de rechange sont arrivés, deux des trois parties sont déjà en place.
- il reste à recevoir d'autres pièces en remplacement de celles endommagées et à inspecter le génie civil de l'écluse

La navigation ne pourra reprendre hélas avant le 19/03.



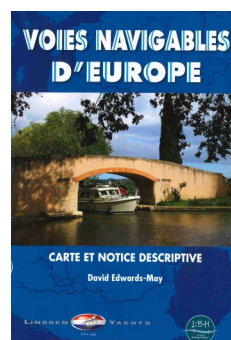
EDITIONS

La CNR vient de publier un nouvel ouvrage « **Le Rhône** » édité par Actes Sud. Ce magnifique livre très illustré parcourt tout le Rhône de sa source à la Méditerranée. Préfacé par Eric Orsenna, académicien.

Son texte « j'aime les fleuves, j'aime le Rhône » est un vibrant hommage aux gens des fleuves.

VOIES NAVIGABLES D'EUROPE

Notre ami David Edwards-May propose une version de 2 grandes cartes avec une notice de toutes les voies navigables européennes, support indispensable pour tout plaisancier ou acteur du transport fluvial



GUIDE DU PLANSANCIER



Fluvial vient de rééditer la 11ème édition du guide du plaisancier, enquête d'environ 700 ports et haltes. Très complet, il est construit sur les 6 voies navigables de France et Belgique, les différentes bases de location et comporte un rappel de la réglementation



PROMOFLUVIA
☎ 04.78.37.83.03
1bis rue de Dole
Port de Lyon Edouard Herriot
69007 LYON
Association loi de 1901
Directeur de la Publication :
Gilles DUREL
Responsable de la Rédaction :
Jean-Paul DUMONTIER
Bulletin réservé aux adhérents
Imprimé par nos soins
Dépôt légal à parution
ISSN 2116-1844

E-mail : contact@promofluvia.fr
Site : <https://www.promofluvia.fr>
Facebook : Promofluvia