

**Saisine du Comité de pilotage du Plan Rhône, comité de suivi du
Programme Opérationnel Plurirégional (POP) FEDER 2007-2013**

Consultation arrêtée à la date du 30 octobre 2013

**Redéploiement de crédits au sein de l'axe 3
et modification du POP FEDER Plan Rhône**

Par décision du 18 juin 2013, la Commission européenne a validé la proposition de modification de programme qui lui a été adressée le 28 février 2013. Cette proposition de modification de la maquette financière s'inscrivait dans les dispositions de la circulaire du Premier Ministre du 27 août 2012 sur le pacte pour la croissance et l'emploi, et tenait compte des besoins prioritaires identifiés dans le contexte actuel de crise notamment en matière de service de réparation navale.

Néanmoins, concernant l'axe 3, l'autorité de gestion du programme opérationnel plurirégional FEDER du Plan Rhône (POP) constate que les délais nécessaires à la sécurisation juridique et technique de l'opération de modernisation de la cale de hissage d'Arles compromettent sa réalisation dans des délais compatibles avec ceux du POP 2007-2013 qui s'achève le 31 décembre 2015. Elle propose en conséquence, et en accord avec la future autorité de gestion, que cette opération soit inscrite dans les objectifs du programme 2014-2020.

Il est proposé que les disponibilités financières dégagées (1 970 940 €) par le fait que cette opération importante ne pourra être réalisée dans les délais impartis sur cette programmation soient redéployées comme suit, au sein de l'axe 3.

I. Mesure "Favoriser le report modal vers la voie d'eau".

1. Pour le développement de nouvelles capacités multimodales

1-1 Port de Valence

392 000 € de subvention FEDER pour un coût total de 980 000 € seront attribués à la modernisation ferroviaire du port de Valence. Le port de Valence développe depuis deux ans les services de manutentions liées aux escales de navettes fluviales. Les perspectives de croissance de trafic liées à FOS 2XL et à l'implantation de nouveaux logisticiens proches du port nécessitent par ailleurs d'augmenter les capacités d'accueil du terminal à conteneurs ainsi que les outillages de manutention.

Le rôle du port de Valence à l'intersection de deux grands axes de communication nord-sud par le Rhône mais également est-ouest avec notamment la modernisation du réseau ferroviaire du sillon alpin de Valence à Genève lui confère un positionnement stratégique et d'intérêt de bassin en matière d'échanges commerciaux qu'il convient d'anticiper.

1.2 Port de Marseille

676 990 € pour un coût total de 3 190 000 € sont proposés pour l'aménagement de postes d'attente au port de Marseille/Fos.

Porte reliant le Sud de l'Europe à la vallée du Rhône, le port de Marseille présente une plate-forme quadri-modale (route, fer, fleuve et pipe-lines) pour offrir un accès aux marchés internationaux à l'hinterland français et en particulier aux clients situés en régions Rhône-Alpes et Bourgogne. En effet, plus de 3 MT de tonnes sont transportées chaque année à partir du port de Marseille Fos.

L'augmentation du trafic fluvial touche tous les segments: vracs liquides, conventionnel, conteneurs et vracs solides. En 2012, les vracs solides ont été les plus transportés avec notamment des céréales à l'exportation. Avec des taux de croissance à deux chiffres ces dernières années (ex : +13% en 2012), le conteneur fluvial est un des secteurs les plus dynamiques. En 2012, sur l'ensemble du port (Marseille et Fos), la part modale du fluvial pour les conteneurs est de 7,4%. Si l'on considère seulement les bassins Ouest (Fos) qui sont ceux desservis par le fleuve, la part modale atteint 9,2%.

Le GPMM développe 2 types de partenariat avec les plate-formes intérieures de l'hinterland :

- Prise de capital dans des plate-formes intérieures (à Lyon et Pagny)
- MedLink Port (partenariat promotionnel)

Si la disponibilité des postes à quai de chargement et déchargement ne constitue pas un paramètre bloquant à ce jour pour le développement du report modal vers le fleuve, celle des postes d'attente constitue un frein.

Le facteur limitant réside donc dans la disponibilité des postes offerts aux barges dans l'attente de leur autorisation de rejoindre les quais de chargement/déchargement.

Le nombre de postes dédiés à l'attente et opérationnels n'étant pas suffisant, huit existants mais seulement deux pleinement utilisés à ce jour, de nombreuses barges fluviales en provenance du Rhône attendent l'affectation de leur poste à quai en amont de l'écluse de Barcarin, zone où la capitainerie ne gère pas les tours de rôle. En conséquence, les barges sont susceptibles de perdre leur priorité d'accès aux bassins. Cette situation peu fonctionnelle est génératrice de désordres et de tensions porte atteinte à l'attractivité du port.

Par ailleurs, l'éloignement génère un long trajet d'une à deux heures pour rejoindre les postes à quai d'exploitation avec pour conséquence des pertes de temps et de productivité pour les bateliers et les opérateurs de terminaux.

Il est donc essentiel de moderniser les infrastructures existantes pour préserver et augmenter les capacités d'accueil du port. Il est également stratégique de répondre à la progression actuelle de certains trafics comme les conteneurs et d'anticiper la croissance d'autres filières, en créant des postes supplémentaires. Cette modernisation facilitera l'exploitation des bateaux par la capitainerie qui utilise le logiciel d'exploitation « Escale » en lien avec la technologie de géolocalisation AIS.

2. Pour conforter l'ouverture du bassin Rhône vers la Méditerranée

600 000 € de POP FEDER sur un coût total de 7 500 000 € pour l'évacuation des matériaux de l'aménagement du canal du Rhône à Sète. Les travaux en cours sur le canal du Rhône à Sète, en particulier l'aménagement de la ligne droite de Carnon, nécessitent un complément de financement pour traiter la question de l'évacuation des matériaux de déblais.

II. La mesure "actions innovantes, développement et recherche".

Cette mesure sera abondée d'un montant de 302 950 € pour poursuivre la dynamique engagée par le simulateur de navigation et le projet PROMOVAN relatif à la recherche d'un système de propulsion. Les actions de recherche envisagées concernent des projets liés au développement du 45PW sur le bassin (**projet Utile 2**), au **Simulateur** de navigation fluviale et notamment la modélisation de sections critiques sur la Saône, à l'expérimentation de mode de propulsion innovant pour le "**Verdissement des péniches Freycinet**" dans la lignée des actions déjà engagés avec le projet PROMOVAN.

III. Procédure suivie

Le document joint à la présente note reprend la partie du document du POP FEDER Plan Rhône relative à l'axe 3. Les modifications apportées au document apparaissent en italique.

Le Comité directeur du Plan Rhône du 19 septembre a validé cette proposition de modification du programme ainsi que la saisine du comité de pilotage qui doit se prononcer avant le 30 octobre 2013. A l'issue de cette consultation, l'autorité environnementale sera saisie de cette demande de modification, en application de l'article 3 de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001. Elle est consultée afin d'analyser si les modifications envisagées sont susceptibles d'occasionner de nouvelles incidences notables dommageables sur l'environnement.

Enfin, la proposition sera transmise à la Commission Européenne pour approbation au cours du premier trimestre de l'année 2014.