# Compte rendu du « 5 à 7 » du 6 juillet 2023

# LE TRANSPORT FLUVIAL RHÔNE SAÔNE

## ENJEUX ET PROBLEMATIQUE

### *COMME SUITE AUX TRAVAUX DES CESER*

**Gilles DUREL** ouvre la réunion en déplorant l'absence de représentants de VNF et de la préfecture, tous retenus par d'autres réunions dont ils n'ont pas pu se libérer, mais tous les autres intervenants sont présents.

En 2022 le fret fluvial a connu une baisse sensible de 1,4% par rapport à l'année précédente (au national la baisse a été de 6%). Le fluviomaritime a baissé de 10%, les engrais de 2%, les produits pétroliers de 13,5%, la chimie 4%, les minerais 18%, les conteneurs de 9%.

La flotte captive du Rhône compte 61 unités fluviales il y a 4 barges en moins et 2 bateaux (Kem One) en plus. Il y a 24 paquebots de tourisme dont 7 de 135m, 22 péniches hôtels, et on compte 53 bateaux à passagers sur le bassin.

**Alexandre JANIN** de la CNR signale que la CNR est concessionnaire de l'Etat et qu'elle a récupéré des sites gérés par VNF comme le site de L'Ardoise. Pour les terrains à bord de voie d'eau la CNR demande l'engagement de l'amodiataire de développer une activité multimodale fluvial et voie ferrée.

L'infrastructure est là, les sites portuaires sont prêts à accueillir un renforcement des trafics actuels ainsi que de nouveaux trafics.

**Sylvie PAGES** en charge des ressources humaines à la CFT indique qu'au niveau de l'emploi à CFT on accueille des stagiaires du lycée des Catalins, des apprentis du CFAI et des jeunes sans formation. Pour cette dernière catégorie il faut une formation initiale d'homme de pont qui est pratiquée par différents organismes. Il y a aussi des recrutements de personnes qui viennent de la marine ou de la pêche.

CFT assure la formation de son personnel notamment pour le transport des matières dangereuses.

Le recrutement est compliqué du fait qu'il n'y a que deux écoles de formation avec peu d'élèves et que l'activité fluviale est peu connue du public.

**Gilles DUREL** indique que la transposition de la directive européenne applicable depuis le 18 janvier 2022 a imposé de nouvelles règles pour l'emploi et la formation du personnel.
Pour L'emploi de conducteur, avant c'était 100 jours d'expérience pour les bateaux de moins de 120 m et 400 jours pour les plus de 120 m, maintenant c'est 540 jours pour tous.
La progression est maintenant bien définie entre homme de pont, matelot, maître matelot, timonier et conducteur.
Chaque personne aura un livret de service qui trace son activité et lui permet de postuler au grade supérieur ainsi que d'avoir le nombre de jours nécessaires pour se présenter à l'examen de conducteur.
Ces nouvelles règles ont beaucoup bouleversé l'organisation actuelle et il faudrait des assouplissements dans la transition parce qu'il devient très compliqué pour les entreprises de trouver des conducteurs.
L'Attestation Spéciale Passagers (ASP) a été supprimée et deux autres formations ont été prévues qui sont homme de pont et expert en navigation avec passagers.
A PROMOFLUVIA, après un gros travail de préparation et de mise en forme, on espère avoir l'agrément pour la formation en expert en navigation à la rentrée de septembre. Pour l'instant, en France, seul FLUVIA a obtenu cet agrément (agrément obtenu par Promofluvia au 1er septembre 2023).

**Mathieu GLAIZE** Délégué Général de Medlink Ports fait savoir que, suite au rapport de Medlink Ports pour améliorer le transport fluvial sur le bassin, le Président de la République a lancé l'idée, en septembre 2021, de faire une grande entité fluvio-maritime Marseille-Lyon. Un Directeur de mission a été nommé sous l'autorité du Préfet de bassin. Les acteurs du bassin ont créé un CCIL (Comité de Coordination Interportuaire et Logistique) et des groupes de travail ont été formés sur les différentes thématiques.

*Sur la gouvernance trois scénarios possibles se sont dégagés :*

- on prend Medlink Ports et on ajoute un fonds d'investissement
- on crée une société anonyme
- on fait un HAROPA du sud, groupe d'intérêt économique (GIE), qui a tout de suite été écarté, l'axe n'étant pas adapté à ce type de situation.

**Depuis :**

- un schéma directeur de catalogue foncier a été créé. Il permet de connaitre tous les terrains disponibles sur l'axe.
- les acteurs fluviaux se sont engagés à essayer de créer un départ quotidien de Fos.
- Voies Navigables de France (VNF) s'est engagé à réaliser un contrat de progrès avec les gros acteurs de l'axe pour les inciter à faire plus de trafic d'une année sur l'autre
- Avec Medlink Safe des procédures ont été mises en place pour assurer la sécurité du transport des matières dangereuses par voie d'eau.

**Anne ESTINGOY** signale que le foncier des ports fait l'objet de convoitises d'acteurs étrangers au secteur fluvial, or l'avenir du transport fluvial est dépendant du développement des emprises portuaires pour installer des entreprises qui ont besoin d'être bord à voie d'eau afin de développer leurs trafics.

A PROMOFLUVIA nous avons défendu trois thématiques dans le cadre de la LOM :

- l'urbanisme : on constate que l'Etat n'a pas d'outil pour imposer au sein des SCOT et des PLU que les ports fassent l'objet d'un enjeu national. Il conviendrait que soit établit un schéma national des ports qui serait traduit dans les SRADETT, les PLU et SCOT devant être cohérents avec les STRADETT.
- l'action foncière pour permettre l'extension des ports. En France il n'existe pas de droit de préemption afin de bénéficier des opportunités foncières pour étendre les espaces portuaires alors que ce droit existe dans d'autres pays.
- la coordination des politiques d'accueil des entreprises. Des actions qui vont dans ce sens sont menées par Medlink Ports, notamment le catalogue foncier évoqué précédemment afin d'impliquer les différents acteurs pour accueillir l'entreprise la mieux adaptée à un endroit donné et ceci, parfois, en coordination avec les entreprises situées en arrière.

**Jean-Raymond MURCIA** Président de la commission Aménagement du Territoire et Transport numérique du CESER de la Région Auvergne Rhône Alpes présente le CESER qui est une société civile nommée par le Préfet et qui comprend quatre collèges : les entreprises, les syndicats des salariés, des organismes et associations et des personnalités qualifiées nommées par le Préfet pour un total de 190 personnes. Il siège tous les deux mois, il est saisi par la région ou il s'auto-saisi sur différents sujets.

- Le CESER s'est saisi de la thématique fleuve et s'est coordonné avec les CESER des régions Bourgogne et PACA. Il a auditionné des représentants de VNF, de la CNR et de la région et il a établi un document qui va être proposé à la région.
- Le CESER est favorable à ce que le pays se réindustrialise, le développement des ports est un atout à conforter, c'est pour ça que le problème foncier est très important.
- Pour le transport des matières dangereuses le fluvial est un mode de transport qui offre plus de sécurité que le train ou la route.

**Michel RAFFIN** indique que la commission transport du CESER a repéré cinq thématiques : le foncier, la formation, les matières dangereuses, le passage au port de Fos et le canal du Rhône à Sète. Les CESER ont organisé sur chaque thème des entretiens avec tous les acteurs du fluvial.
Il en est sorti un rapport qui pose les problématiques sur ces cinq thématiques.

- Sur la formation on a des problèmes de renouvellement des équipages avec un manque de conducteurs de bateaux de fret, c'est le recrutement qui devient le plus important surtout avec les nouvelles règles plus contraignantes.

- Le foncier portuaire doit être protégé avec des possibilités d'extension sur foncier bord à voie d'eau qui doit être préservé. La démarche actuelle d'un observatoire du foncier va dans le bon sens sous réserve que tous les acteurs : Etat, Région, VNF, CNR,… se rencontrent et se mettent d'accord sur un document commun.
- L'ouverture maritime à FOS s'avère compliquée pour le mode fluvial : les engagements pris ne sont trop rarement tenus. Il faut que les acteurs se parlent et qu'ils essaient de trouver des ententes.
- L'infrastructure fluviale sur le bassin est bonne sauf sur le canal du Rhône à Sète car les berges s'éboulent où il faudra trouver des solutions pour maintenir le trafic.

En conclusion, ce n'est pas en inventant une nouvelle structure qu'on fera progresser le transport fluvial mais en faisant mieux fonctionner ce qui existe. Il faut que les gens se parlent afin de créer une synergie entre tous les acteurs.

**Gilles DUREL** remercie tous les intervenants et invite l'ensemble des participants à continuer les échanges de façon conviviale au traditionnel cocktail de fin de « 5 à 7 ».