

VNF Rhône-Saône

Schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône méridional

Etude financée par :



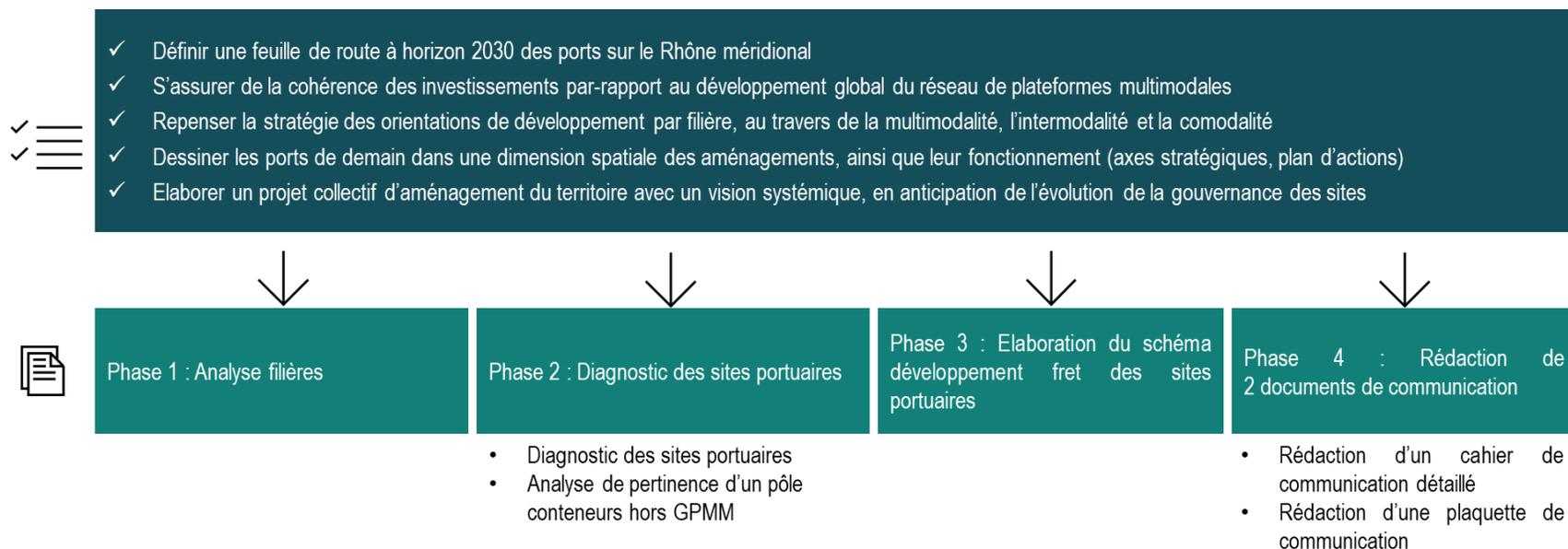
Table des matières

1	LE PROJET ET SES FONDEMENTS	4
1.1	Méthodologie	4
1.2	Les étapes de la démarche	5
2	ANALYSE DES FILIERES	6
2.1	BTP : granulats, déblais	6
2.2	Filière céréales - oléoprotéagineux – engrais	8
2.3	Filière bois-biomasse	10
2.4	Filière déchets (économie circulaire)	12
2.5	Filière logistique urbaine	14
2.6	Filière conteneurs et port déporté	15
3	ANALYSE DES SITES PORTUAIRES	20
3.1	Site portuaire – BOLLÈNE	20
3.2	Site portuaire – MONDRAGON	21
3.3	Site portuaire – LAUDUN L'ARDOISE	22
3.4	Site portuaire – AVIGNON LE PONTET	23
3.5	Site portuaire – AVIGNON COURTINE	24
3.6	Site portuaire – TARASCON	25
3.7	Site portuaire – BEAUCAIRE	26

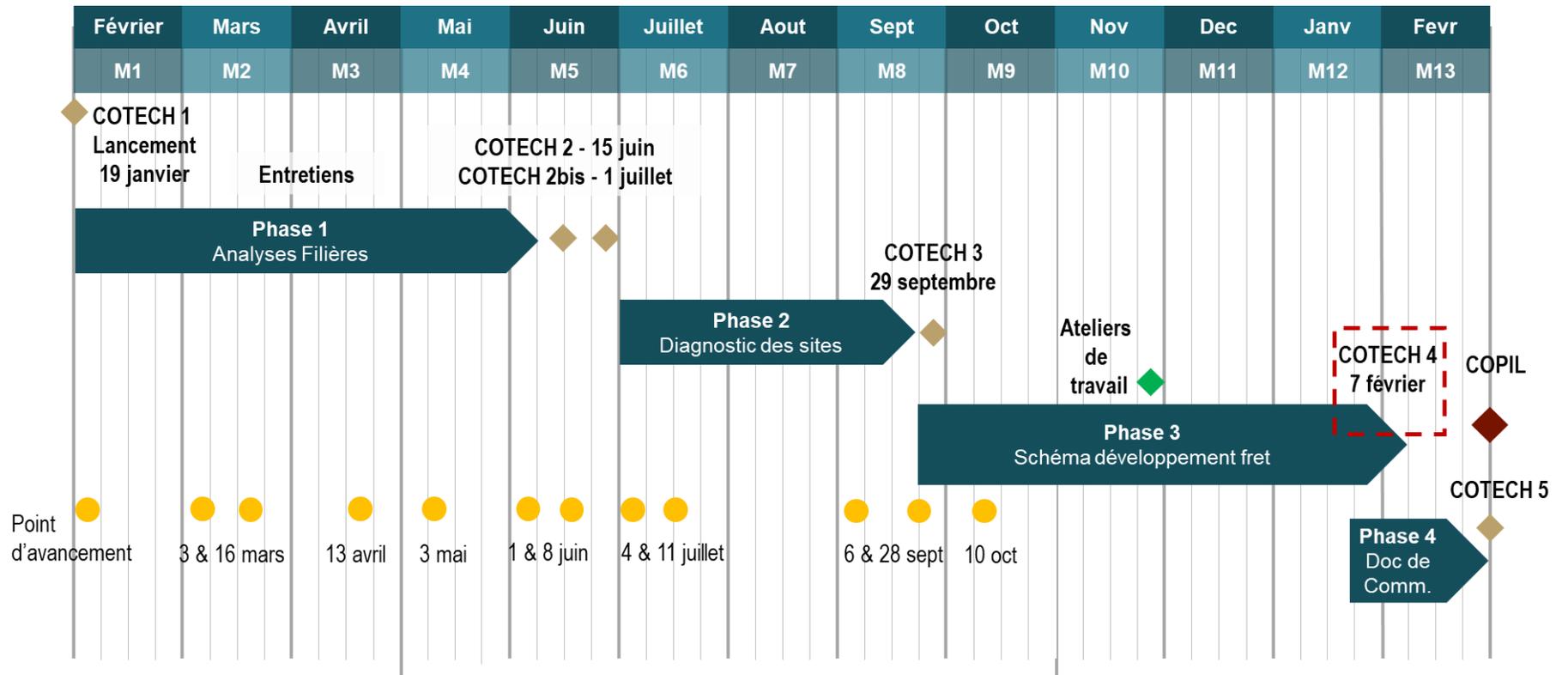
3.8	Site portuaire – ARLES	27
3.9	Site portuaire – SETE	28
3.10	Site portuaire – FOS	29
4	SCHÉMA DÉVELOPPEMENT FRET DES SITES PORTUAIRES	30
4.1	Huit orientations de développement pour le système portuaire Rhône Méridional	30
4.2	Orientations par site portuaire	31
4.3	Orientations et actions transversales / multisites	40
4.4	Plan d'actions	44

1 LE PROJET ET SES FONDEMENTS

1.1 Méthodologie



1.2 Les étapes de la démarche



2 ANALYSE DES FILIERES

2.1 BTP : granulats, déblais

2.1.1 Production des granulats

Il y a 4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : 24Mt de production de granulats / an (surtout roche massive).

Un maillage de carrière dense et de faible distance entre point de production et de consommation, environ 30-40km. Mais plusieurs carrières proches de la voie d'eau avec des poste de chargement (LafargeHolcim à Orange, Société des Carrière Vaclusienne à Châteauneuf-du-Pape et Sauverterre, Maroncelli à Piolenc, Pradier à Mondragon,) et des dépôts, Centrale BPE, site de valorisation de déblais (Cemex à Marignane, Eurovia à Fos...)

2.1.2 Zone de stockage de déblais inertes

La production de déblais inertes s'élève à 8,8 Mt/an en Région Sud et 10,5 Mt/an en Occitanie

LA capacité de stockage autorisée dans les 4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète est de 6,2Mt/ an

Un maillage d'ISDI dense et de faible distance entre les sites de stockages et les chantiers environ 20km. Mais plusieurs ISDI proches de la voie d'eau

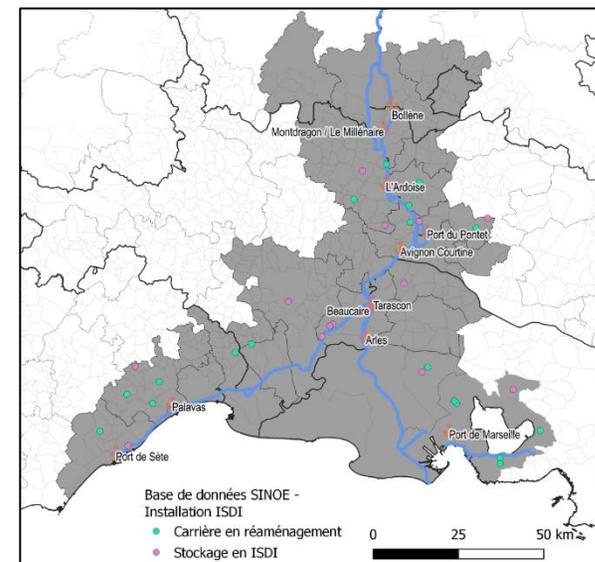
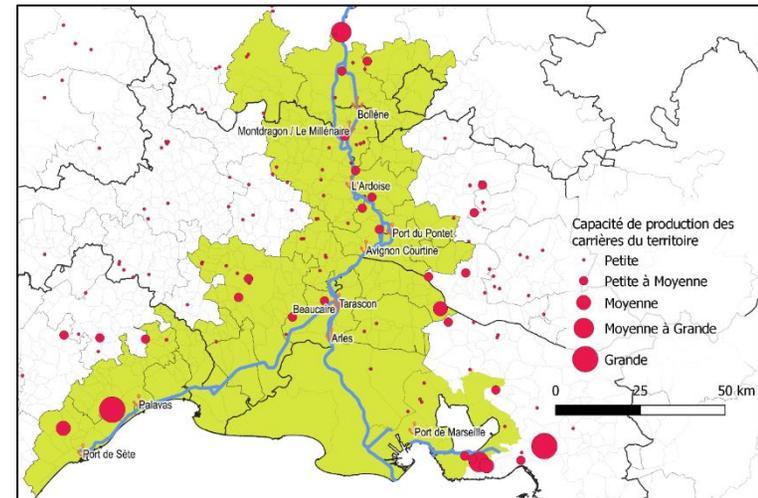
2.1.3 Trafic fluvial actuel

CEM IN EAU : 14 400t de clinker de Sète à Portes Lès Valence

Un trafic fluvial actuel limité à 314 400t par an, lié à la carrière de Mondragon (Pradier) :

Expédition granulats : 200kt. 50% vers Le Pontet, 50% vers Lyon

Approvisionnement en déblais : 100kt de Lyon



2.1.4 Projections des flux – Granulats

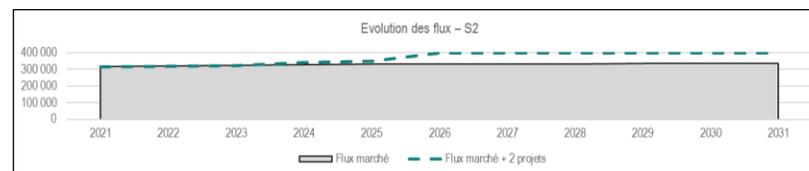
Tendances annuelles

1,3% jusqu'en 2025 puis 0,8% jusqu'en 2031. Évolutions estimées par les CERC PACA et Occitanie

Projets :

Augmentation du flux Pradier de 50 000 tonnes.

Augmentation du flux Cem'In'Eu de 14 400 tonnes



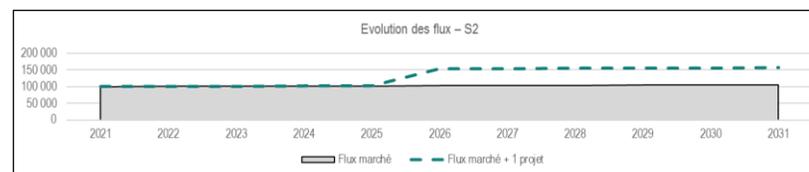
2.1.5 Projections des flux - Déblais inertes

Tendances annuelles

+0,5% /an de déblais d'après les PRPGD PACA et Occitanie.

Projet :

Augmentation du flux Pradier de 50 000 tonnes.



2.2 Filière céréales - oléoprotéagineux – engrais

2.2.1 Production de grains

4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète :

- 260 000t de production de céréales / an
- 20 000t de production d'oléoprotéagineux / an

Un maillage dense de silo de collecte, mais seulement 2 silos bord à voie d'eau (Bollène, Beaucaire, 5 silos à proximité, et 2 silos exports : Sète et Tellines à Fos)

Une seule usine de trituration de tournesol et de colza : Saipol à Sète

2.2.2 Besoin d'engrais

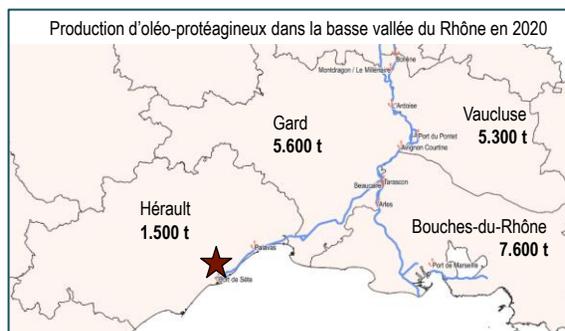
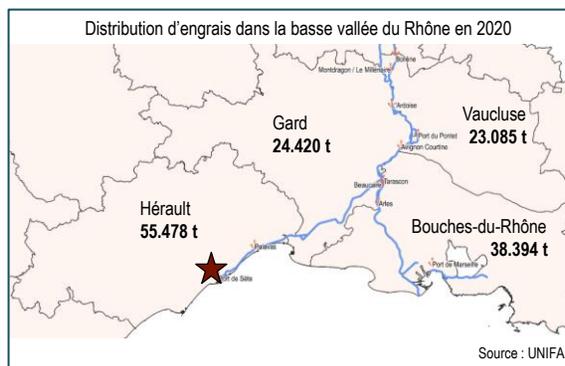
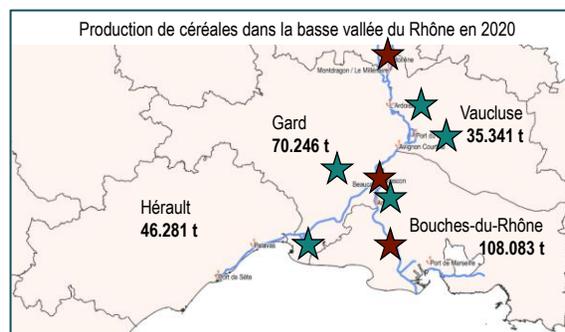
4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : un besoin de 140 000t / an

80 000t d'engrais importé par le port de Sète et 60 000t d'engrais importé par Fos

2.2.3 Trafic fluvial actuel

140 000t de fret fluvial de céréales, absence de trafic d'oléoprotéagineux

62 250t de fret fluvial d'engrais (dont 20 000t sur le canal du Rhône à Sète)



2.2.4 Projections des flux – Céréales

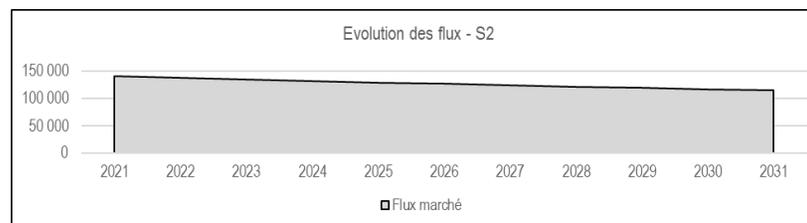
Tendances annuelles

-2%

Projection arithmétique sur la base des 5 dernières années durant lesquelles une baisse globale du marché des céréales a été observée.

Source : DG Agriculture and Rural Development based on Eurostat crop production annual data)

Pas de projet identifié

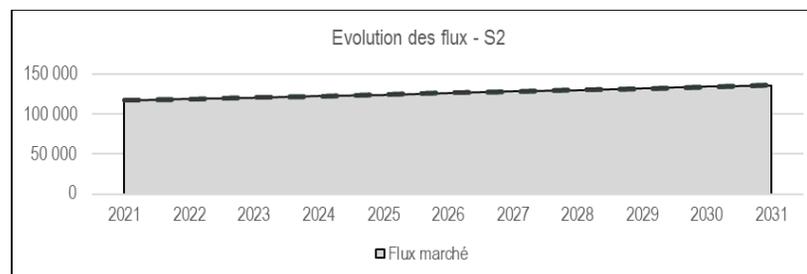


2.2.5 Projections des flux – oléoprotéagineux et tourteaux

Tendances annuelles

0% L'étude établie par le CDGEDD en 2020 évoque un trafic potentiel maximal, une croissance de ce dernier n'est donc pas envisagée, d'où une tendance annuelle prudente de 0%.

Pas de projet identifié



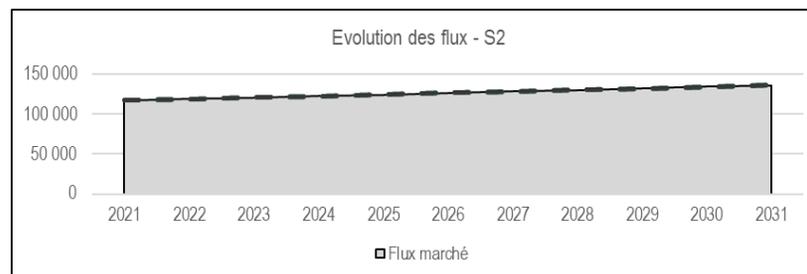
2.2.6 Projections des flux - Engrais

Tendances annuelles

+1,5%

Projection arithmétique de la consommation d'engrais en France entre 2008 et 2018 (dernières données disponibles), mettant en avant une hausse annuelle lissée de 1,5% environ.

Pas de projet identifié



2.3 Filière bois-biomasse

2.3.1 Bois énergie

4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : 209.000m³ de récolte dédiée au bois énergie

4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : 132Kt de bois énergie consommés par 244 chaufferies collectives

Acteur structurant, la Centrale de Gardanne : actuellement 268Kt de bois biomasse dont 163 000t d'import (61%) et 105Kt en local (39%) dans un rayon de 250km. A horizon 2026 : 850Kt de bois biomasse dont 460 000t en local (54%) et 390Kt d'import (46%)

Transport fluvial expérimenté en 2018 : 3400t de plaquettes déchargées au port d'Arles (Provenance : Bourgogne-Franche-Comté)

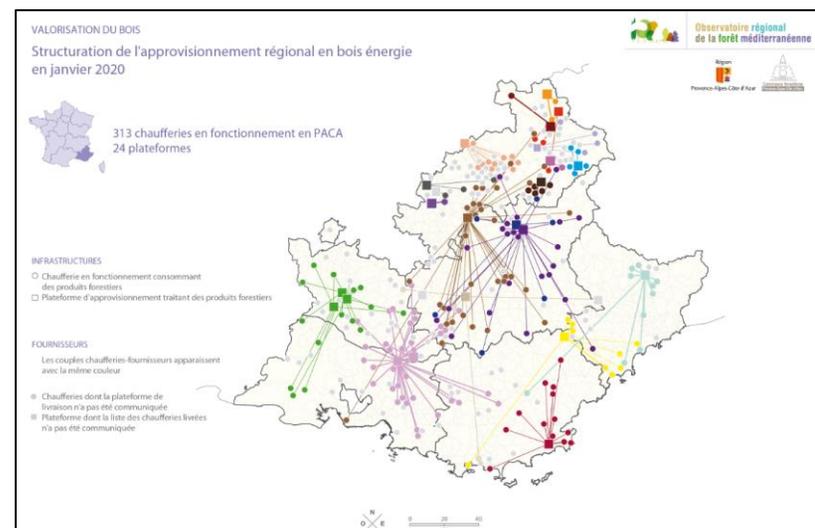
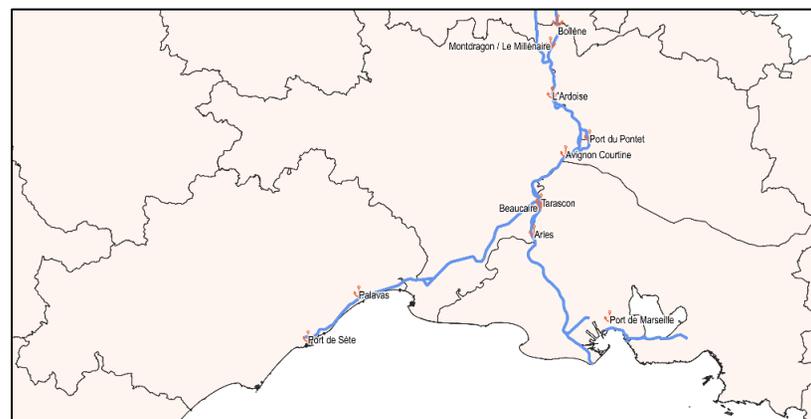
Eloignement de la voie d'eau : 91km de post acheminement camion. Mobilisation du fret ferroviaire (ITE)

2.3.2 Bois d'industrie

Acteur structurant, l'usine de pâte à papier de Tarascon : Fibre Excellence : approvisionnement de 1Mt de bois / an (80% rondins et 20% plaquette), par mode fluvial (15% : 170 000t), fer (10% : 100 000t) et routier

2.3.3 Trafic fluvial actuel

220 000t de fret fluvial de bois, dont 150 000t pour Fibre Excellence (77% : 120 000t de rondin de la Saône déchargé à Tarascon en unité fluviale de 1200t, et 30 000t de plaquette de la Saône déchargé à Arles en unité fluviale de 1000t et 2000t). Export de 70 000t de bois scié d'Arles en fluvio-maritime



2.3.4 Projections des flux Bois et Biomasse

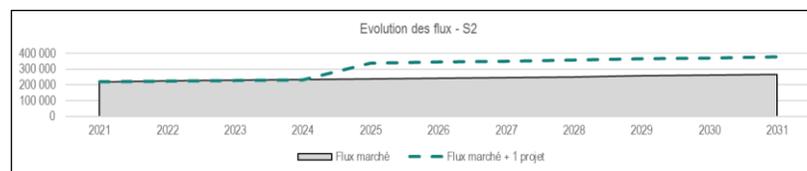
Tendances annuelles

Flux intra bassin : 1% (source entretien Fibre Excellence)

Exports hypothèse haute : 4% (Forte demande de bois scié selon l'acteur mais le marché domestique accapare la ressource. En 2019 l'Agreste constate un recul national des exportations de bois scié de 3%.)

Projets :

Extension du quai de Tarascon = +100.000T à partir de 2025 (source entretien Fibre Excellence)



2.4 Filière déchets (économie circulaire)

2.4.1 Déchets Mâchefer

3 incinérateurs et 2 unités de maturation de mâchefer bord à voie d'eau

Le plan déchet Région Sud moteur de la filière : valoriser 90% des quantités de mâchefers produites par les Unités de Valorisation Energétique en 2025 puis 100% en 2031 (+130 000 t)

Intérêt d'une réflexion basse vallée du Rhône via les EPCI

2.4.2 Déchets CSR

Consommation actuelle en Région Sud : 43 700 tonnes de CSR ont été coïncinérés en cimenteries

Opportunité du plan déchet Région Sud : limitation de l'enfouissement en PACA de 50% en 2025 afin d'en valoriser 45% en CSR, soit environ 488 250t de CSR à produire en 2025.

2.4.3 Huile pyrolytique

Gisement de déchet plastique souple, notamment autour des Grandes Métropoles de Lyon (21 000 tonnes) et d'Aix-Marseille Provence (28 000 tonnes)

De la concentration de 3 raffineries à Fos et Lyon, qui recherchent cette matière première en substitution du naphta.



2.4.4 Projections des flux – Déchets

Base de projections, hypothèses :

Projets 1 :

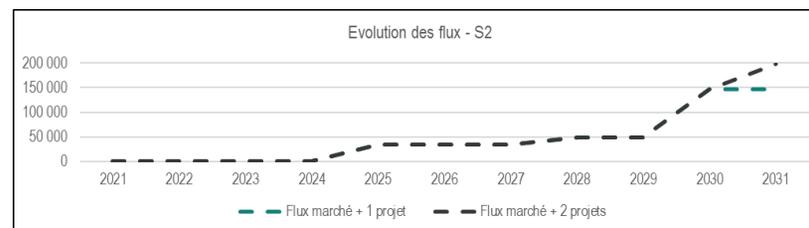
CSR : 20% des 488 250t : 97 650t en 2030

Mâchefer : 20% des 110 000t : 22 000t en 2025

Inertage amiante : 12 000t en 2025 et 14 500t en 2028 (plan déchets)

Projet 2 :

Huile pyrolytique : 1 unité d'huile pyrolytique : 52 000t en 2031



2.5 Filière logistique urbaine

2.5.1 Benchmark

Plusieurs Métropoles Européennes ont réussi à intégrer le maillon fluvial dans la logistique urbaine :

Strasbourg : Urban Logistic Solutions (ULS) propose une offre logistique combinant péniche et vélo cargo (quai de 48m, 450 m² de terre-plein). Une navette quotidienne sur 4,5km (25 min. de navigation au gabarit CEMT1) depuis juillet 2020 pour l'approvisionnement (122 tonnes de boissons à destination des CHR, et colis) et d'expédition (48 tonnes de déchets papier-carton et bouteille en verre consignées par les commerces, et CHR).

Lille : Le CMDU du port de Lille est un entrepôt de 2500m² aménagé en 2015 et exploité par Oxipio (à 800m du terminal conteneur). Depuis 2019, des livraisons sont effectuées par mode fluvial pour la desserte des sites difficiles d'accès, en milieu urbain dense, avec la barge catamaran Zulu de Blue Line Logistics (320t de capacité d'emport).

Paris : Le bateau-entrepôt Fludis (propulsion électrique) transporte des colis entre le port de Gennevilliers et le centre de Paris (4 arrondissements). Fludis fonctionne comme un entrepôt logistique en assurant le groupage à bord de la barge, la manutention (grue embarquée), et l'organisation des livraisons avec une flotte de 15 vélos-cargo (1.7m³, 250kg). Un flux retour permet la collecte des DEEE (ampoules, piles...). Le bateau-entrepôt gère 3000 colis par jour sur 700m²

Bruxelles : Deux centres de transbordement urbain ont été aménagés le long du canal par le Port de Bruxelles. Les 14,4km de canaux entre le port de Bruxelles et le centre-ville sont mobilisés pour les approvisionnements, reconditionnements au besoin, et distribution locale



Initiative :
Ville et Eurométropole de Strasbourg, VNF

Lauréat :
• ULS pour 7 ans

Moyens :
• Un quai de 48m de long
• Une barge de 112t GNL
• Une flotte de vélo cargo



AP Strasbourg

2.6 Filière conteneurs et port déporté

2.6.1 La notion de port déporté

Un port déporté est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime.

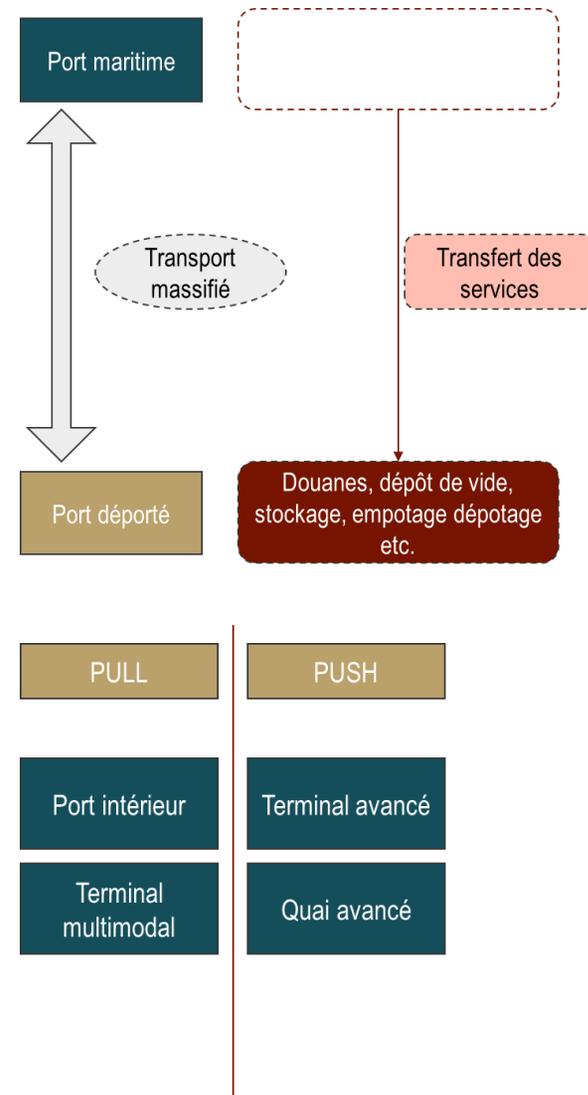
C'est donc un site intermodal situé à l'intérieur des terres. Il peut utiliser l'ensemble des modes de transport terrestre (rail, route, fluvial) et il propose les services d'un port : manutention, entreposage, formalités administratives...

Les ports déportés répondent à un besoin de développement de l'hinterland initié par les ports maritimes face aux problèmes de congestion.

Au-delà de la congestion portuaire, la congestion croissante de la route a amené au développement du transport massifié de point à point (barge et train) entre les ports maritimes et leur ports déportés.

L'ensemble des services peuvent aussi être transférés vers le port déporté : douane, dépôt de vide, transfert, stockage, prestations logistiques d'emportage/dépotage etc.

Les ports déportés se divisent en 2 catégories principales qui répondent à des enjeux différents des ports maritimes : pull et push.



2.6.2 Les différentes catégories de port déporté

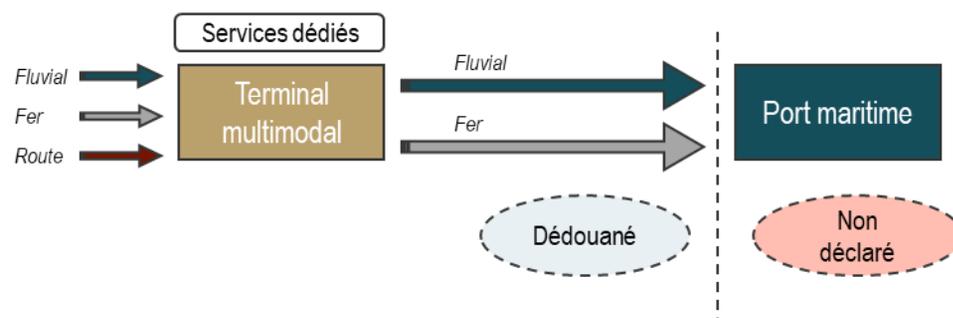
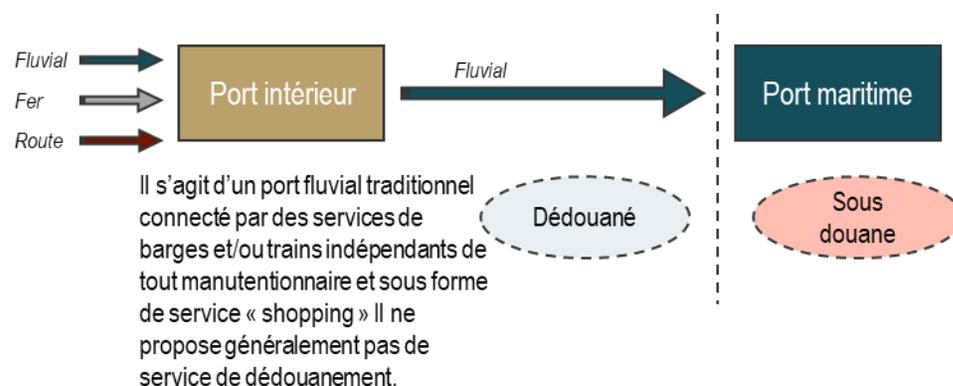
La première catégorie (pull) de port déporté vise à apporter du volume aux ports maritimes en consolidant et en massifiant les flux en amont, il en existe deux types :

Les ports intérieurs qui sont des ports fluviaux traditionnels connectés par des services de barges et/ou trains indépendants de tout manutentionnaire. Ils ne proposent généralement pas de service de dédouanement et ont les caractéristiques suivantes :

- Indépendant, sans lien direct avec un terminal ou une compagnie.
- Uniquement un service de manutention
- Absence de navettes dédiées vers un seul terminal maritime.
- Faibles volumes manipulés
- Exemples : Terminal de Germersheim, Terminal de Ludwigshafen, Terminal de Mannheim, Terminal de Düsseldorf

Les terminaux multimodaux qui sont des ports intérieurs avec des services dédiés « shuttles » vers des terminaux maritimes et ont les caractéristiques suivantes :

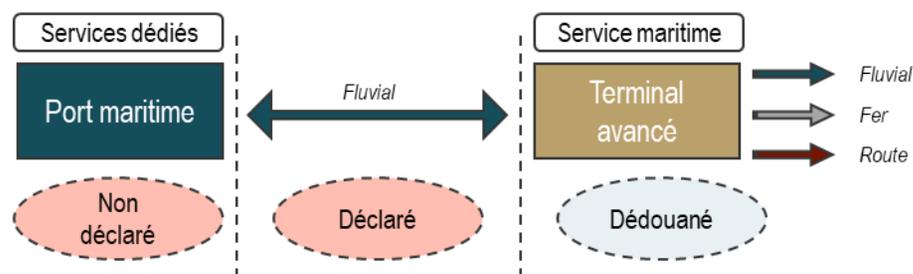
- Le terminal multimodal propose de consolider/éclater les flux depuis/vers l'Hinterland reculé en provenance/destination des terminaux maritimes
- Services dédiés ou « shuttles » sur plusieurs terminaux maritimes.
- Services dédiés vers un seul terminal possibles
- Services « maritimes » : logistique, stockage, dépôt de vide.
- Exemple : RRT Terminal à Duisbourg



La seconde catégorie (push) de port déporté vise à capter les flux issus d'un port maritime qui cherche à évacuer du trafic pour lutter contre la congestion, il en existe aussi deux types :

Les terminaux avancés qui proposent une palette de services (douane, services logistiques, dépôt de vide...) et des « shuttles » vers plusieurs terminaux maritimes et ont les caractéristiques suivantes :

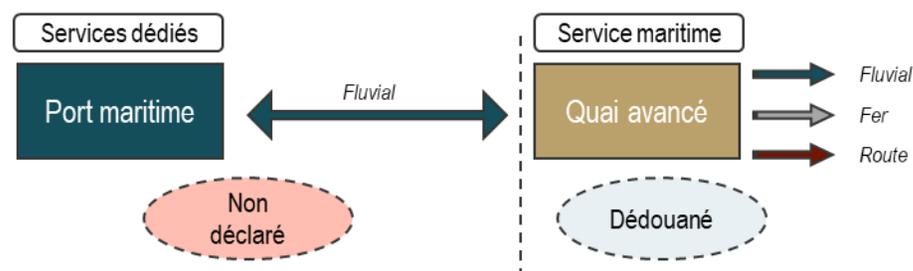
- Service de navette dédié (Shuttle) entre le terminal fluvial et un terminal maritime
- Services maritimes complets
- Service de dédouanement de la marchandise (leg fluvial est néanmoins soumis à une déclaration de douane)
- Connexions avec les services maritimes
- Terminal maritime actionnaire du terminal fluvial et contrôle les services de barges et de trains « shuttles ».
- Gouvernance totale du manutentionnaire maritime
- Exemples : ECT Rotterdam - DeCeTe Duisbourg



Il s'agit d'un terminal fluvial proposant une palette de services (douane, services logistiques, dépôt de vide...) et des « shuttles » vers plusieurs terminaux maritimes.

Les quais avancés qui sont des terminaux fluviaux utilisés comme une exacte extension du quai d'un opérateur maritime et permettant notamment à ce dernier de disposer d'une extension de son terminal (quai & parc). Ils proposent tous les services présents sur le terminal maritime et ont les caractéristiques suivantes :

- Permet au manutentionnaire d'évacuer des conteneurs vers le terminal fluvial sans aucune formalités douanières (ni déclaration de transport, ni obligation de dédouanement).
- Services de barges dédiés sous forme de navette (shuttle) sans escales intermédiaires.
- Tous les services maritimes disponibles
- Exemples : ECT Rotterdam – TCT Veni et DP World Antwerp – DP World Grobbendonk



Il s'agit d'un terminal fluvial utilisé comme une exacte extension du quai d'un opérateur maritime et permettant notamment à ce dernier de disposer d'une extension de son terminal (quai+parc). Il propose tous les services présents sur le terminal maritime.

2.6.3 Mise en place d'un port déporté sur l'axe

Le critère le plus déterminant dans l'élaboration d'un projet de port déporté est le volume de trafic.

- Concernant le GPM de Marseille et ses terminaux, les constats suivants peuvent être dressés :
- Avec 1,5M EVP de trafic, le port dispose du volume critique pour encourager le développement d'une plateforme multimodale déportée. Il ne dispose pas du volume nécessaire pour des aménagements du type terminal ou quai avancé.
- Parmi les exploitants de terminal, seul Eurofos traite un volume suffisant pour qu'un terminal multimodal soit envisageable.
- Avec une capacité potentielle de 1,5M EVP pour elle seule, Eurofos est loin d'être à saturation. Le constat est identique pour le GPMM en général.
- Le GPMM cherche donc à attirer du volume et le modèle de port déporté nécessaire est de type « pull ».

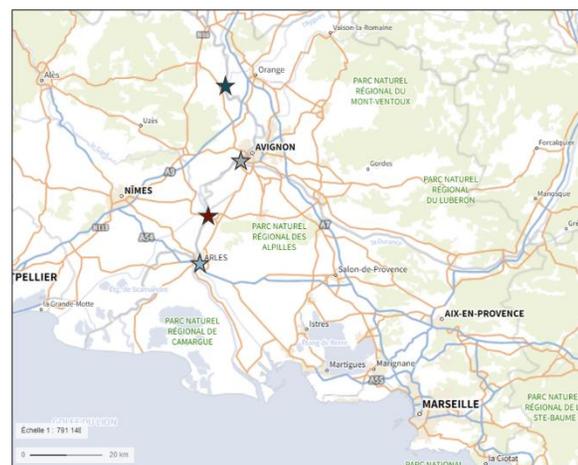
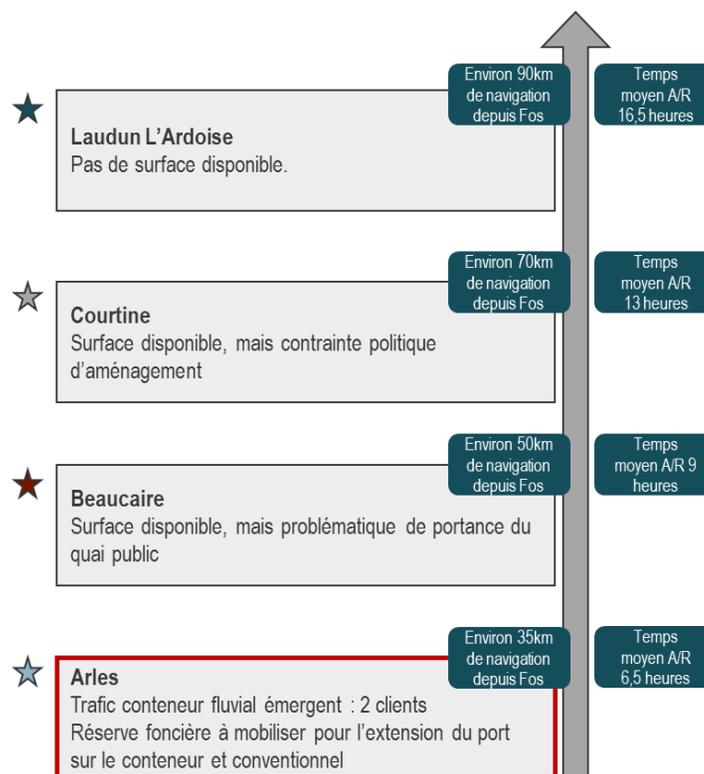
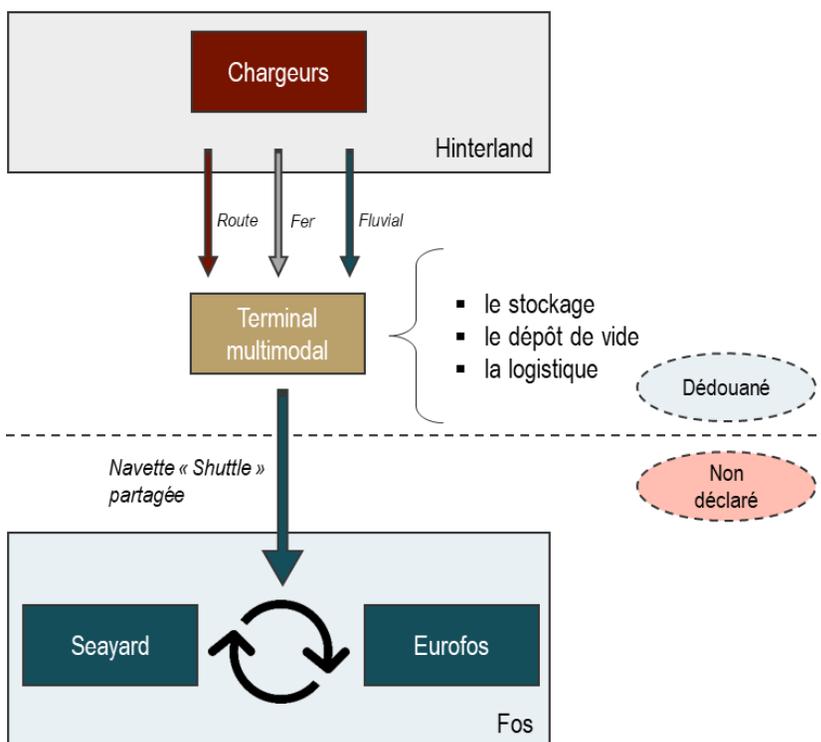
Le marché continental estimé pour la zone étudiée s'établit entre 96.000 EVP et 200.000 EVP par an. Avec un report modal de 20% environ aux entrées maritimes, le marché potentiel estimé pour les modes massifiés est compris entre 19K EVP et 40K EVP par an

Le type de port déporté adapté au GPMM compte tenu des constats réalisés :

- **Un terminal multimodal** connecté au Rhône.
- Une connexion de ce terminal à un réseau ferroviaire et autoroutier.
- Il faut **une navette partagée** ou « shuttle » sur l'ensemble des 2 terminaux
- Les services proposés au niveau de la plateforme multimodale doivent comprendre à minima : **le stockage, le dépôt de vide et la logistique**
- **Ce terminal multimodal doit être en capacité de traiter à minima 20 000evp (seuil de rentabilité). Cela représente 27% du trafic fluvial actuel du GPMM (75K EVP). Le besoin foncier serait alors de 1ha.**
- **Une réserve foncière de 1ha pourrait être envisagée pour une augmentation de trafic à long termes à 40 000evp (53% du trafic fluvial conteneur de Fos)**

2.6.4 Les sites pressentis pour la mise en place d'un terminal multimodal

En prenant en compte les contraintes de surface et d'infrastructure, c'est le port d'Arles qui possède les meilleures caractéristiques pour l'installation d'un terminal multimodal déporté.



3 ANALYSE DES SITES PORTUAIRES

3.1 Site portuaire – BOLLÈNE



Trafic fluvial

Trafic fluvial historique : Valoref dans les années 1990 (recyclage de brique réfractaire de four à verre industriel. Silo CAPL jusqu'en 2015 mais potentiel de 15 500t/an



Infrastructures

Accostage	<ul style="list-style-type: none"> 1 quai public CNR 100m équipé d'une rampe RO-RO (opérations spot) exploitable 3,5 T 1 quai privé 26m et un linéaire d'accostage de 52m (silo)
Outillage	0



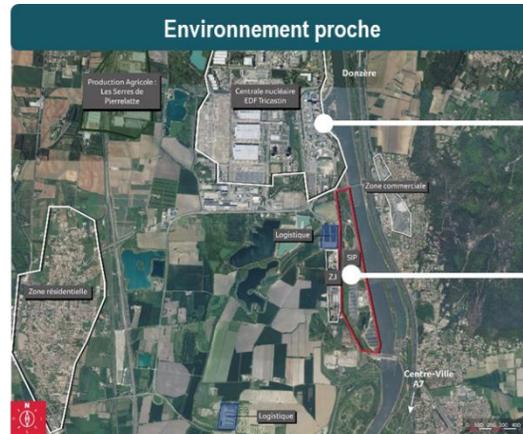
Performance portuaire

Capacité théorique quai	320 000 T/an <i>(base cadence grue 200T/h)</i>
Taux d'utilisation	0%



Caractéristiques foncières

Surface brute	38.8 ha
Taux de commercialisation	95 %
Surfaces disponibles à la commercialisation	0



Site à proximité d'une centrale nucléaire



Silo privé

Connectivité logistique

- À 3 km de l'Autoroute A7
- À 35 km au Sud de Montélimar
- À 25 km au Nord d'Orange



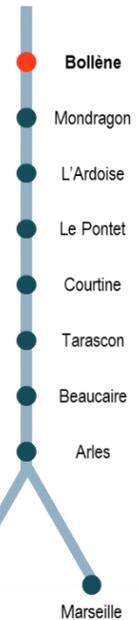
Atouts

- Site équipé : poste RO-RO
- Site Trimodale : Fluvial, Fer, Route

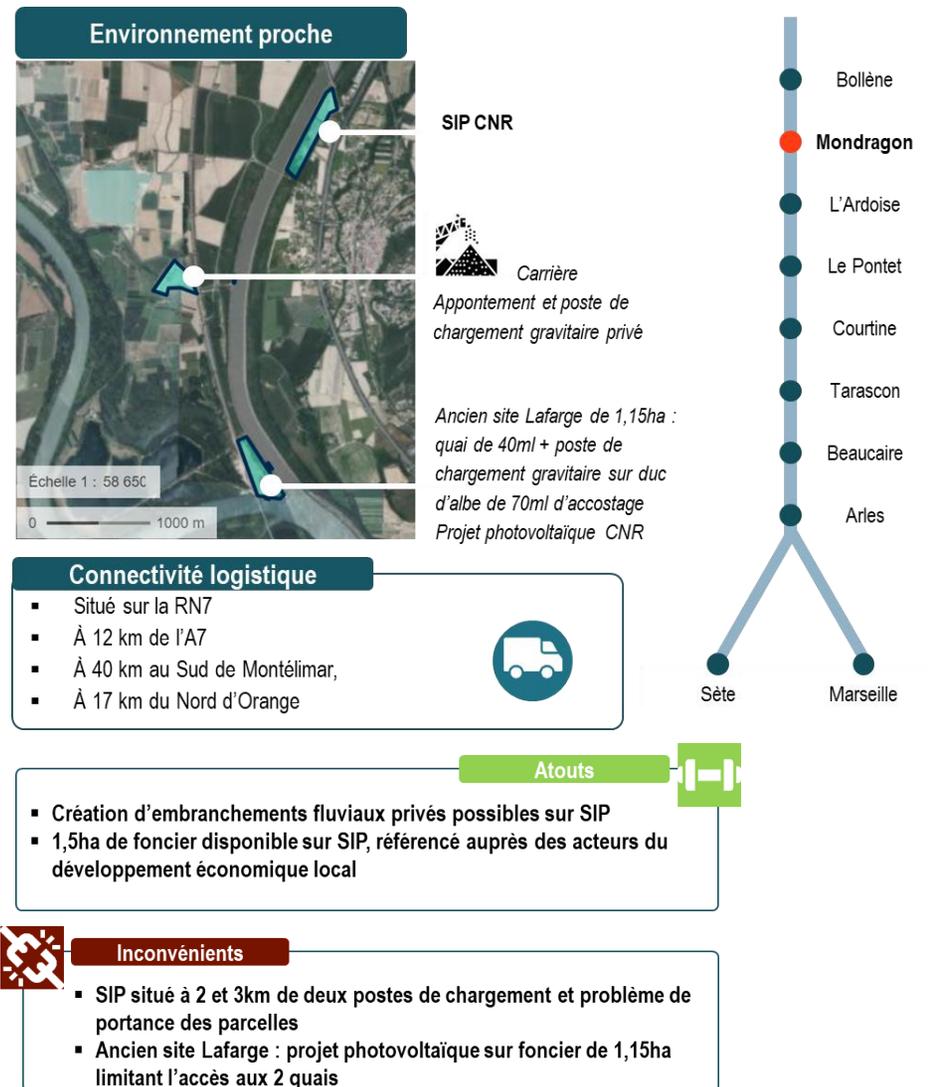
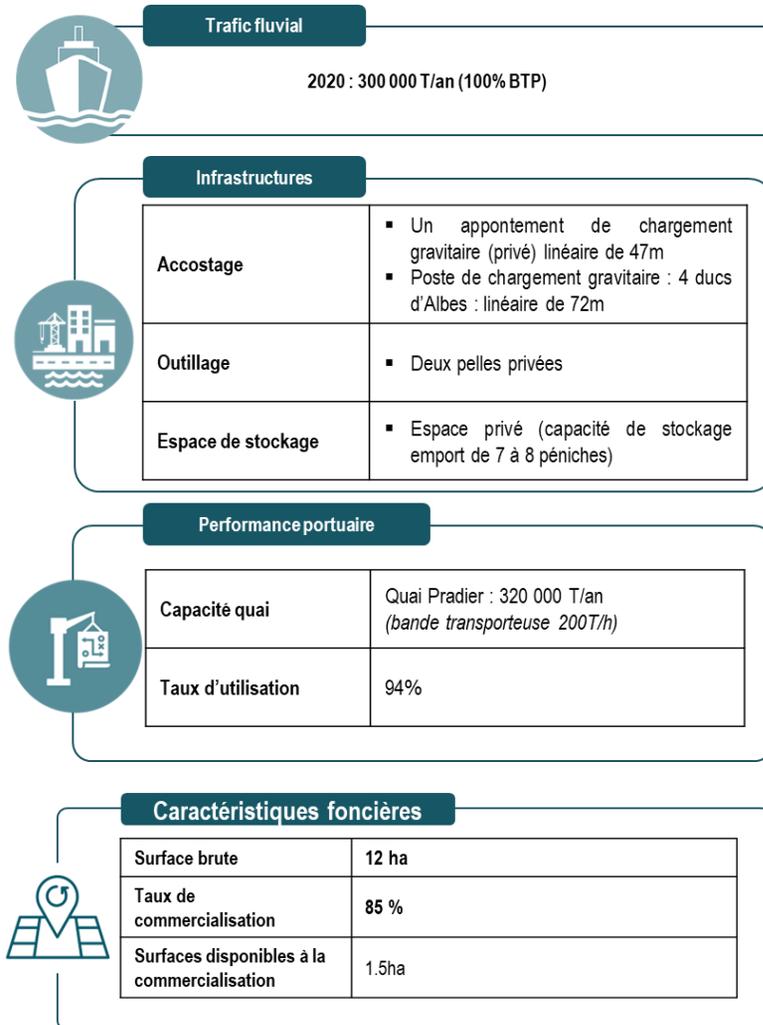


Inconvénients

- Fortes contraintes environnementales (Réserve nationale avec le label « Liste verte ») présence importante de forêt et de bosquets avec faune
- Site très contraint :
 - foncier non nivelé,
 - Nombreuses infrastructures (silo et éolienne)
- Quai CNR non équipé



3.2 Site portuaire – MONDRAGON



3.3 Site portuaire – LAUDUN L'ARDOISE

Trafic fluvial



2021 : 123 422 T

- Quai B : 61 710 T de quartz (50%), 18 904 T de houille (15%) et 10 808 T divers (9%)
- Quai A : 32 000 T de sables et gravier : (26%)

Infrastructures



Quai A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ quai 38m +ducs d'albes = linéaire d'accostage 93m ▪ Une grue à moderniser
Quai B	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quai 75m ▪ Rampe RO-RO ▪ Pas d'outillage fixe
Quai C	<ul style="list-style-type: none"> ▪ quai 125m

Performance portuaire



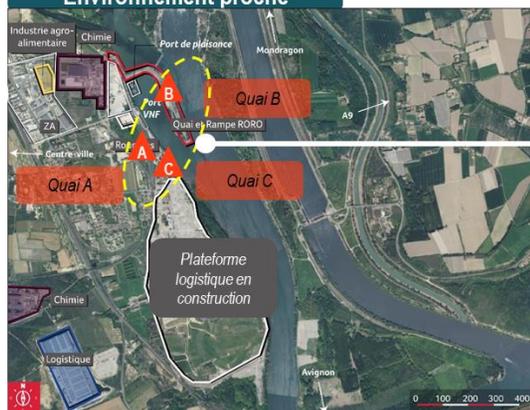
Quai A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacité théorique quai : 320 000T/an ▪ Taux d'activité : 10%
Quai B	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacité théorique quai : 320 000T/an ▪ Taux d'activité : 29%
Quai C	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non utilisable : absence d'arrière quai / ITE SNCF Réseau

Caractéristiques foncières



Surface brute	Port VNF : 2,7 ha Port CNR : 6,5 ha
Taux de commercialisation	Requalification du périmètre concessif en cours
Surfaces disponibles à la commercialisation	0

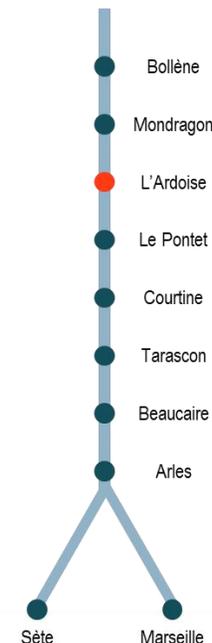
Environnement proche



Concession CNR

Connectivité logistique

- À 30 km d'Orange et d'Avignon
- Au croisement de l'A7 et de l'A9
- Un embranchement ferroviaire à rénover



Atouts

- Friche Ugine reprise par la CA Gard Rhodanien : projet GIF1 entrepôt 120 000m²
- Tissu économique de proximité dense : ZAE Lavoisier (80 ha) + ZI de St Genies
- Foncier mobilisable SNCF réseau mobilisable en arrière du quai 3 pour un réaménagement de site avec ITE: 84 000 m²



Inconvénients



- Présence d'une activité de navigation de plaisance sur le site ; possible conflit avec la navigation Fret
- Zone d'habitat à proximité

3.4 Site portuaire – AVIGNON LE PONTET

Trafic fluvial

2021: 190.170T/an

- 90% Granulat
- 10% céréales

Infrastructures

Accostage	▪ 1 quai de 143m et 15m de large
Outillage	▪ 1 grue à câble avec trémie ▪ 1 pelle hydraulique de 70t ▪ 1 goulotte de chargement ▪ 1 pesage sur pont à bascule de 50T
Espace de stockage	▪ 2400m² d'entrepôts ▪ 1 ha zone de stockage

Performance portuaire

Capacité quai	240.000 T/an
Taux d'utilisation	99%

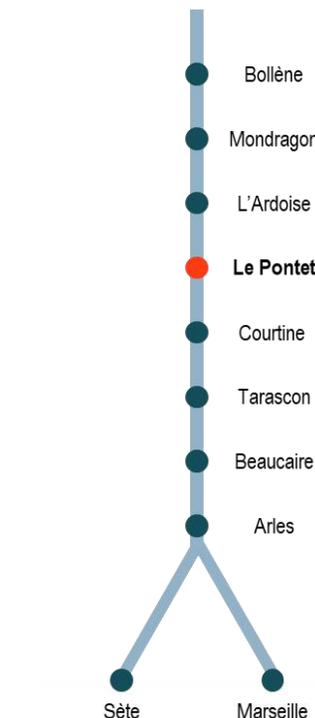
Caractéristiques foncières

Surface brute	8,2 ha
Taux de commercialisation	86%
Surfaces disponibles à la commercialisation	1,2 ha sur le périmètre portuaire



Connectivité logistique

- Croisement de l'A7 et l'A9
- Fos – Avignon : 10h de navigation
- Lyon – Avignon : 20h



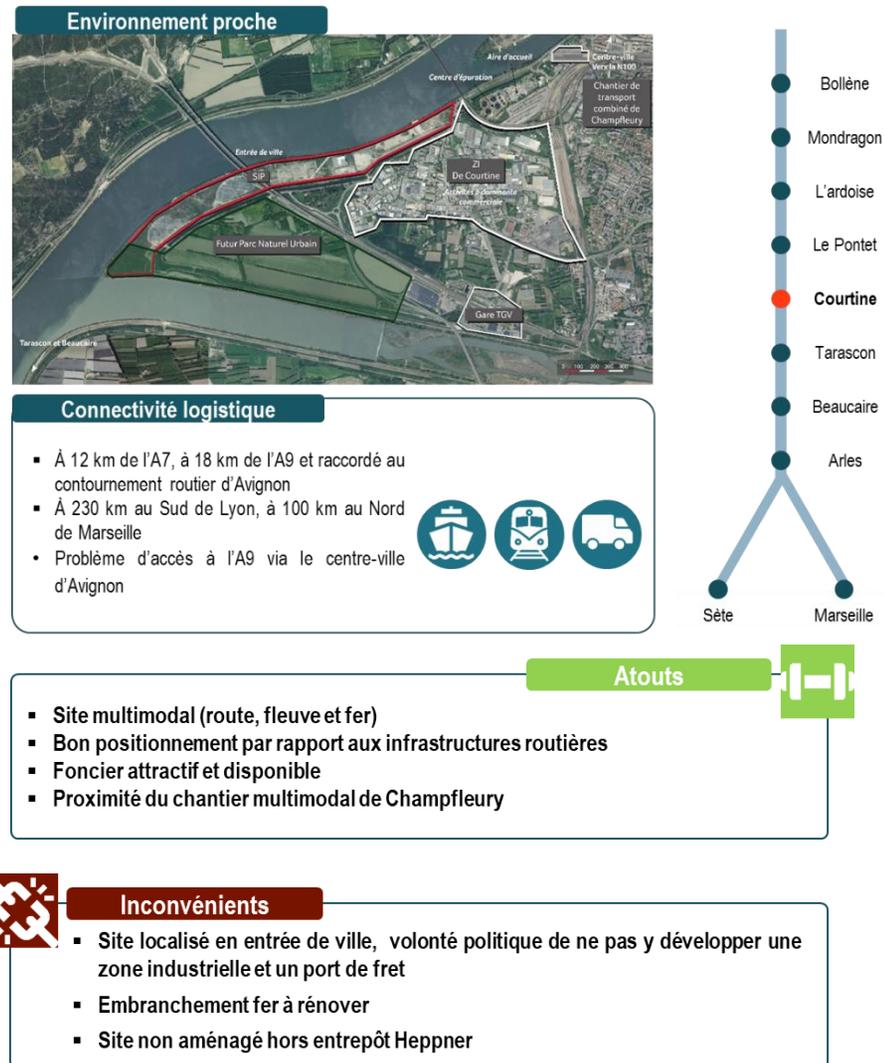
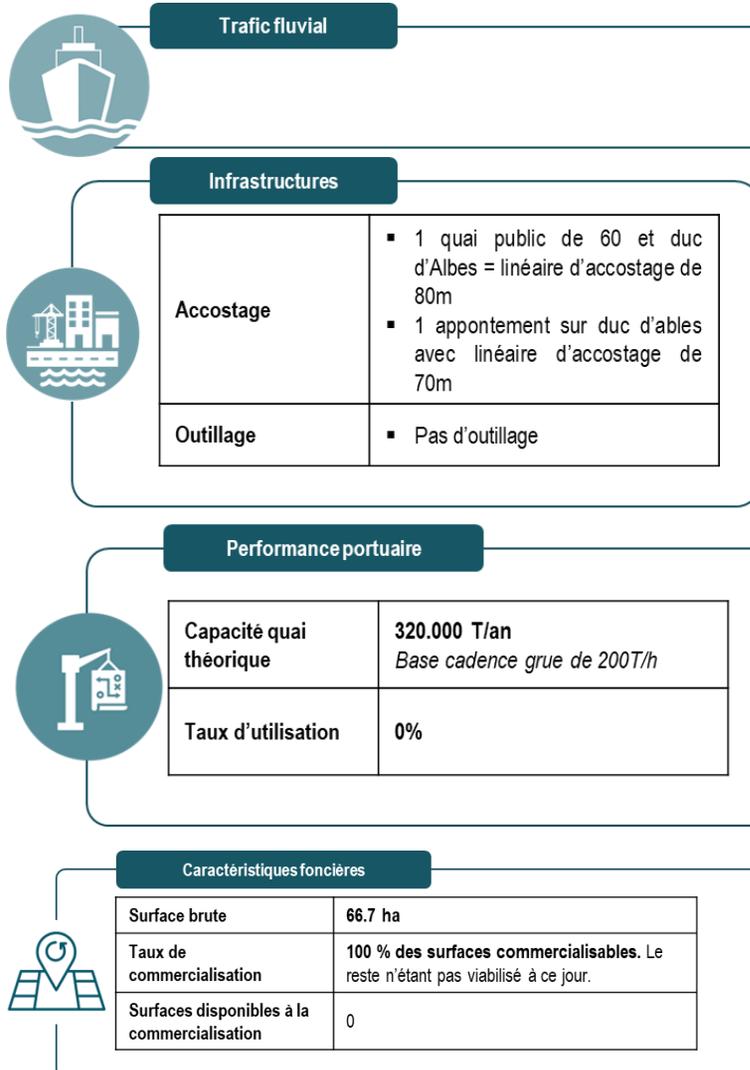
Atouts

- Site productif utilisé au maximum de ses capacités
- Activité fluviale implantée et bassin de consommation dynamique
- Friche industrielle Total à proximité du port avec une ITE (rachat par la CCI exploitant actuel du port)
- Stratégie CNR de régénération du foncier portuaire à long termes

Inconvénients

- Domaine public occupé par des entreprises non-utilisatrices de la voie d'eau
- Domaine portuaire difficilement raccordable au RFN
- Besoin accru de dragage pour conserver le tirant d'eau et la capacité d'emport des navires

3.5 Site portuaire – AVIGNON COURTINE



3.6 Site portuaire – TARASCON

Trafic fluvial



2022 : 150 000T
(source Fibre Excellence)

Infrastructures



Accostage	<ul style="list-style-type: none"> 1 quai de 45m avec un linéaire d'accostage de 172m
Outillage	1 grue privée 100T/h (Fibre Excellence)

Performance portuaire



Capacité quai	<p>Réelle : 160 000 T/an sur la base d'une grue avec cadence de 100T/h</p> <p>Théorique : 320 000 T/an sur la base d'une grue avec cadence de 200T/h</p>
Taux d'utilisation	50%

Caractéristiques foncières

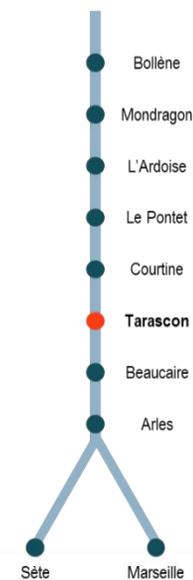


Surface brute	37.6 ha
Taux de commercialisation	63 %
Surfaces disponibles à la commercialisation	4.4 ha



Connectivité logistique

- À 15 km de l'A7 et 30 km de l'A9
- À 500 m du centre de Tarascon pour l'entrée Nord

Atouts



- Volonté de Fibre Excellence d'augmenter la part du fluviale
- Foncier disponible immédiatement sans nouvel investissement (4 ha)

Inconvénients



- Quai public éloigné d'1 km de la zone d'implantation des entreprises (faible attractivité aux parcelles bord à voie d'eau)
- Différence de hauteur importante entre le niveau de l'eau et celui de la plateforme : possible de construire un quai bas submersible en hautes eaux. Investissement important (env.2M€)

3.7 Site portuaire – BEAUCAIRE



Trafic fluvial

Potentiel de trafic ARTERRIS : réception de 20 000t de grain au port public de Beaucaire (à 50m du silo)



Infrastructures

Accostage

- 1 quai public de 140m présente un défaut de portance et une hauteur élevée par rapport au plan d'eau
- 1 poste d'attente 100m sur duc d'albes
- 1 appontement privé : poste de chargement gravitaire : linéaire d'accostage de 112m sur duc d'albes

Outillage

- Quai non équipé

Performance portuaire

Capacité quai du site public	960.000 T/an théorique sur la base de 3 postes à quai avec une grue de 200T/h
Taux d'utilisation	0%

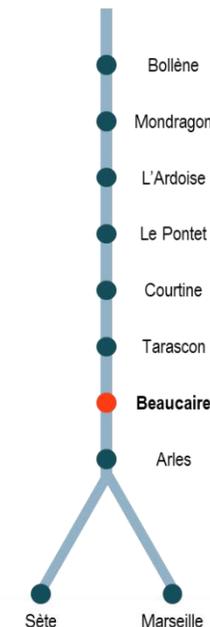
Caractéristiques foncières

Surface brute	118.3 ha
Taux de commercialisation	94 %
Surfaces disponibles à la commercialisation	0,7 ha



Connectivité logistique

- À 30 km de l'A9
- Barycentre d'un triangle Nîmes (25 km à l'Est), Arles (au Sud), Avignon (au Nord)



Atouts

- Site trimodal à rénover : quai public et ITE
- Disponibilité foncière de 10ha en arrière du quai public



Inconvénients

- Contraintes techniques sur le quai: défaut de portance (tirants en acier retenant les palplanches en mauvais état)
- Quai haut par rapport au niveau d'eau
- PPRI contraignant et site éloigné des axes autoroutiers

3.8 Site portuaire – ARLES

Trafic fluvial

Marchandise traitée 2021 : 557 447 T

Infrastructures

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accostage <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quai sud : 280m ▪ Quai nord : 180m 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ une grue électrique sur rail flèche-fléchette : 30 t à 17 m et 15 t à 30 m. ▪ deux grues thermiques sur pneus : 16 t à 35 m et 40 t à 19 m. 70 tonnes de capacité en tandem ; ▪ deux grues hydrauliques à bras de 5 > 7 t à 15 m,
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outillage 	

Performance portuaire

Capacité quai théorique	1.600.000 T/an <i>Sur la base de 5 grues</i>
Taux d'utilisation	24%

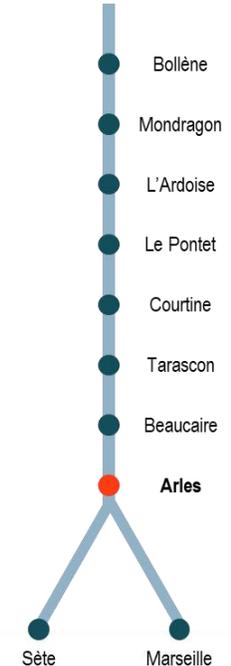
Caractéristiques foncières

Surface brute	55,1 ha
Taux de commercialisation	38 %
Surfaces disponibles à la commercialisation	21.1 ha



Connectivité logistique

- Embranchement direct sur le périphérique d'Arles
- Liaison autoroutière A9 Nîmes – Salon de Provence



Atouts

- Foncier disponible : 12ha + 11.3ha + 0.9ha. Projets d'implantation : reliquat 6ha
- Plateforme quadri-modale (fer, route, fluvio-maritime, fluvial)
- Situation géographique privilégiée : carrefour de l'arc méditerranée et de l'axe Nord-Sud
- Accès Poids-Lourds jusqu'au fleuve : convoi exceptionnel possible

Inconvénients

- Aménagement de l'accès fluvial difficile pour les parcelles bord à voie d'eau : contraintes hydrauliques et contraintes géotechniques.
- Protection environnementales fortes : Présence d'espèces protégées et Berges classées Natura 2000
- Présence d'habitations à proximité

3.9 Site portuaire – SETE

Trafic fluvial



77 911 T en 2021 :

- Départ de Sète : 72 993T
- Arrivée à Sète : 3 918T

Infrastructures



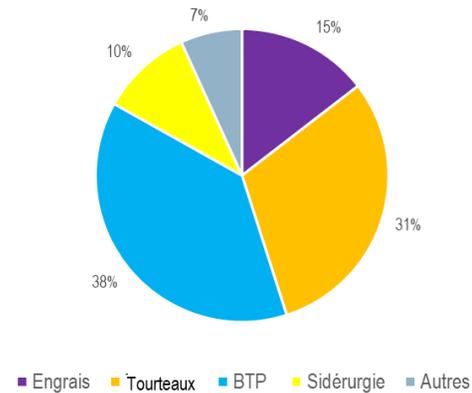
▪ Accostage	▪ Quais mutualisés fluvial / maritime : 2,2km de linéaire sur 6 quais
▪ Outillage	▪ 7 grues pour le vrac et le breakbulk

Performance portuaire



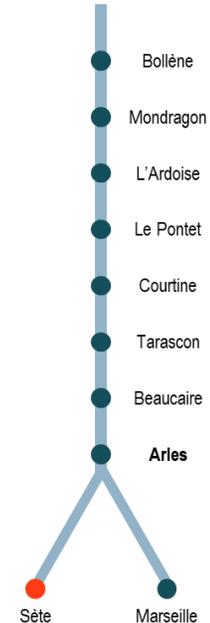
▪ Postes à quai mutualisés	▪ Capacité 450t/h : 720 000T/an par grue portuaire
	▪ Capacité totale : 7Mt

Répartition fret fluvial port de Sète



Connectivité logistique

- A 11 km de l'A9
- Autoroute ferroviaire Sète – Calais
11 trains par semaine entre Sète et Calais

Une plateforme ferroviaire RoRo

- Capacités de chargement : 40 000 remorques / an
- Equipement :
3 tronçons de trains sur 3 voies de 330m
- Cadence de chargement :
Possible plusieurs fois par jour

VIA est l'exploitant de cette plateforme et sera équipée de 12 postes de chargement horizontal Modalhor.



Les lignes

- Opérateurs actifs : CargoBeamer et VIA

VIA

- trains réguliers vers Gennevilliers et a été retenu dans l'appel à projet pour
- Ligne Sète – Calais ouverture en 2023

CargoBeamer

- Ligne Sète – Cologne (service à la demande) tractée par Europorte et chargée par VIA,
 - Capacité de 38 remorques / train
 - Caissons mobiles et conteneurs supplémentaires possibles




3.10 Site portuaire – FOS

Trafic fluvial



Hydrocarbures : 168 780T en 2021 (flux montant)
 Vrac Sec et conteneurs : 854 731 T en 2021

- Montant : 517 443 T (61%)
- Avalant : 337 288 T (39%)

Infrastructures



Nombre de terminaux avec une connexion fluviale :

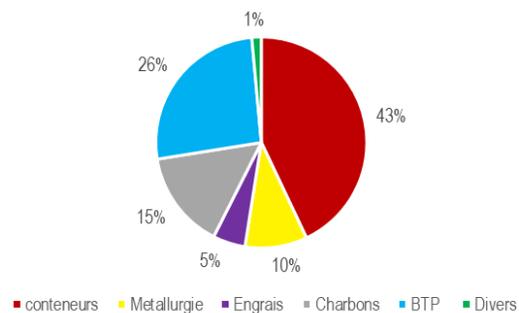
- Conteneur : 2
- GNL : 1
- Terminaux céréales engrais : 2
- Terminaux colis lourd : 4
- Minerais - BTP : 3

Connectivité logistique

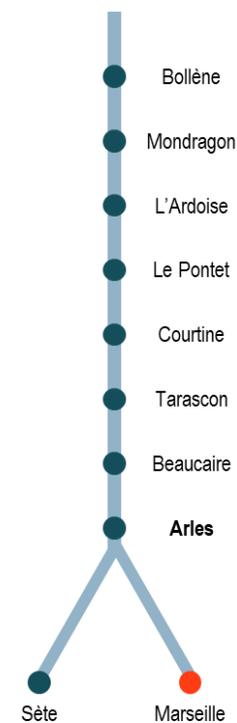
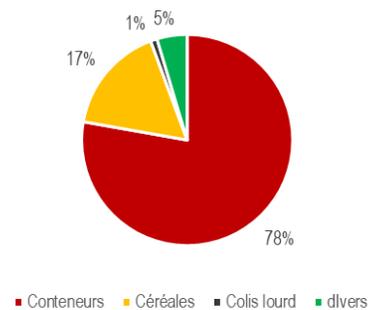
- Embranchement ferroviaire
- Autoroutes : A7, A8, A50, A51, A52



Répartition marchandise - Flux montant



Répartition marchandise - Flux avalant



4 SCHÉMA DÉVELOPPEMENT FRET DES SITES PORTUAIRES

4.1 Huit orientations de développement pour le système portuaire Rhône Méridional

Quatre orientations sur les filières historiques

- ✓ Axe 1 : Relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires
- ✓ Axe 2 : Favoriser la reverse logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- ✓ Axe 3 : Accompagner l'évolution de la filière conteneurs
- ✓ Axe 4 : Conforter et renforcer la filière bois-biomasse



Deux orientations sur les relais de croissance de demain

- ✓ Axe 5 : Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire
- ✓ Axe 6 : Accompagner l'émergence de la logistique urbaine fluviale



Deux orientations transversales sur l'offre de service du système portuaire Rhône Méridional

- ✓ Axe 7 : Réouvrir à la navigation fluviale l'itinéraire Martigues - Marignane
- ✓ Axe 8 : Accompagner à la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale



4.2 Orientations par site portuaire

4.2.1 Orientations du site de Bollène

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvial majoritairement bimodal (ITE fonctionnelle partagée entre CAPL, Valoref, Orano, EDF et CNR à proximité des sites nucléaires (interdiction wagon trémie, limitations horaires...), sans manutentionnaire permanent dédié

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 1 - Relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires

Actions structurantes

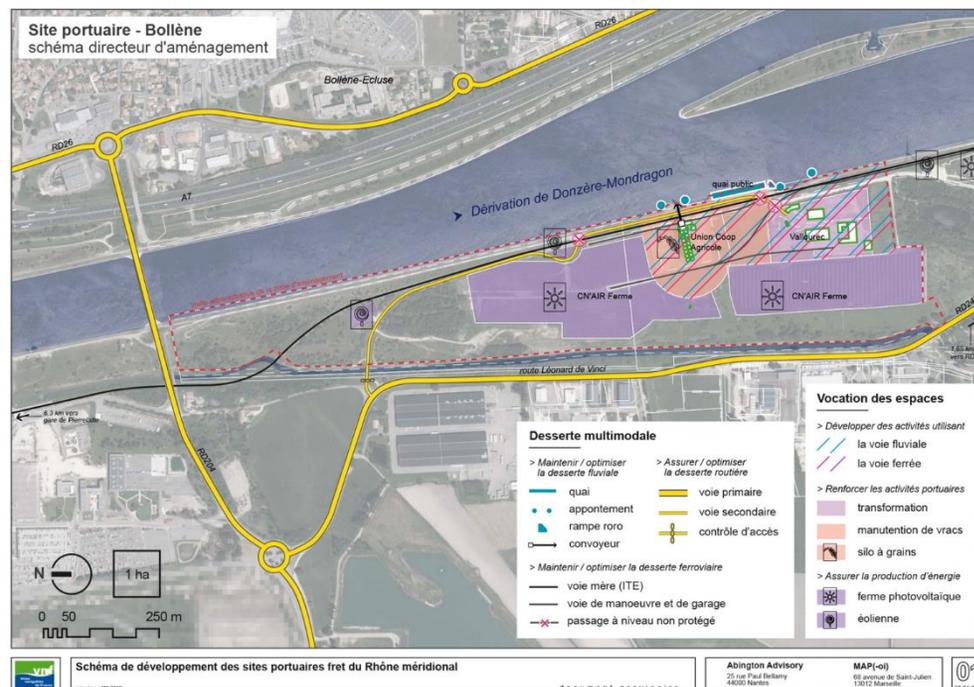
- Echange avec CAPL pour définir une étude de report modal / trafic test
- Etude de report modal pour CAPL : schéma logistique des rotations et coûts associés, choix des outils de manutention et derniers mètres (pelle hydraulique / aspirateur à grain / bande transporteuse / benne...). Report modal de la route vers la voie d'eau de 15 000t en approvisionnement et 500t en expédition vers SAIPOL. Puis cadrage du trafic-test des opérations de déchargement sur au port public de Bollène

Autres actions associées

- Echange avec EDF et Orano sur les potentiels trafics sur la voie d'eau via le quai public de Bollène. Zone arrière-quai à réserver comme stockage déporté
- Echanger avec Gifi et l'EPCI sur une implantation possible à proximité du quai public (1000 EVP plein import depuis Fos + 1000 EVP vide à repositionner à Fos)

Calendrier : 2023-2024

Pilote : CNR leader, VNF partenaire via l'aide PARM



Site de la filière
grains / engrais



4.2.2 Orientations du site de Laudun

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvial à potentiel trimodal (sous embranchement à réactiver : partage de l'ITE actif avec SNCF Réseau et Owens Corning Fiberglas France), sans manutentionnaire permanent dédié depuis la fin de concession de la CCI du Gard.

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 8 - Accompagner à la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale

Actions structurantes

- Réaliser une étude de potentiel et de réaménagement du site portuaire CNR (avec ou sans reconstruction du quai S-O ayant un défaut de portance) ou d'une extension sur le foncier mitoyen (friches de 81 660m², dont le faisceau de voies SNCF Réseau en partie abandonné), en statuant sur la localisation du port de plaisance

Autres actions associées

- Echange (CNR et SNCF Réseau) sur l'utilisation des voies ferrées du faisceau (Rouméas)

Calendrier : 2023-2024

Pilote : CNR leader



Site multimodal



4.2.3 Orientations site du Grand Avignon : Pontet et friches industrielles

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvial bimodal (absence d'ITE), avec manutentionnaire permanent dédié de la CCI du Vaucluse. Site saturé devant s'étendre sur les friches industrielles bord à voie d'eau pour assurer un avenir et la décarbonation des trafics fret du Gd Avignon

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 8 - Accompagner la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale
- Axe 2 - Favoriser la reverse logistique de la filière BTP : transport de granulats / déblais
- Axe 5 : Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire

Actions structurantes

- Réaliser une étude de reconfiguration du port du Pontet avec la CCI pour régénérer du foncier portuaire sur les sous-concessions sans lien avec le fluvial
- Construire un projet partenarial (Le Pontet, CCI, Gd Avignon, CNR) : extension du port sur 2 friches bord à voie d'eau et implanter des usagers du port.

Autres actions associées

- Vérifier l'état structurel du quai existant (49m) sur la friche Sud Fertilisant
- Travail de prospection pour des implantations d'industriels bord à voie d'eau.
- Mobiliser les Fonds friches régionaux pour accompagner les projets

Calendrier : 2023-2026

Pilote : CNR leader



Site multimodal  

4.2.4 Orientations site du Grand Avignon : Courtine

Positionnement et niveau de service :

Foncier CNR avec quai public et ITE, absence de manutentionnaire permanent dédié. Nord Courtine : potentielle valorisation du site sur des petits projets, ex : logistique urbaine fluviale. (Limites de l'accès routier ; Pointe Sud : zone naturelle)

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 5 - Accompagner l'émergence de la logistique urbaine fluviale
- Axe 8 - Accompagner la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale

Actions structurantes

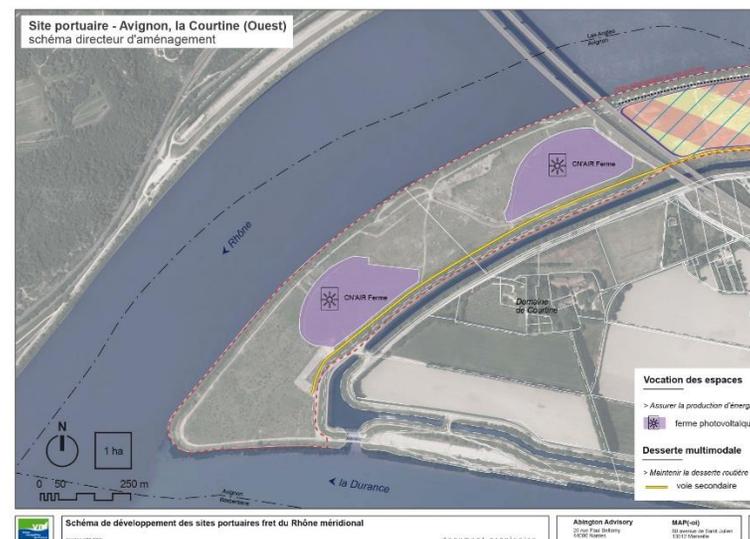
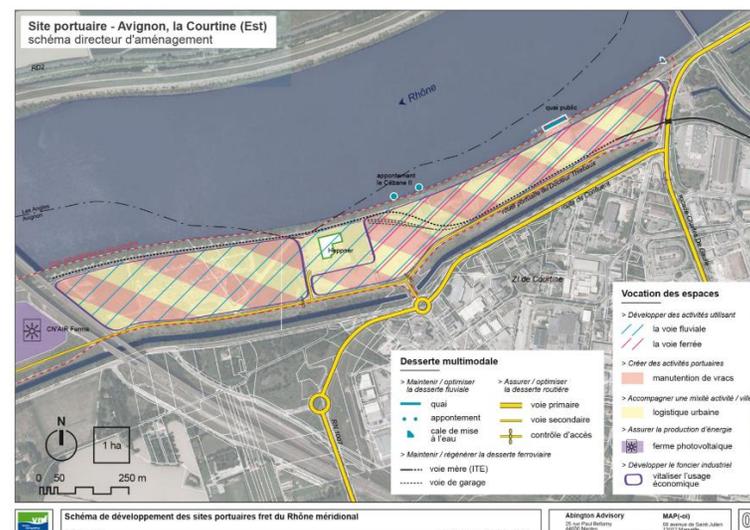
- Travailler en lien fort avec la commune d'Avignon et le Grand Avignon sur des petits projets d'implantation au cahier des charges stricts
- Lancement d'un Appel à Projet sur l'organisation d'une logistique urbaine fluviale d'Avignon avec un AMO

Autres actions associées

- Echanges de CNR avec la ville d'Avignon et Grand Avignon sur les principes structurants d'un AP de logistique urbaine fluviale (Port d'attache à définir : Courtine ou Pontet ; desserte fluviale du quai de la ligne à Avignon ; distribution intra-muros en vélo-cargo électrique), et cofinancement partenarial, en vue d'un appel à projet commun.

Calendrier : 2023-2024

Pilote : CNR leader



4.2.5 Orientations du site de Tarascon

Positionnement et niveau de service :

Foncier CNR avec quai public (absence d'ITE), absence de manutentionnaire permanent dédié. Opérationnalité du quai de Tarascon limitée dans sa configuration actuelle (accès routier, terre-plein par rapport aux outils de manutention)

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 4 : Conforter et renforcer la filière bois-biomasse

Actions structurantes

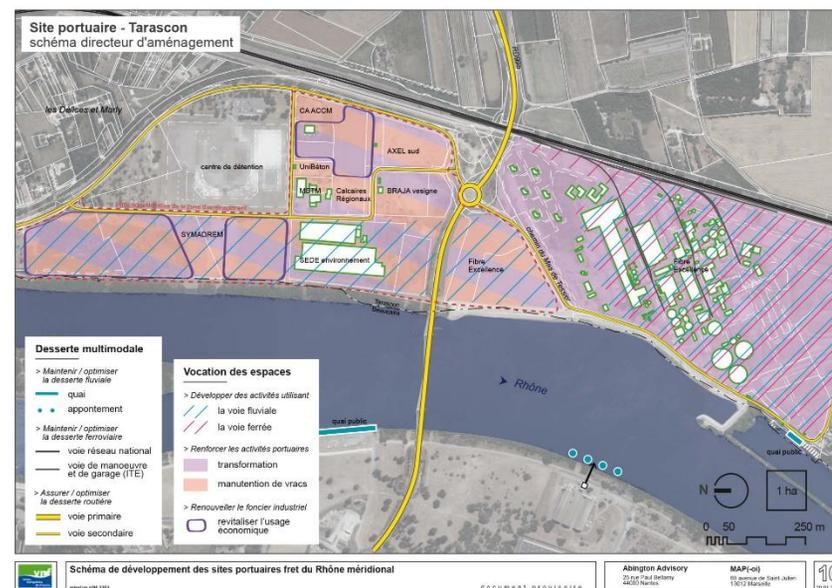
- Etude de portance du quai pour amélioration de la capacité en grutage
- Etude de réaménagement des accès routiers pour faciliter l'évacuation des marchandises
- Echange CNR et Fibre Excellence - projet de report modal +110Kt et des adaptations nécessaires
- Echange CNR, VNF, Fibre Excellence, Pradier Energie - pour définir les principes d'une étude de report modal / trafic test (50 000t)
- Etude de report modal pour Pradier Energie : schéma logistique des rotations et coûts associés, choix des outils de manutention et derniers mètres. Report modal de la route vers la voie d'eau de 50 000t de Tarascon jusqu'à Valence, puis trafic-test des opérations (Rebus du tamisage Fibre Excellence valorisé en granulés bois pour Pradier Energie)

Autres actions associées

- Echange de CNR avec Fibre Excellence sur l'accompagnement de report modal de 110 000t de fret fluvial supplémentaire et des adaptations nécessaires
- Echange CNR, VNF, Fibre Excellence, Pradier Energie - pour définir les principes d'une étude de report modal / trafic test (50 000t)

Calendrier : 2023-2024

Pilote : CNR leader



Filière bois



4.2.6 Orientations site du Beaucaire

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvial à potentiel trimodal (ITE ferroviaire rénovée en 2022), sans manutentionnaire permanent dédié.

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 1 : relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires
- Axe 2 : Favoriser le revers logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- Axe 3 : Accompagner l'évolution de la filière conteneur
- Axe 8 - Accompagner à la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale

Actions structurantes

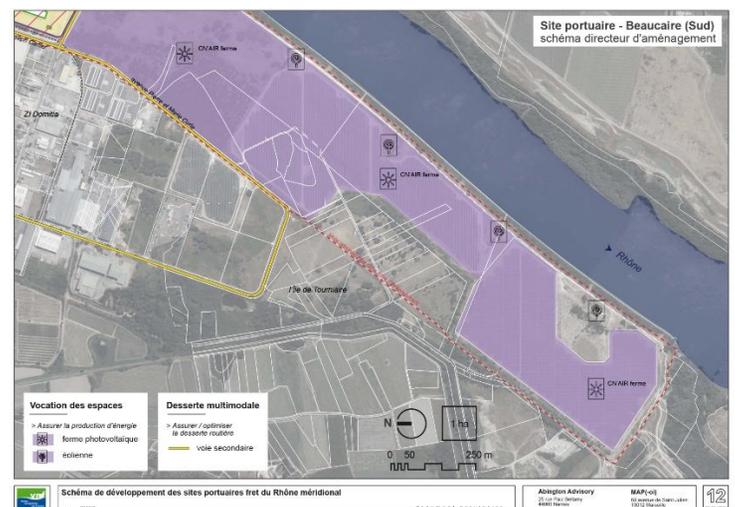
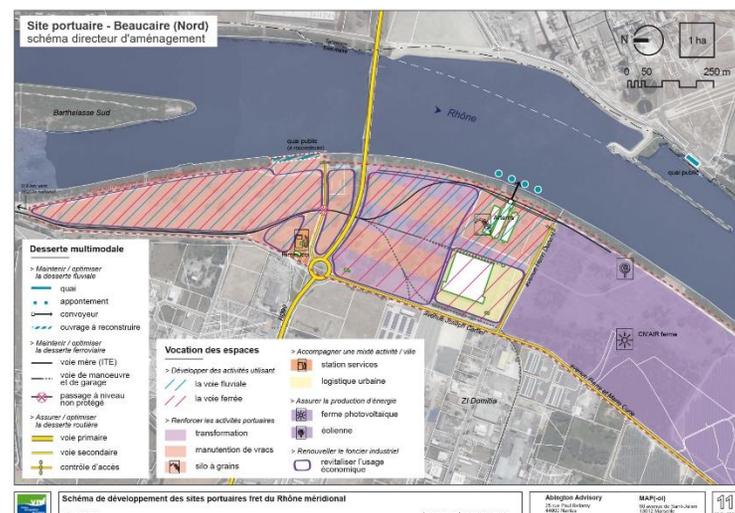
- Etude à réaliser pour le coût de remise à niveau du quai ou réalisation d'un quai bas (défaut de portance du quai mais trafic fret potentiel 30 000t de granulats/déblais pour Eurovia et 20 000t pour Arterris)
- Etude de report modal pour Arterris et Eurovia : schéma logistique des rotations et coûts associés, choix des outils de manutention et derniers mètres puis trafic-test des opérations de déchargement sur le quai privé
- Etude de report modal pour Lidl (60 000t de fruits - 3000 evp reefer plein + 3000 evp vide entre Sète et la murisserie de Beaucaire – implantation dans le ZI Domicia à 500m du quai en 2023)

Autres actions associées

- Echange CNR, VNF, Arterris et Eurovia pour définir les opportunités de report modal / trafic test (vrac solide)
- Echange CNR, VNF, PSF et Lidl pour définir les opportunités de report modal / trafic test (conteneurs reefer)

Calendrier : 2023-2024

Pilote : CNR leader



4.2.7 Orientations site d'Arles

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvial trimodal avec manutentionnaire permanent dédié (CCI Pays d'Arles)

Orientation à horizon 2030 :

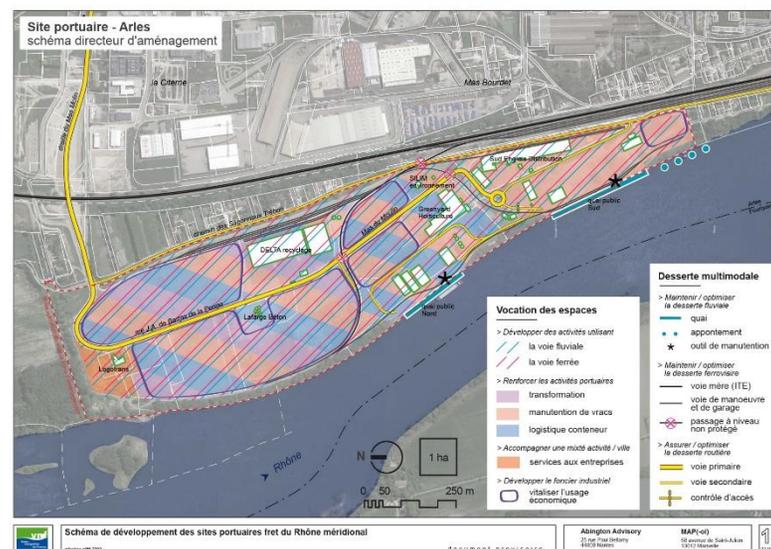
- Axe 1 : relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires
- Axe 2 : Favoriser le revers logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- Axe 4 : Conforter et renforcer la filière bois-biomasse / Axe 3 : Accompagner l'évolution de la filière conteneur

Actions structurantes

- Augmenter la capacité ICPE stockage bois à Arles : passer de 20 000 m³ à 50 000 m³ (nouvelles cases, rétention d'eau...) et valoriser l'ITE fer (reprise du projet de la Centrale Thermique Gardanne)
- Identifier les solutions techniques pour augmenter à court terme la capacité pour traiter le flux conteneur (MSC 3000evp/an, Combronde 7500evp/an)
- Reconfiguration du port, en prévoyant Pune extension ou zone dédiée de 1ha à l'activité conteneur (capacité de 20 000evp) et réserve foncière, dans le cadre du CCTP de la nouvelle sous-concession
- Achat d'outils de manutention dédiés (grue portuaire avec spreader automatique et reach-stacker)
- Développement des flux de déblais, notamment Solvalor si une plateforme ICPE est aménagée
- Développement des flux de plastiques valorisés, avec l'implantation en 2023 d'une unité industrielle

Calendrier : 2023-2025

Pilote : CNR leader



Site multimodal



4.2.8 Orientations site de Sète

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvio-maritime trimodal avec manutentionnaire permanent dédié (Port Sud de France)

Orientation à horizon 2030 :

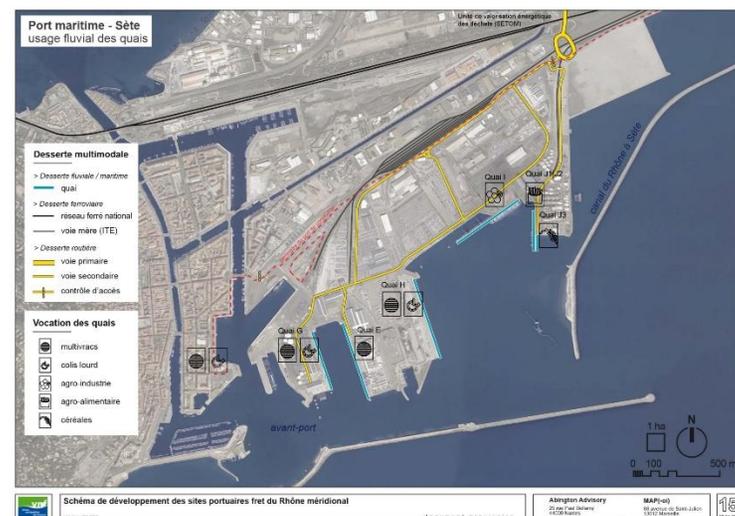
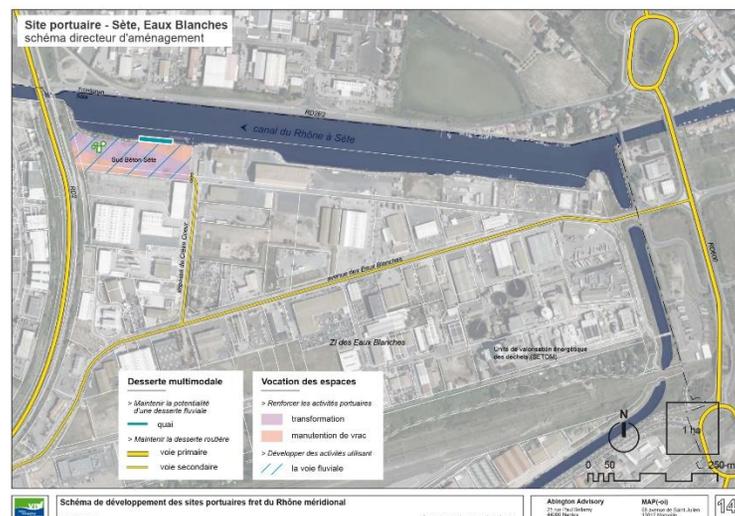
- Axe 1 : relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires
- Axe 4 : Conforter et renforcer la filière bois-biomasse
- Axe 5 : Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire
- Axe 6 : Accompagner l'émergence de la logistique urbaine fluviale

Actions structurantes

- Etude de report modal fluvial pour Saipol (graine oléole, huile semi raffinée, déchets) : schéma logistique des rotations, coûts, choix des outils de manutention et derniers mètres, puis trafic-test
- Lancement d'un Appel à Projet sur l'organisation d'une logistique urbaine fluviale de Sète avec un AMO
- Etude d'optimisation / d'innovation de la manutention Scrapes
- Lancement d'un Appel à projet avec un AMO pour le développement d'activité Biomasse : import de plaquettes, stockage sur terre-plein (libéré complétement quai I), et fret fluvial sur unité de 1300t
- **Autres actions associées**
- Echanges (VNF et Sète Agglopolé Méditerranée) sur les principes structurants d'un AP de logistique urbaine fluviale
- Echange (Veolia-Suez, PSF, VNF, CNR) sur le fret fluvial potentiel de l'UVE (appro de CSE, report modal de la route vers le fluvial de 8000t de mâchefer à valoriser à l'IME de Vedène)
- Echange VNF, SAIPOL, Sète Agglopolé pour définir les principes d'une étude de report modal / trafic test (déchets, graines oléole protéagineux, huile semi-raffinée)

Calendrier : 2023-2024

Pilote : PSF, VNF



Site multimodal



4.2.9 Orientation site de Fos

Positionnement et niveau de service :

Port public fluvio-maritime trimodal avec manutentionnaires permanents

Orientation à horizon 2030 :

- Axe 2 : Favoriser la reverse logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- Axe 5 : Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire
- Axe 7 : Accompagner l'évolution de la filière conteneurs
- Axe 6 : Accompagner l'émergence de la logistique urbaine fluviale

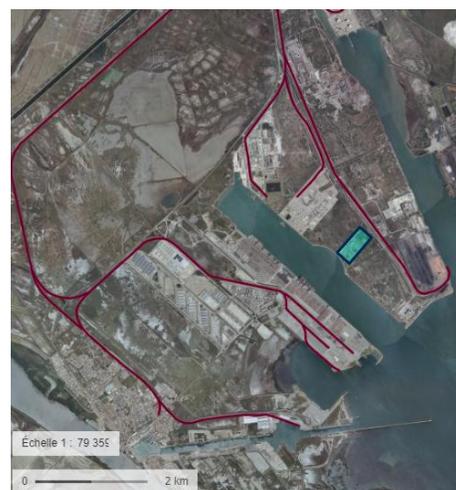
Actions structurantes

- Etude de report modal fluvial pour Calcaire Régionaux Jean Lefèvre (Eurovia), Chaux Provence Loist, et Arcelor Mittal (Sable Caustine, Pierre à Chaux, Déchets four à chaux)
- Etude d'AMO sur le coût de la manutention fluviale au sein du GPM, leviers économiques, schéma logistique des rotations et coûts associés (150 000t de flux continentaux valorisation de déblais Eurovia / Pradier)
- Lancement d'un Appel à Projet sur l'organisation d'une logistique urbaine fluviale Etang de Berre avec un AMO

Autres actions associées

- Echanges (VNF, GPMM, Eurovia, Arcelor Mittal et Lhoist) sur le projet de report modal de 1,2Mt La Mede-Fos
- Echanges (VNF, GPMM, Métropole Marseille Provence) sur les principes structurants d'un AP de logistique urbaine fluviale Etang de Berre
- Echange (Evere, GPMM, VNF, CNR) sur le fret fluvial potentiel de l'UVE et IME (appro de CSE, appro de mâchefer, export de résidus de l'IME vers Valomet Ghent – pour valorisation de métaux non ferreux de 0 à 20mm)
- Echanges (GPMM, manutentionnaires, transitaires) sur la manutention de conteneurs de taille intermédiaire continentaux

Calendrier : 2023-2024 **Pilote :** GPMM, VNF



Site multimodal

4.3 Orientations et actions transversales / multisites

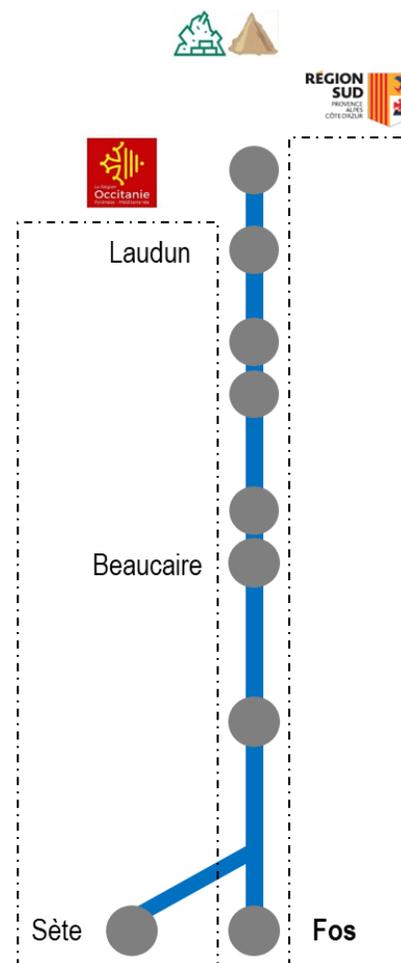
4.3.1 Axe 2 - Favoriser la reverse logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais

Actions structurantes

- Mettre en place d'une réunion annuelle entre les DREAL (Régions Sud et Occitanie), VNF et CNR afin de :
 - Favoriser l'émergence de synergies entre demande d'implantation ISDI et ISDI+ à proximité et quais fluviaux disponibles (réaménagement de carrière notamment)
 - Définir les leviers (ex. AMI commun en amont)
 - Créer un process inter services : service instructeur des autorisations ISDI de la DREAL en lien avec le service port de la CNR et développement de VNF
 - Partager les informations terrains (ex. obligations existantes et les échanges entre CNR et Lafarge)
 - Améliorer la culture du fluvial sur la filière BTP / déblais inerte au sein des DREAL
- Promouvoir les outils juridiques permettant collectivités territoriales (EPCI, départements, régions...) de sécuriser les marchés en incluant le report modal fluvial (guide VNF/EY) et en l'étudiant en amont (dispositif PARM), afin de mettre des critères (incitation, prescription, variantes obligatoires) dans les appels d'offres des chantiers BTP structurants
- Création d'une cellule de veille des chantiers BTP à 15km de la voie d'eau, afin de pouvoir anticiper les actions d'incitation fluviale, avec mise en place d'une réunion annuelle (CNR, VNF, Régions, Départements, EPCI) pour échanger des informations sur les chantiers à venir (ex. contournement RN près de Laudun, contournement autoroutier d'Arles, jetée internationale de l'aéroport de Marignane ; liaison Est-Ouest d'Avignon jusqu'en 2025 - tranche2 et jusqu'en 2030 – tranche 3)

Calendrier : 2023-2030

Pilote : CNR et VNF



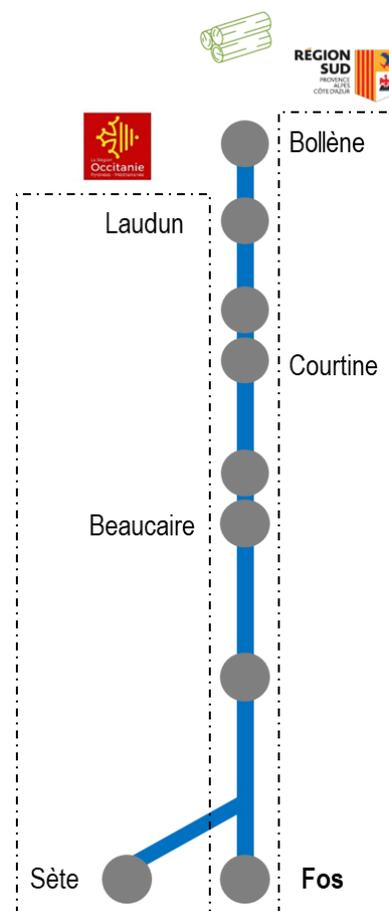
4.3.2 Axe 4 - Conforter et renforcer la filière bois-biomasse

Actions structurantes

- Echanges entre FIBOIS, VNF, CNR, MEDLINK sur la valorisation du foncier bord à voie d'eau disponible pour l'implantation de scieries préindustrielles (5000m²) en parallèle du projet de la centrale thermique de Gardanne
- Réflexion sur les opportunités et synergies de la filière bois-biomasse / coproduits, associés à des chaînes logistiques de transports massifiés (transbordement fluvial / ferroviaire) entre le port d'Arles, Tarascon et Beaucaire, en lien avec la relance du projet de la Centrale Thermique de Gardanne (FIBRE EXCELLENCE, PRADIER ENERGIE, FIBOIS, CENTRALE THERMIQUE DE GARDANNE, CNR, VNF)
- Réflexion sur les synergies - filière céréales entre Beaucaire, Bollène, Arles avec les Coop. Agr. (Arterris, CAPL), CNR, VNF et CCI du Pays d'Arles (déchargement navires fluvio-maritimes 3000t au port d'Arles)

Calendrier : 2023

Pilote : CNR et VNF



4.3.3 Axe 5 - Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire

Actions structurantes

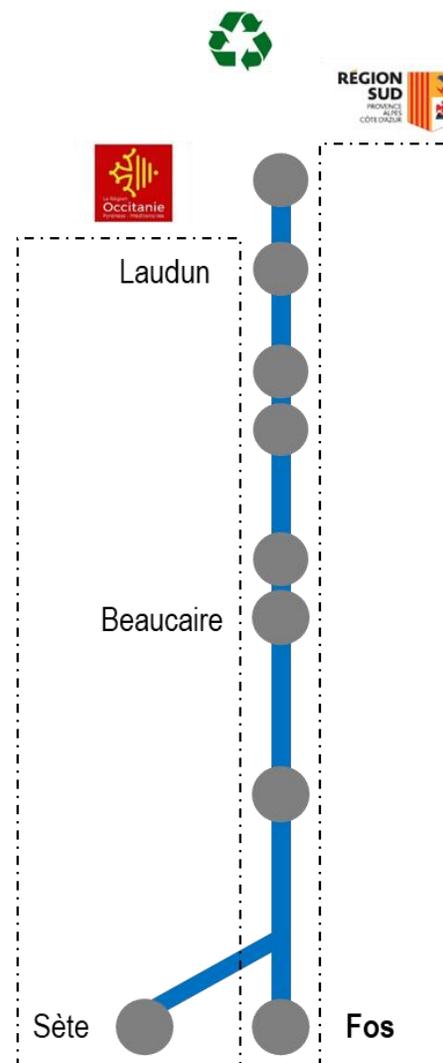
- Réaliser une mission d'AMO conjointe entre France Chimie, CNR, VNF, PIICTO, Région PACA, Région Rhône Alpes Franche Comté, comprenant :
- Une étude de marché amont (gisement déchets plastiques souples autour des Métropoles de Lyon et Marseille) et aval (besoin en huile pyrolytique des raffineries à Fos et Feyzin)
- Une étude d'implantation multicritère d'une usine de valorisation déchets plastiques souples en huile pyrolytique
- Un accompagnement au lancement d'un Appel à Projet pour initier un projet
- Réaliser une étude d'opportunité économique et environnementale sur les synergies à l'échelle du Rhône Méridional entre : les approvisionnements en CSR des incinérateurs (UVE à Fos, Sète, Vedène) et des cimenteries (Fos, Sète) ; la valorisation des mâchefers à valoriser au sein des unités de maturation (IME à Fos et Vedène) et des résidus de mâchefers (métaux non ferreux de 0 à 20 mm)
- Promouvoir les outils juridiques permettant collectivités territoriales (EPCI bord à voie d'eau, Régions...) de sécuriser les marchés de DSP des UVE/IME en incluant le report modal fluvial (guide VNF/EY) et en l'étudiant en amont (dispositif PARM), afin de mettre des critères (incitation, prescription, variantes obligatoires) (flux d'approvisionnement de matériaux de construction ou évacuation de déblais)

Autres actions associées

- Echange entre France Chimie, CNR, VNF, PIICTO, et les Régions, afin de définir les contours d'un partenariat financier et d'un CCTP (valorisation plastiques souples en huile pyrolytique)
- Echanges entre la Région PACA, CNR, VNF et PIICTO pour identifier clairement les sites d'implantation des unités de production de CSR des EPCI, et définir comment favoriser le recours au mode fluvial

Calendrier : 2023-2025

Pilote : CNR et VNF



4.3.4 Axe 6 - Réouverture à la navigation fluviale de l'itinéraire Martigues – Marignane

Actions structurantes

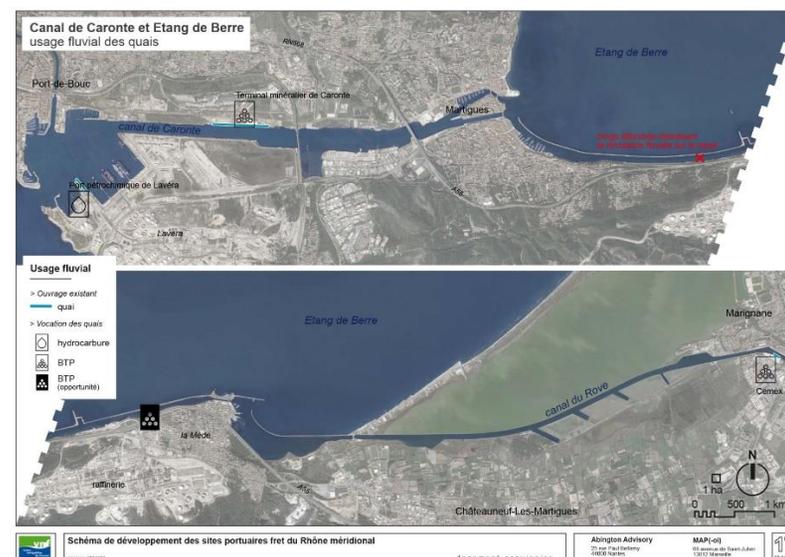
- Réaliser une mission d'AMO comprenant :
- Une étude technique (diagnostic et opérations d'aménagement) et financière sur les conditions de réouverture du canal (levée bathymétrique, estimation des m3 de dragage, évaluation des travaux de remise en état / confortement de berge à La Mede)
- Une évaluation du gain environnemental (CO2, externalités) au regard des trafic potentiel (Cemex : 10 000t de granulats et 10 000t de déblais ; EUROVIA / ARCELORMITTAL / Lhoist : 1.2 millions de tonnes dont 540 000 t de sable caustine, 400 000t de pierre à chaux, 200 000t de déchets de four à chaux)
- Proposition de cofinancement des travaux (DDTM, GPMM, VNF, CNR...) et élaboration d'un calendrier de réalisation

Autres actions associées

- Travail commun sur la simplification de gestion de l'itinéraire fluvial actuel entre Fos et Marignane (VNF, CNR, GPMM, DDTM) et désignation d'un gestionnaire d'infrastructure unique (actuel : 8km CNR, 11.2km GPMM, 19.5km DDTM)

Calendrier : 2023-2025

Pilote : VNF



Réseau fluvial, des gestionnaires d'infrastructure multiple :

- CNR (8km du canal du Rhône à Fos),
- GPMM (1.6km du canal du Rhône à Fos, darse 2, darse Sud, 3.3km du canal de Fos à Port de Bouc et 6.3km du canal de Caronte),
- DDTM (5km du canal de Fos à Port de Bouc et 14,5km du Canal de Martigues à Marignane)

4.4 Plan d'actions

Il existe 6 types d'actions :

▪ Infrastructure (Infra.)	▪ Développement de l'infrastructure/superstructure (quais fluviaux, ITE...) ▪ Développement des accès routier...
▪ Equipement (Equip.)	▪ Investissements dans des outils de manutentions, etc...
▪ Développement (Dév.)	▪ Développement interne : nouvelles offres/projets, démarche de sensibilisation
▪ Concertation (Concert.)	▪ Organisation et conduite de démarches collaboratives, initiative auprès de collectivité territoriales, insertion dans les documents de planification, concertation, consultation, groupes de travail, ...
▪ Règlementaire (Règl.)	▪ Action règlementaire : autorisation ICPE
▪ Etude	▪ Etudes techniques et financière, étude de report modal, etc

Pour chaque action, est indiqué :

- L'Année de lancement / mise en place (entre 2023 – 2030)
- Le rôle de CNR et VNF dans la mise en œuvre :
 - R. : Réalisateur – prend en charge l'action, et la réalisation de cette action ne dépend pas ou peu d'autres acteurs
 - O. : Orchestrateur –est l'initiateur de l'action, la réalisation de l'action exige l'implication/la collaboration de plusieurs parties prenantes, et de la volonté de tous dépendra l'issue
 - P. : Participant –n'est pas responsable de l'action, mais participe à sa réalisation
- Les autres acteurs à impliquer
- L'estimation financière de l'action
- Le niveau de priorité :



Action structurante



Action associée

