

Séminaire thématique Navigation et transport fluvial Projet de prolongation de la concession du Rhône

22 MAI 2019

à Lyon (Rhône)

Synthèse des échanges

Intervenants :

- Jacques ARCHIMBAUD, Garant de la concertation
- Françoise NOARS, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Christophe DEBLANC, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Stéphanie PEIGNEY-COUDERC, DGITM

La séance est ouverte à 9 heures 35.

I. Présentation du projet

1. La concertation

Françoise NOARS indique que la consultation durera jusqu'à fin juin 2019. Elle est composée de plusieurs réunions territoriales et de quatre ateliers thématiques.

Elle rappelle que CNR fonctionne sur un modèle très original, qui poursuit de multiples objectifs. La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes est désormais le service de contrôle unique de la concession.

La concession actuelle prend échéance au 31 décembre 2023 et l'Etat porte un projet de prolongation de cette concession jusqu'en 2041.

Elle salue la présence de Jean-Christophe BAUDOUIN, délégué interministériel chargé d'établir une stratégie de développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône.

Elle cite ensuite quelques thèmes qui peuvent nourrir la discussion du jour :

- développer les trafics fluviaux ;
- renforcer l'intermodalité ;
- renforcer l'efficacité du modèle portuaire rhodanien ;
- structurer une gouvernance sur l'axe en adéquation avec les enjeux.

Jacques ARCHIMBAUD indique que les organisateurs ont essayé de croiser les préoccupations des experts des différents sujets avec celles du grand public. Un site internet a également été mis en place pour communiquer avec le maître d'ouvrage. Chaque participant a la possibilité de rédiger un cahier d'acteur qui permet au garant de rédiger son rapport dans les meilleures conditions. Des réunions d'élus ont également été organisées à la demande.

L'objectif du séminaire est de vérifier que les conditions posées par l'Etat à la prolongation de la concession correspondent aux besoins exprimés par les professionnels, les experts et les différents acteurs présents ce jour.

Le deuxième objectif est d'apprécier la cohérence de ces éléments avec d'autres politiques publiques conduites par ailleurs.

Enfin, il souhaite que les participants se sentent libres de s'exprimer comme ils le souhaitent, sans se contraindre à un discours politiquement correct.

Christophe DEBLANC précise qu'après le bilan du garant et la réponse du maître d'ouvrage, l'Autorité environnementale sera saisie pour donner un avis sur le dossier de prolongation accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales du plan, avant une nouvelle phase de consultations et une décision pour approuver ou non le neuvième avenant fin 2020.

2. La concession du Rhône

La concession du Rhône a un triple objet :

- production d'hydroélectricité avec 19 grandes centrales et 6 petites centrales (3 000 MW de puissance installée) ;

- navigation, avec 14 grandes écluses ;
- irrigation, avec 320 millions de m³ prélevés chaque année sur l'axe Rhône et 3 milliards de m³ par an sur l'ensemble du bassin versant.

La concession a été attribuée en 1934 et comprend une superficie de 27 000 hectares. Elle fonctionne selon un modèle redistributif et un schéma directeur a été mis en place en 2003, prévoyant des missions d'intérêt général. 30 millions d'euros d'investissement sont réalisés chaque année en moyenne pour les territoires.

La concession du Rhône est portée depuis 1934 par CNR, qui a été créée spécifiquement en 1933 pour l'exécution de la concession. Il s'agit d'un modèle industriel unique : une société anonyme d'intérêt général à capitaux majoritairement publics.

CNR produit 25 % de la production hydroélectrique nationale, avec une capacité installée de 3,7 GW environ (3 GW pour la concession du Rhône, le reste principalement en éolien terrestre et photovoltaïque).

L'entreprise représente 1 363 emplois directs (salariés CNR) et environ 13 000 emplois indirects générés.

Il détaille ensuite l'organisation des textes régissant la concession, encadrée par la loi du 27 mai 1921 et son décret du 5 janvier 1934, qui décrivent les statuts de la société, la convention de concession et le cahier des charges général. Il précise que chaque aménagement est encadré par un cahier des charges spécial.

3. Le projet de prolongation de la concession du Rhône

Le projet de prolongation s'inscrit dans la continuité des missions historiques de la concession, avec quelques modifications. Il est envisagé pour 18 années supplémentaires, soit jusqu'en 2041. Le projet est équilibré et financièrement neutre, avec la mise en place d'une redevance variable en fonction des prix de l'électricité.

,

Le projet propose d'étendre géographiquement la concession du Rhône, avec 3 000 hectares et 80 km de fleuve additionnels, ce qui porterait le domaine concédé total à 550 km de fleuves et 30 000 hectares. L'objectif de cette extension est d'harmoniser la gestion des voies d'eau concédées. VNF conserverait la gestion de la traversée de Lyon et du canal de Miribel.

Le projet de prolongation prévoit des investissements additionnels à travers un programme d'études et de travaux estimés à 500 millions d'euros comprenant l'étude et le cas échéant la construction d'un nouvel aménagement hydroélectrique, la construction de cinq petites centrales hydroélectriques, l'équipement de cinq seuils et l'augmentation de la puissance de l'aménagement de Montélimar par des microturbines, la fiabilisation des infrastructures de navigation et la construction et l'aménagement d'ouvrages de continuité piscicole.

Le schéma directeur adopté en 2003 a financé environ 500 projets pour 431 millions d'euros.

Le schéma directeur révisé vise un renforcement du rôle du concessionnaire et un encadrement des modalités d'élaboration des plans pluriannuels quinquennaux, avec l'association des parties prenantes par CNR pour l'élaboration des plans, puis approbation-par l'Etat. Il comprendra cinq volets d'action proposés afin de répondre aux enjeux du développement durable. Les plans pluriannuels seraient dotés de 160 millions d'euros par période de cinq ans pour des

investissements dont bénéficieront les territoires. Il est précisé qu'un volet spécifiquement dédié à l'agriculture sera ajouté à ces plans.

4. Le projet de prolongation de la concession du Rhône et le transport fluvial

a. La politique de l'Etat

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC présente les cinq grands enjeux de la politique de l'Etat pour le développement du transport fluvial.

Des infrastructures performantes

Le développement du transport fluvial nécessite des infrastructures performantes. La programmation des infrastructures, annexée au projet de loi d'orientation des mobilités, contient deux priorités concernant le transport fluvial, à savoir l'entretien et la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants (priorité 1), notamment au travers de l'augmentation de la subvention de VNF, et le soutien à une politique de transport de marchandises ambitieuse (priorité 5).

La performance économique et logistique du transport fluvial (marchandises et passagers)

L'enjeu est de mieux intégrer le maillon fluvial dans les chaînes logistiques, en encourageant les industriels à s'implanter le long de la voie d'eau (sites portuaires), et en attirant de nouveaux trafics pour que le transport fluvial se développe.

Il existe également un enjeu de compétitivité réglementaire. Les règles techniques applicables aux bateaux (construction, gréement, équipement) relèvent du niveau européen. Depuis plusieurs années, l'Etat cherche à utiliser tous les leviers possibles pour que le transport fluvial puisse se développer en allégeant les contraintes techniques, tout en continuant à garantir la sécurité.

La DGITM rappelle qu'il existe des aides financières visant à attirer de nouveaux trafics, tel que le Plan d'aide au report modal porté par VNF (20 millions d'euros sur la période 2018-2020).

La DGITM s'efforce également d'accompagner au mieux la structuration de la profession et la création d'une interprofession fluviale.

La transition écologique et énergétique

Le contexte national et international vise à réduire les gaz à effet de serre (GES) et les polluants atmosphériques, et le transport fluvial a une carte à jouer en la matière. Il existe cependant des barrières à franchir pour aller vers la suppression totale des émissions.

Les actions en cours dans le domaine sont les suivantes :

- plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (16,5 millions d'euros) :
- évolutions réglementaires pour accompagner les innovations ;
- déploiement de bornes électriques à quai.

La transition numérique

L'objectif est de faire en sorte que le fluvial tire profit de toutes les nouvelles technologies du numérique. De nombreux services d'information fluviale ont été développés pour que les transporteurs puissent bénéficier d'informations sur l'ensemble d'une voie d'eau.

La DGITM travaille aussi sur la dématérialisation de l'ensemble des procédures administratives.

L'attractivité du secteur

L'objectif est de renforcer l'attractivité à travers une modernisation et un renforcement des qualifications professionnelles et des parcours de formation.

b. Les politiques de l'Etat à l'échelle de l'axe du Rhône

Christophe DEBLANC décrit brièvement les politiques de l'Etat à l'échelle de l'axe, à commencer par le plan Rhône-Saône, dont les orientations visent le développement des trafics et le report modal, le développement des actions de formation en faveur de la voie d'eau, la poursuite des actions de recherche et d'innovation, et le développement des services aux navigants.

Des démarches territorialisées sont également portées par l'Etat, et se sont traduites par l'établissement d'un schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence. Une démarche est également en cours pour les ports de la Saône.

Jean-Christophe BAUDOUIN, délégué interministériel (DIMERS), travaille actuellement à la rédaction d'un plan de performance logistique pour traduire une stratégie d'axe portuaire et logistique.

Le renforcement des liens entre l'axe Rhône-Saône et le Grand Port Maritime de Marseille fait également partie des réflexions en cours.

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC indique que 4,45 millions de tonnes de marchandises ont été transportées entre Lyon et la Méditerranée en 2018, ce qui représente 8,4 % des marchandises et 14,2 % des conteneurs transportés sur le réseau français.

Le port de Lyon Edouard Herriot est le 3^e port fluvial français

Le trafic de marchandises sur le Rhône s'est ralenti ces dernières années.

Le Rhône à l'aval de Lyon est un site majeur pour le tourisme fluvial grâce à ses écluses à grand gabarit.

Le réseau compte 22 sites portuaires de commerce, 3 ports publics et 220 entreprises implantées sur ces surfaces.

Autour de 200 000 passagers sont transportés chaque année.

5. Le volet navigation du schéma directeur

Le volet navigation du schéma directeur s'articule autour de cinq axes :

- amélioration de la fiabilité, de la sécurité, de la disponibilité et de la capacité des ouvrages ;
- remise en navigabilité du Haut-Rhône ;

- amélioration de la qualité du service de la navigation ;
- contribution au développement du transport fluvial et des sites industriels et portuaires (volet guidé par les propositions du DIMERS) ;
- contribution au développement du tourisme fluvial.

II. Echanges avec la salle

Jacques ARCHIMBAUD liste trois questions qui peuvent être soumises à la réflexion :

- le programme d'investissement tel qu'il est proposé est-il suffisant par rapport aux objectifs présentés ?
- Quelle quote-part sur chaque plan pluriannuel serait suffisante pour le transport fluvial ?
- l'extension de domaine de la concession permet-elle une amélioration de la gouvernance ?

Il soulève également la question complémentaire suivante : comment la prolongation de la concession peut-elle contribuer à l'amélioration de la gouvernance globale des systèmes pour le développement du fret fluvial ?

Les participants sont invités à prendre la parole.

Dominique DRAPIER, secrétaire général de l'association française des ports intérieurs (AFPI), indique que son association est favorable à la prolongation de la concession, notamment pour favoriser le développement de sites fluviaux et multimodaux. Il rappelle que les ports sont des lieux multimodaux par excellence. Des sites connectés aux trois modes de transport doivent être développés. Dans le contexte du Rhône il est nécessaire d'être connecté au GPMM. Cependant, les investissements sur les ports sont généralement très lourds, et leur retour sur investissement est aléatoire.

L'AFPI souhaite donc une grande stabilité au niveau de la gouvernance et de l'organisation des ports, afin de bénéficier d'une vue à long terme. Il a noté avec intérêt la création de nouveaux sites portuaires, qui va amener les chargeurs à la voie d'eau. Les tarifs de la voie d'eau sont en effet tout à fait compétitifs, cependant les ruptures de charges constituent le frein principal. Il est donc nécessaire d'avoir des ports à proximité des grands chargeurs pour une rupture de charge limitée.

Il estime que la prolongation de la concession est un projet intéressant qui permet de montrer les capacités des professionnels français.

François BOURIOT, du comité des armateurs fluviaux (CAF), indique que les armateurs fluviaux sont favorables à la prolongation mais constate que le contrôle de la concession apparaît assez peu lisible sur le volet des transports. La profession souhaite être associée au conseil de surveillance. Les investissements présentés semblent satisfaisants au regard de sa structure. Peu d'éléments sont cependant prévus pour le port Edouard-Herriot et Fos sur Mer.

Pour développer le transport de conteneurs, il serait intéressant d'augmenter le rectangle de navigation.

Le CAF souhaite voir traiter le sujet de l'alimentation des bateaux à quai. Il regrette l'absence de mention d'éléments sur le ravitaillement en carburants alternatifs dans le dossier de prolongation de la concession. Il est nécessaire d'avoir un schéma de développement.

Bruno COSSIAUX, représentant de la batellerie artisanale, précise que sa profession est favorable à la prolongation de la concession. Quelques problématiques restent tout de même à régler, à commencer par le GPMM : il est nécessaire de trouver une solution pour avoir une fenêtre fluviale pour les conteneurs et mutualiser le surcoût. Le développement du fret en France est nécessaire. Des solutions doivent être trouvées pour que le réseau soit homogène et entretenu. Le bassin Rhône-Saône est fermé au grand gabarit

Il se dit également préoccupé par la loi sur l'Eau. Il est important de trouver des solutions pour les problèmes de dragage qui présente des coûts importants et les retenues d'eau. Il souligne également le fait que le projet de prolongation manque de rapports avec le citoyen et déplore un manque d'information sur le fluvial à leur destination.

Il estime que l'axe doit être géré par un seul partenaire, qui doit être capable de permettre la navigation et de la rouvrir progressivement afin de développer le potentiel touristique, notamment sur le Haut-Rhône.

La navigation sur le Rhône est correcte et il faut continuer en ce sens.

Des problématiques de taxation (péages) existent également et limitent la compétitivité.

Des réflexions devront également être menées sur les problématiques concernant les logisticiens. Les moyens doivent être donnés pour faire du transport économique et écologique.

Gilles DUREL, président de Promofluvia, association de promotion de la voie d'eau, estime que la politique de l'Etat est intéressante, mais manque de moyens. Seule la maintenance est garantie par les budgets, qui ne permettent pas de modernisation ou de nouveaux équipements.

Promofluvia propose de consacrer intégralement la redevance payée à l'Etat par CNR à un Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

Il estime que le projet de prolongation traite insuffisamment de la voie d'eau et reste trop général. Il propose que l'Etat autorise CNR à se détacher de sites qui ne sont pas du tout embranchés à la voie d'eau, et qui posent des problématiques juridiques notamment. Il souhaite par ailleurs insister sur les sites prioritaires de l'axe du Rhône. Il souligne l'obsolescence de certains embranchements fers (ex : Avignon, portes les Valence, Salaise). Il propose que des investissements sur ces sites pour les moderniser soient actés dans le schéma directeur.

Concernant les embranchements, CNR a une politique d'investissement sur des ports publics qui n'est plus très pertinente. Elle devrait pouvoir investir librement dans les ouvrages de navigation, de manière à ne pas surcharger les entreprises qui souhaitent s'installer près des voies d'eau.

Il estime également que le simulateur de navigation est un outil qui a besoin d'un soutien financier fort et devrait faire l'objet d'une mention dans le schéma directeur de CNR.

Il fait part de sa satisfaction de voir intégrer à la concession le slipway d'Arles mais il est nécessaire d'avoir une stratégie sur cet aménagement et de définir qui finance quoi.

Par ailleurs, il se dit déçu de la position des services de l'Etat par rapport au transport des matières dangereuses. Sur la voie d'eau, ce transport fait en effet face à de nombreuses entraves. La réglementation ne tient pas compte d'un certain nombre de projets et est pénalisante.

Olivier NOROTTE, directeur adjoint de la direction territoriale Rhône-Saône de Voies navigables de France (VNF), liste trois sujets possibles de discussion :

- les extensions de périmètre de la concession, qui permettront de donner plus de lisibilité et de cohérence ;
- l'amélioration de la sécurité de la navigation et la levée des ambiguïtés de positionnement entre CNR et VNF à travers des dispositions du cahier des charges ;
- la gestion domaniale et la clarification entre les compétences VNF et CNF

Dans les discussions qui ont lieu entre VNF et CNR, quelques points de discussions restent à affiner, tel que la gestion des épaves. Cependant de nombreux sujets ont trouvé un point d'accord. VNF doit jouer un rôle très actif sur le développement de l'axe et des collaborations existent avec CNR.

Sur les investissements portuaires, il rappelle que des difficultés importantes ont été rencontrées dans le cadre du plan Rhône. Une disposition communautaire en matière d'aide d'Etat (régime d'exemption par catégorie) reste un frein à certains investissements pour aider les équipements mobiles et les superstructures.

Christophe SEUX, du groupe CFT (compagnie française de transport), estime que le développement du transport par conteneur doit être dynamisé et exprime des difficultés de passage des ouvrages d'art avec les conteneurs high cube.

Il liste plusieurs sujets à débattre, notamment sur le thème de la sécurité :

- les aides à la navigation, qui pourraient faire l'objet d'un plan d'accompagnement ;
- le retrait des épaves et leur déchirage/traitement avec la nécessité de disposer d'une ICPE autorisée
- la gestion, en période de crue, des embâcles ;
- la géolocalisation des unités.

Sur le thème de l'exploitation, il cite les sujets liés à l'aménagement pour les postes de stationnement de matières dangereuses et à l'optimisation des arrêts techniques des écluses.

Jacques ARCHIMBAUD demande comment ces demandes peuvent être intégrées.

Christophe DEBLANC répond qu'elles s'inscrivent dans les orientations proposées dans le schéma directeur. Il est nécessaire que les formulations proposées pour les orientations permettent ensuite d'inscrire les actions souhaitées dans les plans quinquennaux. Les points d'attention ont été pris en note et peuvent en effet faire l'objet de réflexions pour les intégrer.

Cédric MOROT-BIZOT, directeur de CFT Gaz, souhaite revenir sur l'importance du conteneur. CNR peut aider à deux titres : sur l'amélioration du rectangle de navigation et auprès du grand port maritime de Marseille (GPMM) pour que les bateaux fluviaux soient traités de la même manière que les navires maritimes.

Par ailleurs, il souhaite évoquer la continuité du service, qu'il serait intéressant de pouvoir faire valoir auprès des clients à travers un service minimum en cas de grève du personnel CNR. L'une des raisons qui poussent les clients à se tourner vers le transport fluvial était en effet jusqu'à présent la continuité du service.

Cédric MOSCATELLI, représentant de la CCI de la Drôme, est favorable à la prolongation de la concession. En ce qui concerne les contrats de sous-concession pour la gestion des ports publics, des discussions devront avoir lieu rapidement. Actuellement, la CCI régionale est en réflexion sur

une globalisation de l'exploitation des ports. Une vision plus globale de l'ensemble des ports du Rhône et de la Saône est importante.

Il souhaite également insister sur l'importance de l'implantation de CNR sur le territoire, qui du fait de ses activités fait travailler les entreprises.

Le développement du transport des passagers et du tourisme est également un axe important pour le territoire.

Alain BIECHEL, président de la Société anonyme de la cale de halage d'Arles (SACHA), évoque des travaux importants conduits par la société, dont à peine un tiers concerne le fluvial, le reste découlant d'une décision préfectorale suite à un classement en ICPE. Il apparaît difficile pour la société d'amortir un investissement sur les frais de fonctionnement dans ces proportions.

Concernant le transport de conteneurs, il estime que la situation n'a pas beaucoup changé depuis 30 ans.

Nicolas CHARTRE, représentant de la direction territoriale Rhône-Saône de VNF, confirme que VNF est le concédant du slipway d'Arles et a un dialogue permanent avec la SACHA. Il est en effet difficile d'amortir les investissements lourds pour le concessionnaire. Il précise cependant que les investissements en cours sont financés à 100 % par les partenaires du projet, à savoir les collectivités publiques, VNF et CNR.

Vincent DAON, représentant d'INSPIRA, confirme que les investissements sur les infrastructures sont essentiels pour mettre le transport fluvial et ferroviaire en cohérence. Les embranchements ferroviaires présents à Salaise doivent être complétés. Un schéma directeur a été élaboré et montre qu'une vision existe pour développer ces infrastructures. La structure doit également être capable d'accueillir les industriels, en leur proposant du foncier, mais également un accès à l'énergie, notamment décarbonée, et à l'eau. Aujourd'hui, des déficits d'accès à l'eau réguliers sont constatés.

En ce qui concerne la gouvernance des chantiers, il est important de trouver une vraie cohérence dans les outillages ferroviaires et fluviaux.

Nicolas CHARTRE de VNF, revient sur les investissements portuaires à réaliser. Il précise que les démarches engagées sur les différentes régions doivent permettre de définir des stratégies au niveau de systèmes portuaires cohérents. Ces réflexions stratégiques doivent aussi être engagées par filière. Il est essentiel de massifier la filière conteneur pour disposer d'un bon niveau de service. Certaines filières ont toutefois besoin de davantage de services de proximité.

Elisabeth AYRAULT, présidente de CNR, précise que toutes les demandes faites ne sont pas recevables, pour de multiples raisons. En revanche, le principe du schéma directeur est de consacrer plus de 160 millions d'euros par période de 5 ans à des investissements sur les territoires, dans le cadre de plans quinquennaux. Un certain nombre d'actions seront inscrites dans la durée en ce qui concerne la navigation. Elle rappelle que ce sont plus de 600 millions d'euros qui seront donc investis jusqu'en 2041.

Elle revient sur le sujet des grèves qui peuvent impacter la navigation, qui pourrait faire l'objet de réglementation. Elle souligne néanmoins le très faible nombre de grèves au sein de la société (une en 2001 et une en 2017)

En ce qui concerne l'énergie et la motorisation des bateaux, elle rappelle que CNR fait des efforts importants en matière d'hydrogène notamment à travers le projet d'électrolyseur sur Pierre-Bénite avec une énergie en partie destinée au fluvial).

Concernant le GPMM, elle rappelle qu'elle participe au conseil de surveillance de la structure. Avec l'aide de l'Etat, les sujets liés à la navigation fluviale ont été mis en avant. Les chiffres montrent une légère reprise en 2018.

S'agissant des infrastructures du GPMM, leur financement par CNR ne paraît pas correspondre à la répartition des rôles en place. Les infrastructures ont fait l'objet d'investissements importants de la part du port ces dernières années et se portent plutôt bien, notamment au niveau de la connexion ferroviaire, pour laquelle des questions se posent toujours en ce qui concerne la continuité du réseau en dehors du périmètre du port.

Jean-Christophe BAUDOIN, délégué interministériel (DIMERS), indique qu'il travaille actuellement à la correction de la position de CNR sur un certain nombre de points. La CNR fait des efforts sur le maintien des infrastructures de l'axe mais il convient d'aller plus loin. Le pays doit rassembler l'ensemble des acteurs du transport fluvial pour que l'ensemble GPMM et axe Rhône-Saône soit compétitif. Il indique qu'il serait intéressant d'avoir plus d'éléments sur les travaux prévus.

Le gouvernement a souhaité l'établissement d'un schéma directeur sur l'ensemble de l'axe, notamment pour qu'il soit regardé dans sa globalité. Un certain nombre de problématiques restent à régler, notamment sur les investissements. L'intermodalité est la clé du succès.

La transition écologique est un sujet très important. De nombreuses propositions seront faites dans le rapport de la mission. Les actions vers la logistique se feront notamment à travers les ports fluviaux. Il s'agit d'un élément moteur de toutes les actions qui tournent autour de la réappropriation d'une chaîne logistique efficace.

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC insiste sur le fait que CNR est un partenaire essentiel de l'Etat du fait de ses missions différentes missions, qui sont très complémentaires. CNR a notamment beaucoup œuvré pour permettre l'installation de bornes électriques haute puissance à quai. La DGITM travaille à apporter des solutions techniques, des financements, etc., avec l'aide d'un partenaire comme CNR.

La collaboration entre la DGITM et CNR est également importante autour d'un projet sur l'hydrogène, qui permet de développer une propulsion hydrogène sur un bateau, tout en garantissant son avitaillement à partir d'hydrogène « vert » produit grâce à l'hydroélectricité.

Jacques ARCHIMBAUD demande comment s'articulent les rôles de CNR et VNF.

Olivier NOROTTE précise que VNF est un acteur du développement de l'axe, et garde un rôle très accru dans ce domaine via ses partenariats avec l'Etat et CNR. Il rappelle le rôle de conseiller de VNF auprès de l'Etat, et notamment auprès des préfets, sur la navigation et le transport fluvial et il précise que VNF demeure gestionnaire du domaine public fluvial sur certaines zones dont la traversée de Lyon.

Des ambiguïtés restent à lever sur différents aspects, comme la sécurité de navigation ou la gestion domaniale.

Jacques ARCHIMBAUD s'interroge sur l'exception de la traversée de Lyon concernant les extensions géographiques.

Olivier NOROTTE confirme qu'il s'agit d'une exception que VNF tient à conserver politiquement, du fait des relations étroites entretenues avec l'agglomération lyonnaise.

Jacques ARCHIMBAUD invite les représentants à clarifier les rôles de chacun dans le document de prolongation de la concession.

Il évoque ensuite l'affectation de la redevance, et demande un retour sur la proposition de M. DUREL concernant l'affectation de la redevance au FITTVN.

Christophe DEBLANC répond que le principe de la concession est que les plans quinquennaux permettent de financer des projets sur le territoire rhodanien. De plus, un certain nombre d'investissements sont prévus dans le cadre de la prolongation de la concession. L'un des projets, qui concerne un barrage à Saint-Romain-de-Jalionas, représente notamment la moitié de l'enveloppe, et une clause de non-réalisation sera ajoutée pour prévoir l'utilisation de ce montant.

Jacques ARCHIMBAUD insiste en effet sur l'importance de la communication de ces éléments concernant la répartition des financements.

Il demande quelle est la part de la redevance qui revient à l'Etat.

Christophe DEBLANC répond que la redevance à ce jour est de 24% sur le chiffre d'affaires dont l'historique figure dans le dossier de concertation en page 61.

Jacques ARCHIMBAUD a également noté plusieurs questions sur les ports. Il demande si des priorités se dégagent.

Gilles DUREL indique que quelques ouvrages de navigation –(quais communaux de Sainte Colombe ou Sait Etienne des Sorts) mouillés du fait des aménagements ont subi des dégradations importantes. Sur ce type d'ouvrage, un critère pourrait être mis en œuvre pour que le concessionnaire puisse apporter une contribution à leur entretien ou rénovation.

Concernant l'utilisation de la redevance, il serait intéressant d'inscrire la démarche au niveau de la politique de l'Etat. CNR repose sur un modèle redistributif, cependant il se demande s'il est justifié qu'une partie de la redevance disparaisse dans les fonds généraux de l'Etat. Une part de cette somme devrait revenir à tout ce qui concerne les voies navigables et au transport fluvial qui est un des modes de transport le moins soutenus en France.

En ce qui concerne le transport de colis lourds, une étude devrait être menée pour mettre en avant le transport fluvial.

Elisabeth AYRAULT rappelle que l'Etat est propriétaire du Rhône. Elle trouve donc normal qu'un loyer soit payé à l'Etat, même si cette règle pourrait s'appliquer à d'autres acteurs sur le bassin. Il n'est pas non plus anormal que l'Etat choisisse d'affecter cette redevance où il le souhaite. Par ailleurs, elle rappelle que cette redevance peut également augmenter.

Jacques ARCHIMBAUD se demande quel dispositif d'association des parties prenantes pourrait être imaginé sur le suivi de ces questions sur la voie d'eau.

Christophe DEBLANC dit avoir entendu un certain nombre de besoins en matière d'investissement notamment. Le dispositif est aujourd'hui relativement souple pour permettre au concessionnaire de participer à des opérations de développement de plateformes portuaires. Il préconise de conserver cette souplesse et de ne pas figer les investissements jusqu'en 2041. Ces opérations de développement seront conduites en partenariat et comprendront bien des temps de concertation avec les différents acteurs.

La concertation se déroulera donc dans le cadre de la gouvernance des projets de développement portuaire. L'action du concessionnaire viendra s'intégrer dans le cadre de la gouvernance des ports, des grappes de ports ou de l'ensemble de l'axe.

Jacques ARCHIMBAUD remercie les participants pour leurs interventions. L'articulation entre les propositions des intervenants et le travail de l'Etat, qui s'inscrit parfois dans un pas de temps

particulier, est parfois difficile. Il est cependant important de conserver des espaces fréquents permettant d'évaluer, d'échanger, de questionner, autour de ces sujets et avec les représentants de tous les acteurs du secteur.

La séance est levée à 12 heures 15.