



Orizon
— 2035

AGIR ENSEMBLE POUR
L'AXE FLUVIAL ET PORTUAIRE
RHÔNE-SAÔNE





Introduction

La France porte une ambition forte pour le développement d'une économie maritime, fluviale et portuaire à même de s'adapter à un environnement de plus en plus concurrentiel et de relever les défis de l'urgence écologique. C'est dans le contexte de cette dynamique nationale et dans le cadre des travaux menés par le Délégué Interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône Saône (DIMeRS), que le comité interministériel à la Mer de novembre 2018* a confié à Voies navigables de France (VNF) et à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) la mission d'élaborer un schéma fluvial et portuaire pour l'axe Rhône Saône, **porteur d'une vision et d'une stratégie pour le réseau d'acteurs du bassin.**

Ce document vise à faire vivre cette ambition de long terme pour l'ensemble de la dorsale Rhône-Saône, **au service des territoires et de la transition écologique.** Élaboré en 2019 et 2020 en concertation avec les membres du Conseil interportuaire du bassin et les 4 régions concernées notamment, un scénario de croissance et des plans d'actions ont été retenus pour **porter l'amplification des deux piliers indispensables à la résilience** de l'écosystème fluvial, le **FRET** et le **TOURISME**, deux secteurs **interconnectés** : une même infrastructure, des acteurs, des territoires, et des défis écologiques et économiques **communs.**

L'enjeu ? Faire du bassin Rhône-Saône un axe performant sur les plans technique, économique et environnemental, qui combine une ambition de croissance internationale et de réappropriation locale mettant l'ensemble des activités du fleuve au service du développement durable des territoires.

Mesure 11 du CIMER 2018

** Le délégué interministériel de l'axe élabore un plan de performance logistique de l'axe Méditerranée Rhône-Saône, pour proposer un ensemble de mesures opérationnelles qui seront intégrés aux futurs Contrats de plan État-Régions (CPER) et Contrats de Plan interrégional (CPIER). Un schéma portuaire fluvial sur l'ensemble de la dorsale Rhône-Saône sera intégré à ce plan de performance logistique de l'axe porté par Voies Navigables de France (VNF) et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) d'ici la fin de l'année 2019.*



« Propulser le fleuve dans le 21^{ème} siècle »

« Nous tenons tout d'abord à saluer la démarche collective qui a permis l'élaboration du schéma d'axe Ôrizon 2035 : ce travail co-pensé et co-construit avec l'ensemble des acteurs politiques et économiques du bassin a été porté par une formidable dynamique, qui est déjà un gage pour la réussite des actions à venir.

L'axe Rhône-Saône est l'une de nos grandes richesses régionales. Il s'inscrit comme une voie de transport majeure entre la Méditerranée et le nord de l'Europe, à laquelle de nombreux trafics et filières sont adaptés. Il cumule des points forts : une infrastructure et des ports bien équipés ; un fleuve naturellement large, droit et profond ; des opérateurs de réseaux et de sites portuaires qui travaillent ensemble au sein de MedlinkPorts depuis dix ans, et des régions dynamiques pour lesquelles la logistique est essentielle.

Ce schéma, c'est un territoire entier qui s'organise pour réaliser toute la valeur du fleuve. Aujourd'hui, à nos côtés, les quatre régions traversées par ces fleuves portent une seule et même vision, celle d'un développement fort et durable qui consiste à promouvoir l'axe fluvial nord-sud comme courroie de transit marchand et produit d'appel touristique international, à utiliser au quotidien les fleuves comme mode de transport écologique car « basses émissions », et à développer l'épaisseur est-ouest du bassin en articulant davantage l'économie de chaque bassin de vie autour du fleuve.

En connectant davantage les territoires à leurs fleuves dans toutes leurs dimensions (naturelle, culturelle, scientifique, mais aussi de loisirs, d'agrément, de services et de transport), notre ambition commune est bien de revisiter le passé pour construire un avenir à la hauteur des enjeux de la société de demain et du formidable potentiel que représente l'axe fluvial Rhône-Saône.



Notre conviction profonde, c'est que le **transport fluvial répond aux besoins de demain** ! À commencer par ceux de l'économie circulaire, du transport de colis lourds ou de matières dangereuses car il est très sûr, d'une livraison propre au cœur de nos villes et métropoles, pour la plupart situées au bord de l'eau. Réelle opportunité de soulager des axes routiers saturés et de faire respirer les territoires traversés, le fleuve permet d'imaginer des réponses d'avenir en s'appuyant sur ses atouts indéniables : moins polluant que la route, silencieux, libre de toute congestion... L'un de nos défis consiste maintenant à rendre les chaînes logistiques plus performantes pour que ce choix s'impose.

Le fleuve est aussi un **vecteur de découverte des territoires**, tant au service de ses habitants que des touristes. La croisière et la plaisance fluviale, le nautisme ou le cyclisme le long des berges répondent aux besoins nouveaux en matière de tourisme itinérant et d'amélioration de la qualité de vie.

Nous assistons à une prise de conscience du potentiel inouï que représente la voie d'eau pour notre avenir à tous. La ré-acculturation au fleuve, pour qu'il soit davantage synonyme de « solution pour le temps d'après », est plus que jamais une réalité.

Atteindre cette ambition nécessite de relever les nombreux défis présentés dans ce document, qui nous donne la feuille de route pour y parvenir. **Redécouvrir la navigation intérieure, n'est-ce pas un beau projet pour le XXI^{ème} siècle ?!** »

CÉCILE AVEZARD
DIRECTRICE TERRITORIALE
RHÔNE-SAÔNE



PIERRE MEFFRE
DIRECTION DE LA
VALORISATION PORTUAIRE
ET DES PLANS 5RHÔNE



Sommaire

Les fondamentaux du projet 9

1. Pourquoi un schéma fluvial et portuaire Rhône Saône ? 10

2. Comment ce schéma a-t-il été élaboré ? 13

3. Le schéma en un regard 14

FRET : un enjeu de sobriété écologique, de résilience économique et de développement territorial 17

1. L'état des lieux : des atouts solides à amplifier 18

2. Vers un scénario de développement ambitieux 24

3. Pour agir : 6 orientations stratégiques et 27 actions 28

TOURISME FLUVIAL : un potentiel économique, écologique et sociétal majeur 37

1. L'état des lieux : les bases solides d'un tourisme vert et authentique 38

2. Vers un scénario de développement ambitieux 44

3. Pour agir : 5 orientations stratégiques et 19 actions 48

Les points clés de notre future feuille de route 56

PÉRIMÈTRE DU SCHÉMA

Rappel géographique

Long de 812 km, le Rhône est l'épine dorsale des territoires qu'il traverse, de sa source dans les Alpes suisses jusqu'à la Méditerranée. La Saône, qui prend sa source dans les Vosges, en est le principal affluent. Elle s'y jette à Lyon et draine le plus grand bassin versant de France, constitué d'un réseau de 9 000 km de rivières. À eux deux, Rhône et Saône relient quatre régions à très forte activité économique : Auvergne Rhône-Alpes, Sud, Occitanie et Bourgogne-Franche-Comté, et 17 départements, soit un bassin de vie de 21,8 millions d'habitants.

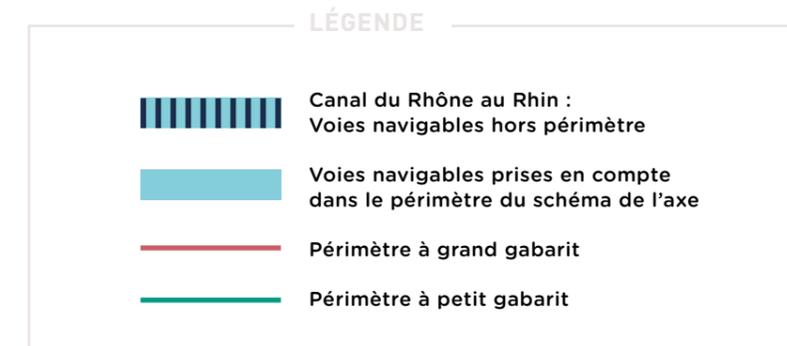
Chiffres clés

LE BASSIN COMPTE
6 VOIES D'EAU
NAVIGABLES

24%
DES USAGERS DE
LA VOIE D'EAU SONT
DES TOURISTES

140 ÉCLUSES, DONT 19
SUR LE RHÔNE ET LA SAÔNE
ENTRE PAGNY ET FOS POUR
LA NAVIGATION GRAND
GABARIT.

85
BARRAGES ET
CENTRALES





2035



**LES FONDAMENTAUX
DU PROJET**

1

Pourquoi un schéma fluvial et portuaire Rhône-Saône ?

1.1. Les fleuves : une réponse au contexte économique et environnemental actuel

Lieux privilégiés d'installation des communautés humaines, fleuves et rivières ont façonné nos paysages, nos transports, nos échanges marchands. Leur présence a déterminé l'urbanisme de nos villes et la qualité de nos vies. Pourtant, au fil du temps, des révolutions industrielles et de l'essor de moyens de transport jugés plus rapides ou plus flexibles, leur importance s'est étiolée. La voie d'eau, ses métiers et son imaginaire ont été désinvestis, passant à l'arrière-plan des transformations logistiques et touristiques de la deuxième partie du 20^{ème} siècle.

Au tournant du 21^{ème} siècle, une prise de conscience est venue contrecarrer ce désinvestissement.

Le potentiel du fleuve, dans sa capacité à structurer des activités économiques locales, durables et respectueuses de l'environnement, a été redécouvert. **Mais comment le reconquérir ?** À l'heure de l'urgence climatique, les réflexions se multiplient afin de promouvoir, développer et structurer une politique fluviale ambitieuse à même de relever les défis des transitions écologiques et numériques, de la résilience des territoires et de la relance économique en améliorant la performance de cet écosystème. **Pour cela, il est essentiel que l'ensemble des acteurs liés autour du fleuve se dotent des outils pour agir ensemble.**

Entamée début 2019 dans cette optique, la construction du présent document a été impactée par la crise sanitaire du Covid 19. La pandémie a renforcé la pertinence de la démarche en permettant d'actualiser les réponses proposées. Elle a confirmé l'importance du prisme local pour la chaîne logistique et le transport marchand, à l'aune de la fragilité des échanges internationaux, tout en renforçant dans la société l'aspiration à un tourisme de proximité, plus lent et proche de la nature. Les scénarios retenus et les plans d'actions proposés pour le développement du bassin se sont nourris de ces facteurs.



1.2 La brique territoriale : une étape essentielle à la stratégie globale pour le fluvial

VISION 2035

Dans ce contexte, la vision stratégique 2035 Rhône-Saône présentée dans ce schéma s'articule avec un faisceau d'actions et de documents "cadres" aux échelons européens, nationaux et régionaux.

EUROPE

- **Le pacte vert européen**, une stratégie globale qui irrigue de nombreux secteurs, à laquelle est accolé un plan d'investissement de 1 000 milliards d'euros pour permettre à l'Europe de devenir le premier continent climatiquement neutre à horizon 2050.
- **Le plan Naiade III**, adossé à ce pacte, définit le cadre européen de soutien au développement du transport par voies navigables pour la période 2021-2027. Il a pour ambition de renforcer le transport fluvial durablement, répondant à l'objectif européen d'augmenter le trafic fluvial de 25% d'ici à 2030, et de 50% d'ici à 2050 et de mettre en œuvre l'objectif zéro émission de la logistique fluviale (flotte + ports).

FRANCE

- **L'accord de Paris pour le Climat & la Stratégie nationale bas carbone (SNBC)**, qui prévoient la neutralité carbone de tous les transports d'ici 2050.
- **La loi de transition énergétique pour la croissance verte**, qui souligne l'intérêt du fluvial comme alternative au transport routier.
- **Les engagements pour la croissance verte (ECV)**, dont un volet concerne en particulier le secteur fluvial. La stratégie nationale pour la logistique avec « France Logistique 2025 ».

LOCAL

- **Les documents de planification territoriale (SRADDET, SCOT, PCAET)** intègrent désormais la dimension fluviale comme un levier de développement, d'aménagement et d'organisation durable du territoire.
- **Les schémas fluviaux et portuaires**, comme le schéma directeur du Port de Lyon, les schémas portuaires de la région lyonnaise, de Bourgogne-Franche-Comté ou encore du Rhône méridional, qui portent un diagnostic, travaillent sur la complémentarité entre sites portuaires et fixent les actions pour renforcer l'attractivité des modes massifiés et de ces systèmes portuaires multi-sites.

AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE

En lien avec la préparation du nouveau Contrat de Plan Interrégional État Région (CPIER 2021-2027) « Plan Rhône Saône » et de son volet fluvial qui souhaite faire du transport fluvial un axe majeur d'investissement pour l'ériger en un mode performant et écologique, plusieurs initiatives se concentrent sur la dorsale Rhône-Saône :

- **Le plan d'action de Medlink Ports pour redynamiser le transport fluvial.** Les gestionnaires de ports et de réseau sont réunis depuis 10 ans au sein de l'association Medlink Ports dont le but est de promouvoir et de développer le transport fluvial. Une mission a été confié par le ministre des transports en 2021 à la Pdte de MDP pour dynamiser le report modal sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.
- **Le schéma fluvial d'axe, Œrizon 2035.**

Ensemble, ils contribuent à définir les bons objectifs, actions, projets et partenariats des volets transport fluvial et tourisme du prochain « Plan Rhône Saône », et fédèrent les acteurs autour de projets communs et partagés.



1.3 Enjeux et objectifs

LES ENJEUX : AFFIRMER LE FLEUVE COMME UN PILIER DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE

- Ce schéma participe à construire l'économie fluviale et portuaire du 21^{ème} siècle, et à affirmer le rôle essentiel de la composante fluviale en relevant les défis de :**
- > Soutenir et accroître la performance économique et logistique du transport fluvial pour reconquérir le fret
 - > Renforcer les infrastructures et repenser les circuits logistiques pour permettre la systématisation de la multi-modalité
 - > Créer de la valeur pour l'ensemble des territoires traversés, qu'il s'agisse du fret ou du tourisme
 - > Soutenir et accroître la structuration du tourisme fluvial, en lien avec les territoires, pour être à même de valoriser le potentiel de ce secteur
 - > Opérer concrètement la transition écologique du fluvial, pour concilier développement de l'activité et soutenabilité environnementale et en faire un facteur de compétitivité
 - > Intégrer le numérique comme levier de compétitivité et de qualité de service
 - > Rendre plus attractifs les métiers liés au fluvial et au portuaire
 - > Promouvoir une culture du fleuve

OBJECTIFS : MOBILISER LES PARTIES PRENANTES AUTOUR D'UNE FEUILLE DE ROUTE OPÉRATIONNELLE

Ce document propose des orientations stratégiques et un plan d'actions qui permettent un développement de **l'ensemble du bassin, sur ses deux secteurs économiques, fret et tourisme**, de façon à **irriguer chacun des territoires** qui le constituent. Pour y parvenir, il est important d'associer chaque acteur en amont, afin d'inciter l'ensemble des opérateurs publics et privés qui interagissent sur le fleuve à partager une vision commune pour **œuvrer ensemble au développement de l'axe**.

2

Comment ce schéma a-t-il été élaboré ?

2.1 La méthodologie : un souci constant de co-construction

L'élaboration du schéma fluvial d'axe Ôrizon 2035 est le fruit d'une démarche partenariale menée dans une volonté de concertation de l'ensemble des acteurs. Le délégué interministériel de l'axe Rhône Saône Méditerranée en a confié l'animation aux deux grands opérateurs du fleuve, VNF et CNR, sous le pilotage du Conseil de coordination inter portuaire et logistique Méditerranée Rhône-Saône*. Après une première phase de réflexion interne et d'élaboration du diagnostic, chaque étape de travail a associé largement institutionnels et partenaires privés.

- > Atelier de co-production des scénarii de développement avec les institutionnels, notamment les régions
- > Consultation des parties prenantes institutionnelles pour construire les plans d'actions
- > Consultation des acteurs économiques pour faire évoluer les plans d'actions

(Créé par décret le 10 mai 2017, il comprend 24 membres dont les représentants, de l'Etat, du Grand Port Maritime de Marseille, de la Compagnie nationale du Rhône, des ports décentralisés de Sète et de Toulon, de l'association Medlink Ports, des gestionnaires d'infrastructure terrestres SNCF Réseau et Voies navigables de France, des chambres de commerce et d'industries régionales, des régions Bourgogne Franche Comté, Auvergne Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'azur, Occitanie et des métropoles de Lyon et de Marseille-Aix.)

2.2 Les parties prenantes : embarquer tous les acteurs concernés

Voies Navigables de France (VNF) est l'établissement public chargé d'exploiter, d'entretenir et d'améliorer les voies navigables et, par le biais de concessions de service public, les ports du domaine public fluvial. Par son action, il répond, sur deux réseaux complémentaires et connectés (transport marchand et transport de tourisme) à 3 grandes missions de service public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau. La direction territoriale Rhône-Saône couvre un territoire fluvial de 1 200 km de voies navigables réparties sur le quart sud-est de la France.

La compagnie Nationale du Rhône (CNR) est le concessionnaire du Rhône depuis 1934 pour la production d'hydroélectricité, le transport fluvial et l'irrigation des terres agricoles. Premier producteur français d'énergie exclusivement renouvelable et aménageur des territoires, CNR est un acteur clé de la transition énergétique et écologique. Au titre de sa mission liée à la navigation, CNR a en charge la gestion de 17 sites industriels et portuaires, situés entre Lyon et Arles. Elle y mène des opérations d'aménagement, de développement, d'exploitation et de maintenance des infrastructures (voiries, réseaux, accès ferroviaire, quais et bâtis).

INSTITUTIONNELS

DIMeRS
4 régions (Auvergne-Rhône-Alpes // Bourgogne-Franche-Comté // Occitanie // Sud)
4 préfectures de région et 4 DREAL
4 CCI régionales
1 département (Bouches-du-Rhône)
Métropoles d'Aix-Marseille et de Lyon

ACTEURS ÉCONOMIQUES FRET

55 acteurs économiques conviés, 24 participants, représentant :
Les chargeurs
Les opérateurs fluviaux
Les ports publics gérés par les CCI territoriales et la CCI AURA
Les manutentionnaires maritimes
Les fédérations professionnelles
SNCF Réseau
Medlink Ports
Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), de Sète-Port Sud de France et de Toulon

ACTEURS ÉCONOMIQUES TOURISME

14 acteurs économiques conviés, 11 participants, représentant :
Les ports de plaisance
Les collectivités
Les compagnies de croisière
Les loueurs de bateaux
Les offices de tourisme et agences de développement touristique
Les associations représentant la plaisance privée

2.3 Calendrier d'élaboration du schéma fluvial d'axe : les grandes étapes



La démarche a été officiellement lancée dans le cadre de la gouvernance du conseil de coordination interportuaire du 24 janvier 2019. Elle s'est concrétisée le 23 janvier 2020 par la présentation du diagnostic et des scénarios de développement au Conseil interportuaire puis par la validation officielle en mars 2020 du scénario n°4. Le processus de travail et de concertation avec les partenaires institutionnels et les acteurs économiques pour l'élaboration du plan d'actions s'est poursuivi malgré la contrainte de la crise sanitaire de la COVID 19 sur l'ensemble de l'année 2020. Le plan d'actions a été mis au point durant le premier semestre 2021 dans la cadre d'ateliers de travail avec les acteurs institutionnels puis présenté en Conseil interportuaire du 22 juillet ; il a été ensuite présenté et consolidé avec les acteurs économiques au travers d'ateliers de travail organisés fin 2020 sans pouvoir toutefois être validé par le Conseil interportuaire présidé par le délégué interministériel à l'axe Rhône Saône Méditerranée dont la mission a pris fin en décembre 2021. VNF et CNR ont décidé alors, début 2021, d'engager la préparation du présent document de communication de synthèse du schéma fluvial d'axe Rhône Saône Œrizon, travail finalisé fin 2021.

3 Le schéma en un regard

3.1 L'essence du schéma d'axe : une feuille de route pour agir ensemble

Ce document vise à **donner à tous les acteurs concernés par le développement du fleuve et des territoires qu'il irrigue, une feuille de route pour agir, ensemble, pour l'avenir.** À partir d'un diagnostic partagé de l'existant, le but est de le mettre en perspective pour étayer les plans d'actions présentés en synthèse dans les parties 3 et 4, et dans leur intégralité en annexe. Forts de cette vision commune à 2035 et de la stratégie co-construite pour la faire advenir, chaque maillon de la chaîne aura les clés en main pour mener les chantiers nécessaires, à son échelle et en collaboration étroite, au service du développement local d'une part et de la transition écologique d'autre part.



3.2 Les deux piliers d'une vision commune



La distinction opérée entre les volets Fret et Tourisme, afin de déployer leurs particularités au sein de diagnostics, scénario de développement et plan d'actions opérationnels, ne doit pas faire perdre de vue **l'étroite connexion et les points communs** de ces deux activités au sein du bassin Rhône-Saône. La vision stratégique pour l'axe consiste précisément à les faire avancer ensemble au service d'une transition écologique équilibrée du fleuve.

À ce titre, les scénarios de développement et les plans d'actions qui constituent l'aboutissement de la démarche et notre feuille de route

pour 2035 sont à considérer dans leur interaction. Pour chacune des activités Fret et Tourisme, le scénario de développement le plus ambitieux et le plus équilibré a été retenu. Il comporte des points communs qui font sens de manière transversale aux secteurs du transport de marchandises et du tourisme :

- > Le verdissement des flottes et des infrastructures de services à qui au profit de la transition écologique
- > La conciliation entre la logique d'axe nord-sud et celle de corridor local pour que chaque site por-

tuaire, ponton ou escale profite à son environnement direct

- > La transition numérique
- > La professionnalisation du secteur et l'implication plus étroite des collectivités et des acteurs privés dans le cadre d'une gouvernance partagée.

Cet ensemble de priorités est au coeur du développement de l'axe Rhône-Saône



2035

**FRET :
UN ENJEU DE
SOBRIÉTÉ ÉCOLOGIQUE,
DE RÉSILIENCE
ÉCONOMIQUE ET DE
DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL**

1

L'état des lieux : des atouts solides à amplifier

Qu'il s'agisse de son empreinte environnementale inférieure à celle du transport routier, de sa compétitivité en termes de prix à la tonne transportée, ou de la disponibilité de son réseau, le fret fluvial cumule les arguments en sa faveur. Avec 8500 km de voies navigables, le plus long réseau européen, la France est bien placée pour tirer parti du potentiel de ses voies d'eau.

* le transport d'une tonne sur un kilomètre

Pourtant, au niveau national, le fluvial ne représente que **3 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètre***, contre **7 % à l'échelle européenne et 43 % pour les Pays-Bas par exemple**. Ce chiffre augmente dans les 37 départements traversés par les voies grand gabarit (2000 km) : la part modale du fret fluvial atteint ainsi **18 % sur l'axe Seine et 32 % sur**

le Rhin. En revanche elle ne représente encore que 8 % sur l'axe Rhône-Saône. En cause, mais pas seulement, un éclatement des acteurs, des insuffisances en termes d'aménagement du territoire, et l'absence d'une liaison grand gabarit reliant le bassin Rhône-Saône au reste du réseau fluvial européen.



LÉGENDE

- Sites industriels et portuaires avec quais publics
- Ports publics
- Ports maritimes
- Petit gabarit jusqu'à 250 tonnes
- Jusqu'à 1 500 tonnes
- Grand gabarit jusqu'à 4500 tonnes

1.1. Le Fret sur l'axe Rhône-Saône : une vision globale

CHIFFRES CLÉS

70

ENTREPRISES ENVIRON RÉPARTIES SUR LES SITES PORTUAIRES DE LA SAÔNE

170

ENTREPRISES SUR LES SITES INDUSTRIELS ET PORTUAIRES DU RHÔNE SOIT **5 200** EMPLOIS DIRECTS

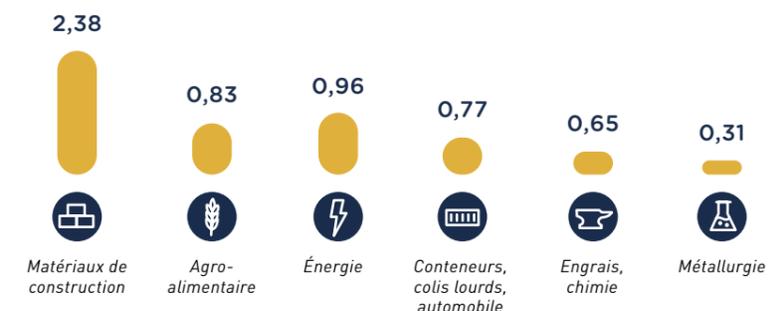
89 000

CONTENEURS (EVP, ÉQUIVALENT 20 PIEDS)

ENTRE **6 ET 7 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES** TRANSPORTÉES EN 2019

LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION :

1ÈRE FILIÈRE UTILISATRICE DU TRANSPORT FLUVIAL SUR L'AXE.



En millions de tonnes transportées

LES ATOUTS ÉCOLOGIQUES DU FRET FLUVIAL

Au-delà des investissements à opérer pour verdir la flotte et les infrastructures à quai, le transport fluvial de marchandises possède déjà un fort potentiel pour devenir **un levier de la transition écologique**. Les possibilités de report modal au profit d'une **logistique plus sobre et plus sûre** sont réelles.

> Grâce à la **massification du transport** qu'il permet, le fret fluvial est l'un des moyens de transport les **moins consommateurs** ET les **moins émetteurs d'énergie**.

> En moyenne, **un convoi fluvial de 4 500 tonnes remplace 220 camions de 20 tonnes**. Le transport fluvial émet jusqu'à **5 fois moins de CO₂** que le transport routier, et un bateau **consomme 3 à 4 fois moins d'énergie** qu'un camion.

> Le fluvial est également le mode de transport **le plus silencieux et le plus sûr** : en décongestionnant les axes routiers, il permet d'améliorer la qualité de l'air et des sols en évitant la pollution par les particules issues des pneus et du freinage, la sécurité et de faire baisser les nuisances sonores.



> Enfin, la **disponibilité du réseau** grand gabarit en France est de **98 %**, ce qui en fait un transport **régulier et fiable** : les délais sont maîtrisés et respectés, sans risque d'aléas ou d'accident polluant. Cette fiabilité couplée à la possibilité de stock flottant, en fait un mode idéal pour une gestion des chaînes logistiques « juste à temps ».

1.2. Une infrastructure fluviale fiable, avec de fortes réserves de capacités

En termes d'infrastructures, le diagnostic est positif. **Les 19 écluses de grand gabarit qui émaillent les 650 km de l'axe pourraient absorber jusqu'à 20 millions de tonnes de marchandises par an sans investissement lourd (contre environ 6 millions transportées actuellement).** Mais certains chantiers demeurent indispensables, comme le programme de modernisation du canal du Rhône à Sète, nécessaire pour améliorer ses capacités de navigation tout en répondant aux problématiques de maintien des berges et de dragage des sédiments.

Au Nord du bassin, **l'axe Rhône-Saône est connectable aux voies d'eau du nord de l'Europe**, et notamment le vaste bassin du Rhin, **grâce au réseau ferroviaire.** Le potentiel de croissance du trafic à cette jonction

implique que **les complémentarités avec le fer soient développées.** Il s'agit d'un enjeu incontournable pour construire les corridors européens de transport « Mer du Nord-Méditerranée » et « Méditerranée », 2 des 9 axes multimodaux que l'Union Européenne veut voir réalisés d'ici 2030. Dans cette logique, il sera **nécessaire de renforcer les plateformes multimodales**, actuellement encore insuffisantes en capacité, et de répondre au **déficit de zones logistiques à proximité des ports.** Enfin, alors que la saturation du nœud ferroviaire lyonnais représente aujourd'hui un obstacle au fonctionnement fluide du corridor Mer du Nord-Méditerranée, le fret fluvial apparaît comme une opportunité pour s'en affranchir et le décongestionner, grâce à la complémentarité fer-fluve.



L'axe Rhône-Saône pourrait accueillir 3 fois plus de trafic.



1.3 Un potentiel de progression incontestable des trafics

Depuis le début des années 90, si les tonnages sont restés relativement stables (revenant après chaque crise à niveau compris entre 6 et 7 millions de tonnes transportées), les tonnes-kilomètres - la distance parcourue par chaque tonne - ont doublé. Cette évolution s'explique par la nature des cargaisons, qui a profondément changé, entraînant aussi une augmentation des distances moyennes parcourues. Encore essentiellement constitués de vrac (charbon, sel, matériaux de construction, hydrocarbures) dans les années 90, les chargements se sont ouverts aux filières de la chimie et des céréales au milieu de la décennie. De 2000 à 2006, le fret fluvial poursuit sa diversification grâce à de nouvelles implantations industrielles dans les ports et l'essor de nouvelles filières (conteneurs, recyclage de ferrailles, bois). En 2007, un premier fléchissement se fait sentir avec la baisse des trafics historiques. Et à partir de 2012, le secteur connaît quatre ans de forte tension, déclenchés par la crise céréalière (1/4 du trafic).

Aujourd'hui, si le fret se maintient sur l'axe, le trafic n'a jamais atteint le potentiel évalué en 2010* qui projetait entre 13,6 et 16 millions de tonnes par an en 2020. **Ce potentiel, toujours bien réel**, plaide **pour une action concertée** afin de **redynamiser** le fret fluvial, notamment le **report modal**, dans le cadre **d'une stratégie combinée de rebond économique et de transition écologique, mais aussi de décongestionnement des axes routiers.**

*dans le schéma portuaire de bassin.

1.4. Une flotte en quête d'équilibre



BATEAUX ET BARGES EN CIRCULATION, POUR UNE CAPACITÉ TOTALE DE 130 000 TONNES PORTÉES

La flotte du bassin, construite dans une optique industrielle, présente de bonnes capacités. Toutefois, **l'équilibre reste difficile à trouver entre offre et demande.** En cause notamment, les temps d'attente dans les ports maritimes qui réduisent la disponibilité des bateaux et la difficile anticipation des trafics. Dans un contexte de bassin à GG fermé vers le Nord, cela em-

pêche l'échange de flotte avec les autres bassins européens. Afin de soutenir le développement de la navigation sur l'axe, une attention particulière devra être portée à l'accroissement de la flotte mais aussi à la modernisation de la profession et au renforcement de son attractivité au travers de la formation.

1.5. Conforter les ports dans leur rôle de cœurs économiques des territoires

Le bassin Rhône-Saône bénéficie d'un réseau de ports nombreux mais hétérogènes, qu'il s'agisse de leurs niveaux de service ou de leur performance. Ce maillage important permet d'être au plus proche des territoires. Si certains sites nécessitent des investissements, leur potentiel de croissance est avéré : **les activités de manutention pour compte de tiers des ports publics de l'axe représentent un chiffre d'affaires annuel de 20,2 M€.**

À titre d'exemple du potentiel économique des ports publics lorsqu'ils parviennent à jouer toute la partition des activités logistiques et industrielles multimodales, le port de Lyon Édouard Herriot, qui capte 90 % du trafic fluvial de conteneurs au départ de Fos-sur-Mer. Son activité de manutention pour compte de tiers (conteneurs et colis lourds) a généré **5,03 M€ de chiffre d'affaires en 2019**, via l'exploitant Lyon Terminal. Mais si l'on intègre le poids économique des entreprises qui y sont implantées, **le chiffre d'affaires du site atteint les 400 M€ par an** et représente 4 400 emplois.

Pour asseoir **le rayonnement** des autres ports du bassin dans **une logique d'irrigation des territoires**, il



9

PORTS PUBLICS

21

SITES INDUSTRIELS ET PORTUAIRES

est nécessaire de **promouvoir leur importance dans l'économie des écosystèmes locaux.** L'ensemble des acteurs qui y opèrent doit pour cela mieux collaborer pour **augmenter la valeur ajoutée et les retombées de ces cœurs économiques.** Cela implique de clarifier la vocation de chaque port et de **renforcer leurs spécialisations, pour jouer sur les complémentarités** en évitant les concurrences contre-productives.

La distance moyenne entre les sites portuaires ou quai public est de l'ordre de 20km

1.6. Le foncier : optimiser l'existant pour limiter l'artificialisation des sols

Le foncier portuaire disponible aujourd'hui au bord de la voie d'eau est limité, notamment aux endroits stratégiques les plus saturés, comme les ports de Lyon, Villefranche-sur-Saône ou Avignon Le Pontet. Certains projets d'ampleur sont en cours pour répondre à cette problématique, à l'instar de celui de Salaise-Sablons en relais du port de

Lyon. Sur les sites moins saturés, le foncier encore disponible au sein des zones industrialo-portuaires, l'optimisation de la performance et la valorisation du patrimoine bord à voie d'eau permettraient d'absorber une augmentation du trafic tout en limitant l'artificialisation des sols.



1.7. Une gouvernance à réinventer et une culture du fleuve à réanimer

Le fleuve est un patrimoine commun, ancré au cœur des territoires qu'il traverse. Mieux l'appréhender pour optimiser son utilisation est aujourd'hui un enjeu majeur. Face à une gouvernance hétérogène, au manque de concertation commerciale entre les ports, à une chaîne logistique éclatée et insuffisamment numérisée, il semble indispensable de clarifier les rôles et de mutualiser les actions en coordonnant mieux la gouvernance portuaire. À ce titre, le développement de l'association Medlink Ports, dédiée à la promotion de l'axe, constitue la première brique d'une coopération renforcée entre les ports et les gestionnaires d'infrastructure qu'il s'agisse de développement commercial, d'amélioration de la performance portuaire ou de l'offre logistique.

L'économie du fleuve, forte des atouts détaillés ci-avant, a besoin aujourd'hui d'être mieux accompagnée. Cela passe entre autres par l'allègement des contraintes administratives et réglementaires pour gagner en attractivité. Cela passe aussi par le décloisonnement des services, une révision de la fiscalité sur l'immobilier logistique ou encore le développement de services transformant la rupture de charge en opportunité de valeur ajoutée (tri, palettisation, contrôle des colis, empotage...).

Enfin, il s'agit de (ré)investir le fleuve de tous ses potentiels, de mieux faire connaître son offre de services de fret, ses bénéfices, ses métiers, et donc d'inscrire son développement dans les priorités d'aménagement territorial et économique. En un mot, **de revitaliser la culture du fleuve et de le réinscrire dans les imaginaires collectifs.**

1.8. Un engagement de tous pour une économie verte

Inscrit dans un environnement naturel riche en biodiversité, le fret fluvial peut devenir le pilier d'une logistique plus durable, d'un transport de marchandises plus sobre, plus fiable et moins impactant pour les populations et la planète. Pour cela, il lui reste à **améliorer ses propres performances environnementales, déjà intrinsèquement élevées.**

Cela passe par le **verdissement de la flotte**, dont l'essentiel des moteurs est aujourd'hui diesel, ainsi que du matériel de manutention (engins de parcs et grues portuaires...). Compte tenu de la durée de vie des bateaux, ces choix et ces investissements ont besoin d'être opérés sans tarder afin que le secteur fluvial ne soit pas distancé par le transport routier, qui a lui-même entamé sa transition. En parallèle, il s'agira d'augmenter les capacités d'avitaillement à quai (notamment en carburant alternatif et en électricité). Enfin, la mise aux normes environnementales de certains ports constitue un enjeu majeur. Cet ensemble implique un **engagement de tous pour assurer un développement environnemental de l'axe**, et lui permettre de jouer son rôle de levier dans la transition écologique.



100

HECTARES ENCORE DISPONIBLES LE LONG DE L'AXE POUR DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

L'ESSENTIEL À RETENIR

Malgré ses réserves de capacités importantes, sa fiabilité et ses nombreux sites industriels et portuaires, l'infrastructure fluviale de l'axe Rhône-Saône reste aujourd'hui sous-utilisée. Le bassin, fort de la présence de grandes métropoles et de filières économiques locales dynamiques, possède un potentiel incontestable de développement, voire de doublement du trafic de marchandises dans les prochaines années. D'autant que grâce aux possibilités réelles de complémentarité fer/fleuve et à son ouverture sur le monde pour le transport de conteneurs, il permet une répartition équilibrée des trafics.

Afin de donner une autre envergure à l'axe et de le conforter dans son rôle d'acteur essentiel d'une logistique décarbonée, il est maintenant essentiel de dynamiser le report modal, de développer son rôle dans la logistique urbaine, les circuits courts et l'économie circulaire, de verdir flottes et ports, de digitaliser les process logistiques et organisationnels, d'optimiser les coûts de la chaîne de transport fluvial, de coordonner les acteurs et de mettre en valeur la performance de ce moyen de transport trop longtemps désinvesti.

En s'appuyant sur le diagnostic détaillé précédemment, quatre scénarios de développement ont été élaborés pour le fret fluvial. Chacune de ces options est le fruit d'une réflexion collective destinée à coproduire « **une ambition audacieuse pour le fluvial en 2035** ». Si chaque scénario envisagé fixe un niveau d'exigence différent, tous partagent un socle commun de prérequis.



Vers un scénario de développement ambitieux

2.1. Un socle commun incontournable et 4 déclinaisons envisagées

Les évolutions incontournables pour le fret, quel que soit le scénario :

> **Un verdissement de la flotte et des points d'avitaillement** au service d'un transport fluvial plus vert. Ce premier point apparaît comme une nécessité aussi bien pour le fret que pour le tourisme.

> **L'intégration du numérique** pour améliorer la performance du fluvial.

> **Une évolution réglementaire et fiscale à l'échelle nationale**, en lien avec les réflexions en cours sur les ports maritimes et la logistique.



Il s'agit là du minimum identifié afin de reconquérir le fret fluvial sur l'axe.



LES 4 SCÉNARIOS PROPOSÉS

« AU FIL DE L'EAU »

1 Ce scénario s'inscrit dans la continuité du fonctionnement actuel, tout en améliorant la qualité environnementale de la flotte. Dans cette optique, le modèle portuaire existant n'évolue pas : les missions et les modalités de gestion des ports publics restent les mêmes (concessions de l'État sur le Rhône ou de VNF sur la Saône avec, respectivement, sous-traités de sous-concessions avec les CCI ou concessions avec les CCI). Les collectivités territoriales n'augmentent pas leur implication, ce qui induit le risque à terme d'un déficit d'ancrage local et de vision partagée entre les collectivités et les gestionnaires fluviaux et portuaires.

UNE ÉCONOMIE TIRÉE PAR LES PORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

2 Ce scénario met l'accent sur la performance des ports actuels de l'axe et notamment sur la croissance des ports maritimes de Marseille et Sète. L'objectif est d'amplifier les échanges commerciaux internationaux et de capter de nouveaux flux. Cette option, orientée vers le commerce extérieur, est essentiellement concentrée sur la filière conteneurs et dépend des grands flux fluviaux-maritimes.

LES PORTS FLUVIAUX, LOCOMOTIVES LOGISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

3 Ce scénario, ancré dans une approche territoriale, propose de s'appuyer sur le foncier disponible dans et autour des zones portuaires pour implanter des activités en lien avec les modes massifiés, dans l'objectif d'amplifier et de simplifier le recours au fleuve et au report modal pour du trafic intra bassin. Il s'agit de développer l'usage du fluvial pour les services aux territoires dans une logique de bassins locaux. Un développement qui s'appuie notamment sur, l'économie circulaire et la logistique urbaine pour faire des "hubs" de la transition écologique.

LES PORTS ET LE FLEUVE, CHARPENTES D'UN AXE PERFORMANT ET DURABLE

4 Ce dernier scénario propose la fusion du scénario 2 et du scénario 3. Il s'agit de concilier les enjeux locaux et ceux du développement international de l'axe, tirés par les grands ports maritimes et par l'amplification du transport multimodal pour tirer parti du corridor de fret européen "Mer du Nord-Méditerranée". Articuler ces ambitions implique une révision en profondeur de la gouvernance pour mieux y intégrer collectivités et acteurs de la chaîne logistique, mais également de construire un maillage de ports spécialisés et complémentaires, organisés par sous-bassins.

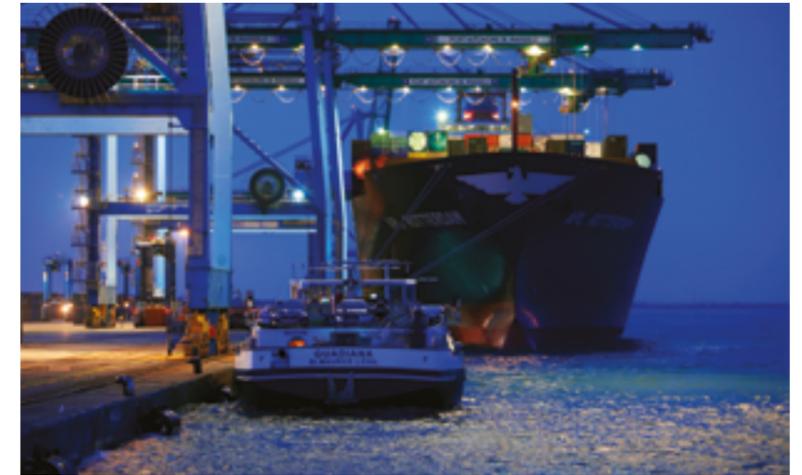
SCÉNARIO > RETENU : N°4



2.2. Le choix de l'équilibre et de l'ambition

Ces quatre déclinaisons ont été présentées au Conseil Interportuaire de janvier 2020. C'est le scénario 4, le plus ambitieux mais également le plus équilibré, qui a emporté l'adhésion. À travers ce choix, une vision stratégique pour 2035 s'impose, afin de permettre le développement de **l'ensemble du bassin en tenant compte des spécificités de chaque territoire**. Pour que cette ambition puisse se déployer au service d'un axe Rhône-Saône performant, **aussi bien sur le fret que le tourisme**, le projet doit permettre de :

- > Faire évoluer la gouvernance, afin qu'elle soit capable de s'appuyer sur les filières phares et de mobiliser les territoires.
- > Relever les défis de la transition écologique et numérique.
- > Améliorer la performance des ports et leur spécialisation.
- > Opérer un saut qualitatif sur l'offre de services.
- > Mener à bien l'organisation en sous-bassins et en "destinations" ainsi que le développement de ces écosystèmes.



Cela implique pour le fret en particulier :

- > Une gouvernance pour les ports fluviaux partagée entre VNF, CNR, les CCI et les collectivités territoriales.
- > Une évolution des missions et des services des ports, pour les investir de leur rôle de cœurs économiques, créateurs de valeurs et "hubs" de la transition écologique.
- > Un travail de marketing territorial en direction des filières utilisatrices (chimie, granulats, déchets) mené avec les collectivités locales, mais aussi MedlinkPorts.
- > Une réflexion commune des collectivités et des parlementaires du bassin, pour en faire un terrain d'expérimentations fiscales et réglementaires en faveur du transport fluvial.
- > La définition de moyens et d'objectifs pour le fret portuaire dans les documents de planification territoriale.
- > Une stratégie volontariste du Port de Marseille en faveur du report modal vers le fleuve.
- > Un service de manutention fluviale à conteneurs unique par sous-bassin, voire pour l'ensemble de l'axe, afin de trouver des économies d'échelles, de concentrer les activités dans une logique de massification et de mieux coordonner la gestion des sites à conteneurs.
- > Un travail d'articulation des services ferroviaires et fluviaux sur les corridors européens "Mer du Nord-Méditerranée" et "Méditerranée" pour amplifier la multi-modalité.

En partant de ces conditions de réussites, 6 orientations stratégiques et un plan de 29 actions, précises et détaillées, ont été élaborés en concertation avec les acteurs du fret fluvial. Elles seront le guide opérationnel qui permettra à l'axe Rhône-Saône de prendre toute son envergure à horizon 2035.

3

Pour agir : plan 2022 - 2035

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

. OS1 .
FAIRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE UN ENJEU MAJEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

. OS2 .
SOUTENIR LA FILIÈRE SUR LES PLANS RÉGLEMENTAIRE ET FISCAL

. OS3 .
DÉFINIR DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT ET DE GOUVERNANCE PORTUAIRES MULTIMODALES COHÉRENTES

Couleur référence de l'orientation stratégique

ACTION 0.0 DÉTAIL DE L'ACTION

Palier intermédiaire

Période d'atteinte de l'objectif

. OS4 .
FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL UN AXE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

. OS5 .
AMÉLIORER LA CAPACITÉ ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES

. OS6 .
SOUTENIR LA TRANSITION NUMÉRIQUE ET L'INNOVATION AU SERVICE DES USAGERS DE LA VOIE D'EAU

2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035

OS 1

ACTION 1.1 VERDIR LA FLOTTE

ACTION 1.2 VERDIR LES OUTILLAGES DES PORTS ET DES PRÉ ET POST ACHÈMEMENTS ROUTIERS

ACTION 1.3 DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES D'AVITAILLEMENT EN ÉNERGIE PROPRE

ACTION 1.4 SERVICES À TERRE : RÉCUPÉRER LES EAUX USÉES ET LES DÉCHETS DE LA FLOTTE

ACTION 1.5 FAIRE DES PORTS DES LIEUX DE PRODUCTION ET DE STOCKAGE D'ÉNERGIE

Évaluation

ACTION 1.6 INTÉGRER LA BIODIVERSITÉ ET LA LUTTE CONTRE LES ÎLOTS DE CHALEUR DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT PORTUAIRE

OBJECTIFS

COMMENT ?

- ✓ 100 % de la flotte respectant, au minimum, les normes en vigueur et tendant à la neutralité carbone et des émissions polluantes
- ✓ 100 % des outillages de manutention et des pré / post acheminements routiers à zéro émission de CO₂
- ✓ Services d'avitaillement à la mobilité fluviale et terrestre mis en place à 100 % pour son volet fluvial
- ✓ Récupération de 100 % des eaux grises, des eaux noires et des déchets
- ✓ Faire des ports et / ou sites industriels et portuaires des sites à énergie positive
- ✓ Intégrer cette volonté avec le même niveau d'ambition que le font les villes pour certains de leurs quartiers

> Déployer des carburants alternatifs et nouveaux moteurs moins polluants, ainsi que concevoir de nouveaux bateaux

> Inciter au renouvellement des outillages plus vertueux dans les ports et au verdissement global des pré et post acheminements routiers, en lien avec les nouvelles implantations

> Déployer des stations d'avitaillement en énergies nouvelles pour la navigation sur l'axe ainsi qu'un réseau de bornes électriques dans les ports pour les bateaux en stationnement

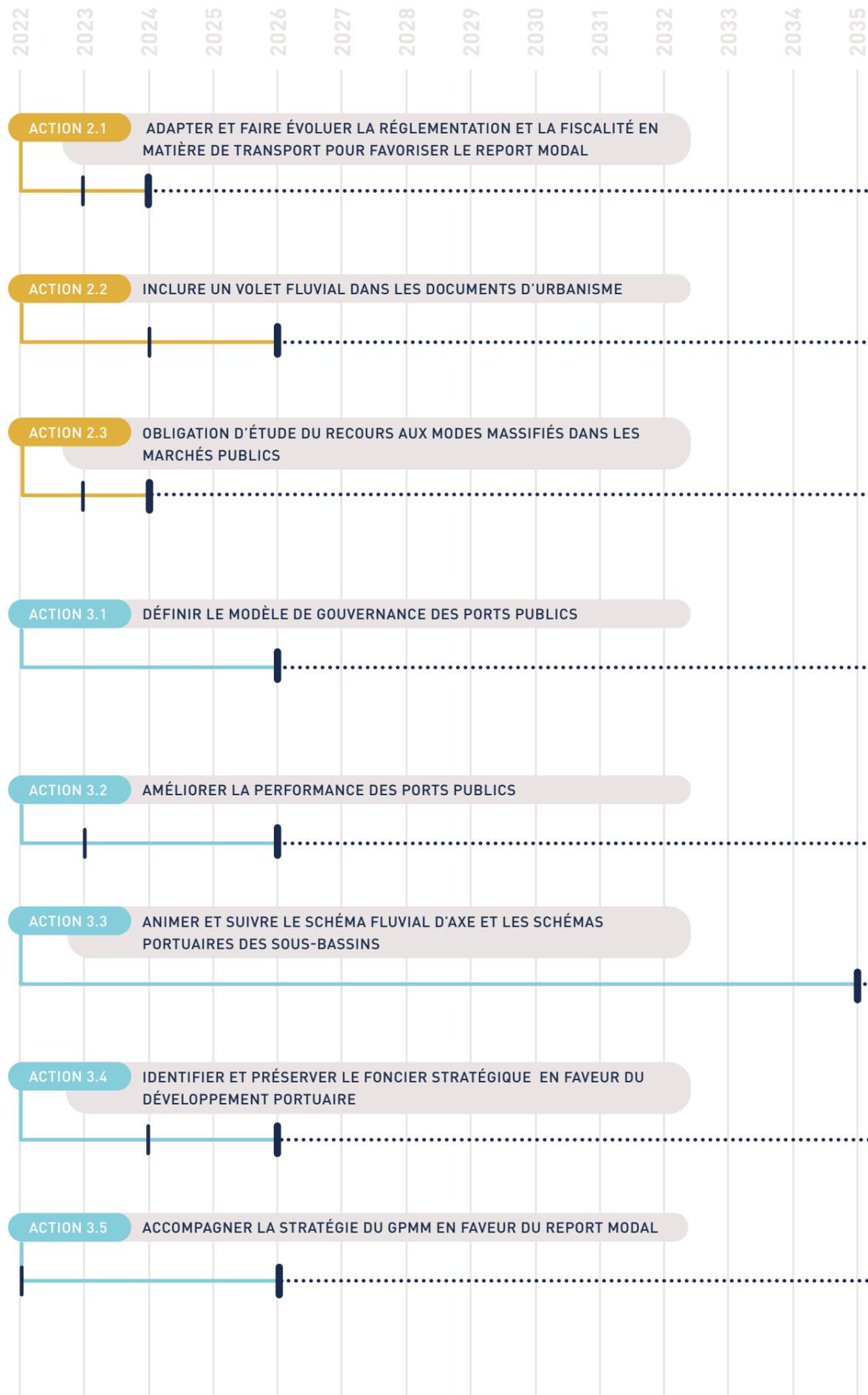
> Déployer un système de récupération des eaux usées et des déchets, à terre et / ou sur les bateaux

> En lien avec les parties prenantes privées (entreprises, amodiataires), évaluer le potentiel de production et de stockage d'ENR dans les ports intérieurs puis développer des projets

> Préserver la biodiversité déjà présente sur site, tout en menant des actions de renaturation et de végétalisation des ports.
> Rechercher une plus grande performance environnementale des ports

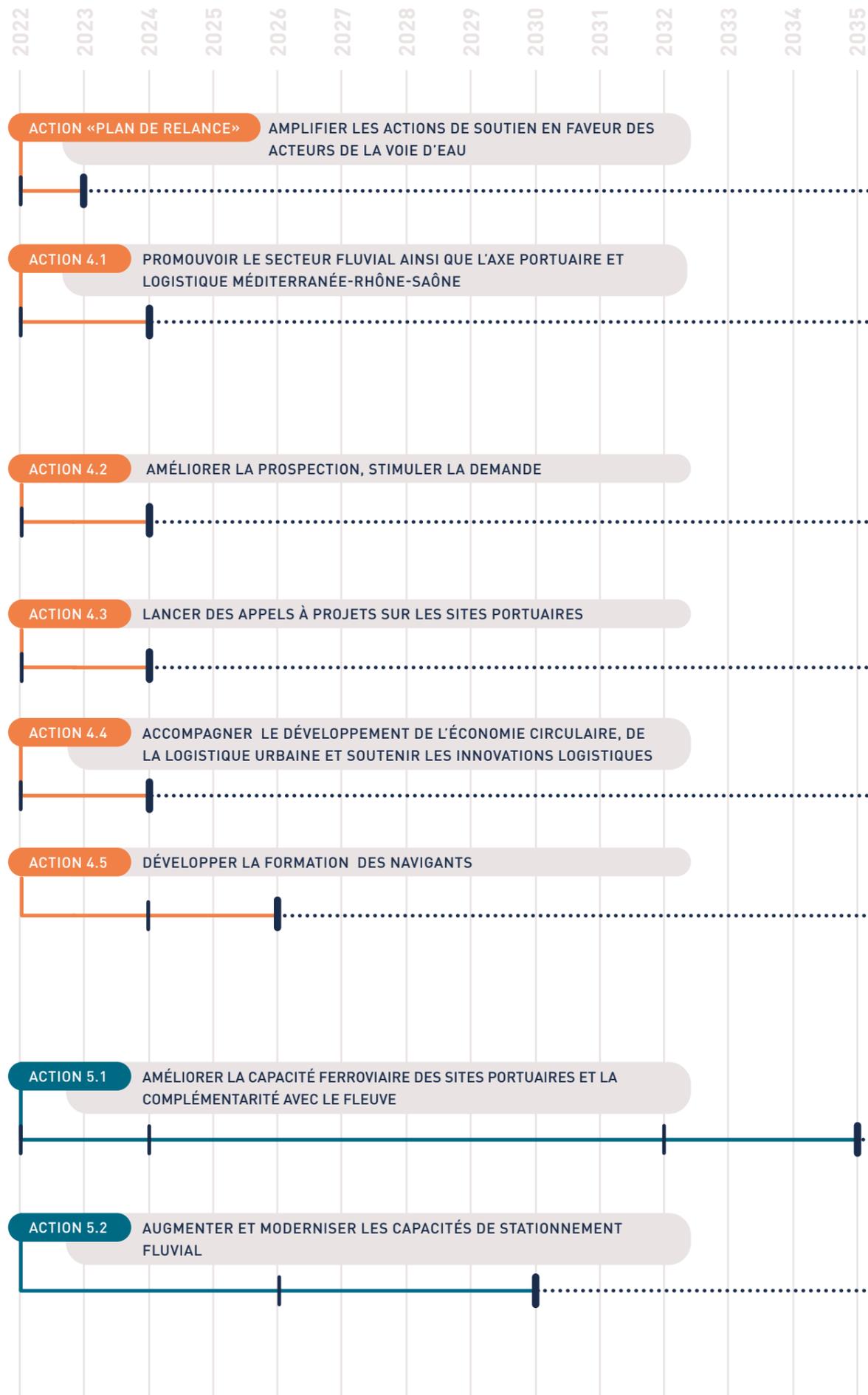
OS 2

OS 3



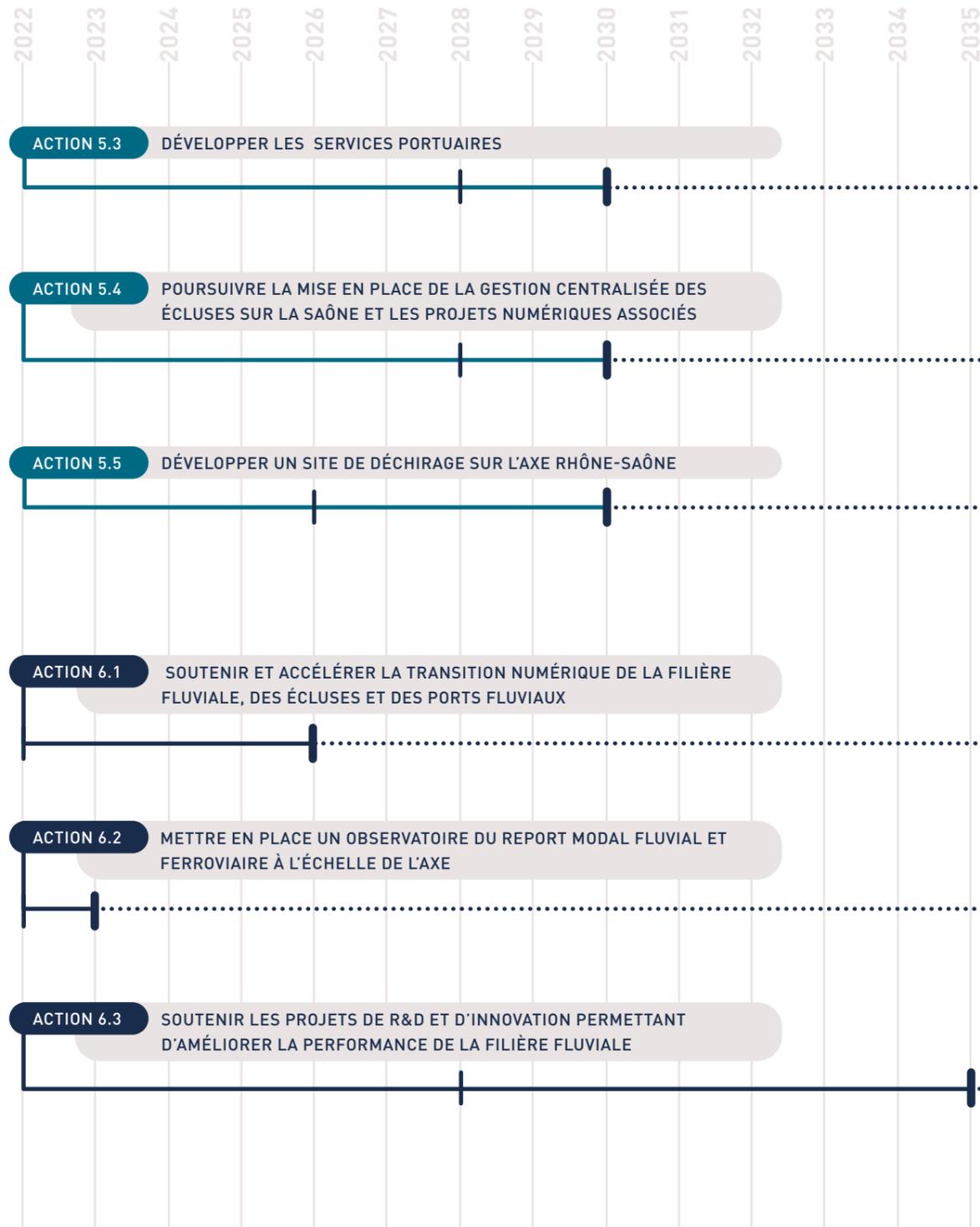
OBJECTIFS

COMMENT ?



OBJECTIFS

COMMENT ?



OBJECTIFS

- ✓ Améliorer l'offre de services aux navigants, entreprises ferroviaires et usagers des ports
- ✓ Améliorer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité des ouvrages
- ✓ Répondre aux objectifs de gestion environnementale de la flotte (volet gestion des bateaux en fin de vie)
- ✓ Doter la filière d'outils numériques pour une performance accrue au niveau de l'axe
- ✓ Améliorer la connaissance des flux et des activités des plateformes logistiques sur l'axe
- ✓ Améliorer la performance de l'axe et fluidifier le transport
Faciliter l'émergence d'innovations favorisant l'usage des modes massifiés

COMMENT ?

> Développer les services logistiques ferroviaires aux navigants, aux entreprises et aux amodiataires, ainsi qu'améliorer l'animation de l'écosystème portuaire

> Mettre en place une gestion centralisée des écluses de la Saône à l'instar de ce qui existe sur le Rhône

> Étudier l'opportunité et la localisation puis mise en œuvre

> Déployer un système d'information fluvial à l'échelle du bassin, et interfacier les systèmes d'information maritimes avec les logiciels des ports intérieurs
> Utiliser les nouvelles technologies offertes par les blockchain pour améliorer la traçabilité de la chaîne logistique multimodale

> Réaliser cette action à l'aide notamment des outils développés dans l'action 6.1

> Accroître le soutien et la participation à des projets d'innovations fluviales, sur différentes thématiques (par exemple l'autonomisation du matériel de navigation)



2035



1

L'état des lieux : les bases solides d'un tourisme vert et authentique

Se laisser glisser au fil de l'eau, et des paysages, accoster le temps d'une halte gourmande ou d'une visite culturelle, amarrer le bateau pour rejoindre un itinéraire cyclable avant de reprendre la navigation... Le tourisme fluvial recèle des trésors de possibilités et répond - encore plus depuis la crise sanitaire - aux attentes d'un nombre croissant de touristes : prendre son temps, éviter la foule, découvrir des patrimoines méconnus, privilégier une itinérance douce et respectueuse de l'environnement.

Au niveau national, le tourisme fluvial génère chaque année **1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice des territoires pour un chiffre d'affaires de 723 millions d'euros et 6 100 emplois directs***. Et le potentiel de croissance est considérable : **ses retombées économiques pourraient doubler d'ici 2030, pour atteindre 3 milliards d'euros par an**. Le bassin Rhône-Saône possède une assise solide pour transformer ce potentiel en réalité : les cinq filières** du tourisme fluvial y

sont présentes, avec des niveaux de trafic qui se maintiennent et étaient même en constante augmentation jusqu'en 2019 pour les activités de croisière sur les bateaux à passagers. L'un des enjeux majeurs est maintenant de renforcer les services, équipements et activités sur le fleuve et à terre pour mettre en cohérence ces atouts au sein d'une offre lisible sur chaque territoire, tout en relevant les défis de l'acceptabilité de cette activité et de son verdissement.

*[source : Contrat d'Objectifs et de Performance 2020-2029, État-VNF]

** paquebots de croisière, péniches hôtels, bateaux promenade, location, plaisance privée

1.1 Le tourisme fluvial sur l'axe Rhône-Saône : une vision globale

CHIFFRES CLÉS

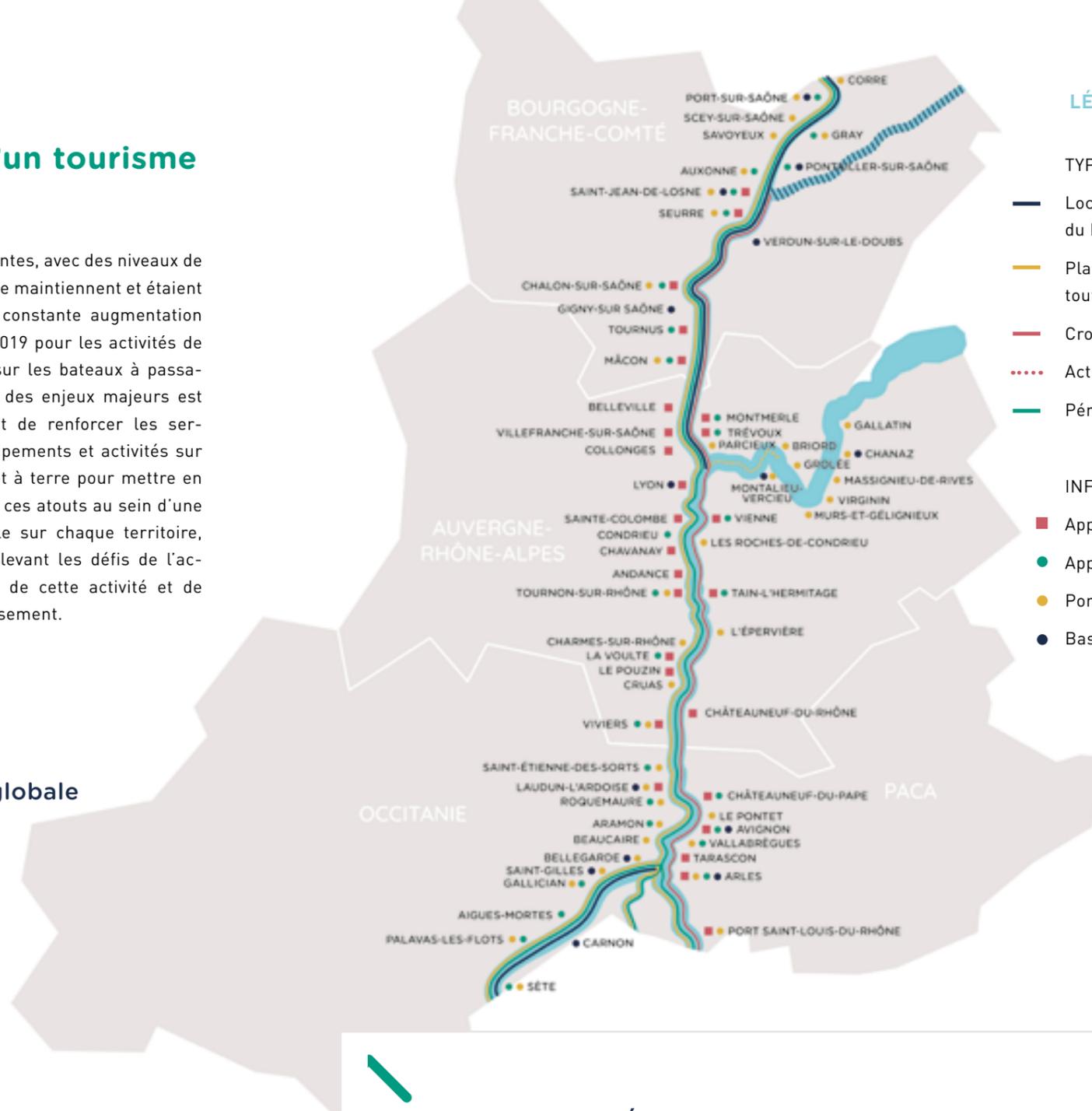
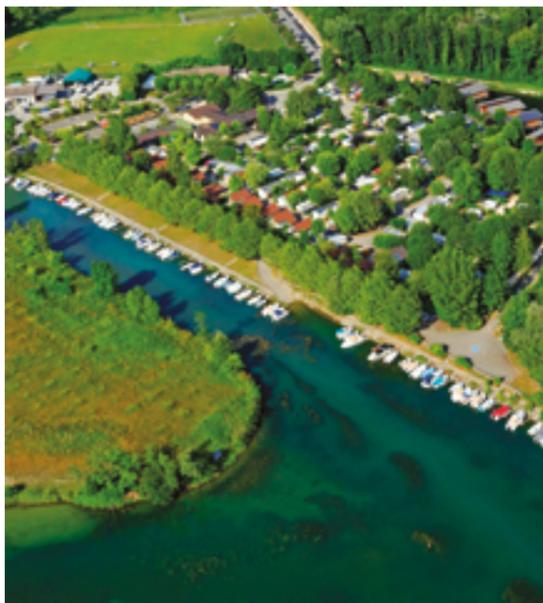
1^{er}

BASSIN DE FRANCE POUR LA CROISIÈRE FLUVIALE EN PAQUEBOT (EN NOMBRE DE BATEAUX ACCUEILLIS ET HORS RHIN POUR LEQUEL LES BATEAUX NE FONT PAS ESCALE EN FRANCE)

680 000

PASSAGERS EN 2019

225 MILLIONS D'EUROS DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES SUR LES TERRITOIRES DU BASSIN RHÔNE-SAÔNE DONT 62 % ISSUES DES PAQUEBOTS FLUVIAUX



LÉGENDE

TYPES DE NAVIGATION

- Location de bateaux : Saône et Canal du Rhône à Sète
- Plaisance et bateau promenade sur tout le réseau
- Croisière paquebots fluviaux
- ... Activités nautiques non motorisées
- Péniches hôtels

INFRASTRUCTURES

- Appontements paquebots fluviaux
- Appontements dédiés péniches hôtel
- Ports de plaisance
- Bases de location

LES ATOUTS ÉCOLOGIQUES DU TOURISME FLUVIAL

Tout comme le secteur du fret, le tourisme sur la voie d'eau doit relever le défi de son verdissement, qu'il s'agisse de la flotte (à travers la mise aux normes environnementales et des innovations) ou des services à quai. Cependant, il s'inscrit déjà comme un pilier sur lequel peut s'appuyer un tourisme responsable, plus vert et soucieux du développement durable des territoires qu'il traverse.

> De plus en plus souvent, la plaisance privée et la location de bateaux sont associées aux mobilités douces dans le cadre du tourisme fluvial, qui met en lien les activités liées à la voie d'eau et celles situées sur ses berges au service de l'attractivité d'une destination.

> 91 % du réseau fluvial est situé à moins de 5 km d'une véloroute.

> Un bateau ne génère pas de nuisance sonore lorsqu'il navigue.

> Brancher électriquement un paquebot fluvial à quai permet de **supprimer environ 60 % de ses émissions annuelles globales de CO2** (en escale et en navigation) soit 750 tonnes de CO2 évitées.

1.2 Les 5 filières présentes sur le bassin : une richesse à préserver

Le tourisme fluvial se divise en cinq filières, associées à des typologies de bateaux et à des expériences différentes. Le bassin Rhône-Saône en propose tout l'éventail, ce qui représente un atout de taille pour la construction d'une offre complète, diversifiée et donc, adaptée à chaque territoire.

26 PAQUEBOTS FLUVIAUX

Ces bateaux de 80 à 135 m accueillent en moyenne 150 passagers pour des croisières d'une semaine sur les voies d'eau grand gabarit. Hôtels flottants proposant des prestations 3 à 4 étoiles, ils permettent la découverte historique, culturelle et gastronomique des régions traversées. Leur clientèle, plutôt senior, est internationale à 75 %.

LA TENDANCE : UNE ACTIVITÉ EN CROISSANCE CES 20 DERNIÈRES ANNÉES, COLONNE VERTÉBRALE DE L'AXE, 1^{er} BASSIN FRANÇAIS POUR LES PAQUEBOTS

21 PÉNICHES HÔTELS

Ces bateaux à passagers de 35 m en moyenne proposent des croisières de luxe « à taille humaine » accueillant entre 6 et 24 passagers, combinant navigation et visites de terroir sur les axes de plus petit gabarit. Leur clientèle, senior elle aussi, est internationale à 90 %.

LA TENDANCE : UNE ACTIVITÉ EN PLEIN ESSOR (+30% DE FRÉQUENTATION ENTRE 2017 ET 2018)

52 BATEAUX PROMENADES

Ces bateaux proposent des circuits commentés compris entre une heure et une journée, avec ou sans restauration à bord, avec ou sans escale pour des visites à terre. Leur capacité maximale sur le bassin est de 300 passagers.

LA TENDANCE : UNE ACTIVITÉ STABLE À FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT, NOTAMMENT À LYON

330 BATEAUX À LA LOCATION ET 3700 DE PLAISANCE PRIVÉES

La location concerne des bateaux habitables de moins de 15 m loués sans permis pour des séjours aller-retour, aller simple ou sur des boucles. Les itinéraires les plus fréquentés sont la Saône bourguignonne, berceau historique du tourisme fluvial, et le canal du Rhône à Sète. Le bassin compte environ 330 bateaux à la location sur 17 bases.

La plaisance privée concerne les particuliers qui naviguent avec leur propre bateau. L'ensemble du bassin est une destination attractive, grâce à une offre nombreuse de ports de plaisance et de haltes nautiques.

LA TENDANCE : DES ACTIVITÉS STABLES QUI TENDENT À SE DIVERSIFIER, NOTAMMENT AVEC LA LOCATION DE VÉLOS ET LA COMBINAISON AVEC D'AUTRES ACTIVITÉS NAUTIQUES (PADDLE, WAKE-BOARD, KAYAKS...).

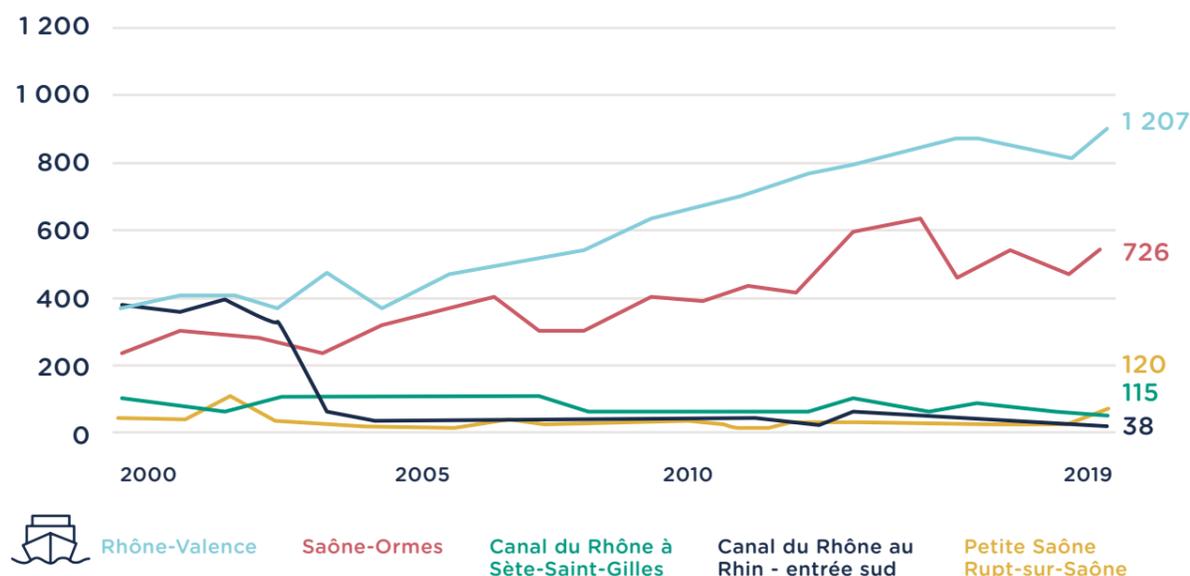


1.3 Des trafics qui attestent de la vitalité du bassin

L'activité touristique fluviale est déjà bien présente sur le bassin Rhône, avec des niveaux de trafic significatifs à l'échelle nationale. Il s'agit en effet du 1^{er} bassin pour la croisière en paquebot fluvial* avec 110 000 passagers transportés en 2019 et dont la flotte n'a cessé d'augmenter depuis les années 2000 pour atteindre en 2021, 26 unités. Le bassin présente par ailleurs des itinéraires très fréquentés par les bateaux de location et la plaisance privée, notamment avec la Saône et sa moyenne de 3 500 passages par an - ce qui en fait le 3^{ème} itinéraire le plus emprunté après le Canal du Midi et le Canal de la Marne au Rhin - mais aussi avec le Canal du Rhône à Sète qui atteint près de 4 000 passages du côté de l'Étang de Thau permettant la jonction avec le Canal du Midi.

**hors Rhin, pour lequel le nombre de passages est important mais sans aucune escale possible en France pour le moment.*

TRAFIC BATEAUX PASSAGERS DEPUIS 2020: NOMBRE DE PASSAGES AUX ÉCLUSES (VALENCE, ORMES, SAINT GILLES, SAINT SYMPHORIEN- SUR-SAÔNE, RUPT- SUR-SAÔNE)





44

PORTS DE PLAISANCE SOIT PLUS DE 5 000 ANNEAUX

104

HALTES NAUTIQUES

34 SITES D'ESCALE POUR PAQUEBOTS

BRANCHER ÉLECTRIQUEMENT LES 26 PAQUEBOTS FLUVIAUX DU BASSIN À QUAI SUR UNE ANNÉE RÉDUIT DE 60% LES ÉMISSIONS POLLUANTES

Soit une économie de 18 000 tonnes de CO₂, soit les émissions annuelles de 1 500 français

1.4 Une infrastructure performante, mais une offre de stationnement à renforcer

Au même titre que pour le fret, l'infrastructure grand gabarit du Rhône et de la Saône est fiable et performante. Elle présente de fortes réserves de capacité pour absorber une hausse du trafic touristique. Il en va de même sur les voies d'eau à plus petit gabarit (Petite Saône, canal du Rhône à Sète, Haut-Rhône) avec des ouvrages de plus en plus automatisés. Néanmoins, l'enjeu de demain sera de maintenir le niveau d'eau nécessaire aux passages des bateaux de tourisme et de limiter la propagation des plantes invasives qui apparaissent principalement sur le réseau à plus petit gabarit depuis ces trois dernières années.

Concernant le stationnement des bateaux, l'offre – déjà substantielle – nécessite d'être renforcée. Il s'agit d'une part de soulager les sites saturés dans le sud du bassin (Arles et Avignon en particulier) avec de nouveaux appontements destinés aux paquebots fluviaux. D'autre part, il est nécessaire d'améliorer le maillage des haltes nautiques et de compléter l'offre portuaire pour la plaisance : deux projets de création sont notamment en cours à Anse sur la Saône (Beaujolais et agglomération lyonnaise) et à Fourques sur le Rhône (agglomération d'Arles). Enfin, il est important de consolider les capacités de stationnement pour les péniches hôtels et les bateaux promenades là où ils pourraient se développer.

1.5 Des services et une flotte à moderniser et à verdir

En complément de l'offre de capacité d'accueil, la qualité des sites doit augmenter en niveau de service que ce soit sur les appontements pour paquebots et péniches hôtels (eau, électricité à quai, collecte des déchets, stationnements des cars, bornes wifi, kiosques d'accueils) ou dans les ports de plaisance et bases de location (eau, électricité, pompage et traitement des eaux usées, informations touristiques, location de vélos, etc.). Ce saut qualitatif est indispensable au développement d'un éco-tourisme fluvial dans le respect de l'environnement.

La formation à l'accueil et au service des métiers du tourisme fluvial doit accompagner cette montée en gamme. Tout comme l'usage du numérique, en exploitant par exemple le potentiel de centralisation des offres sur une application à destination des plaisanciers.

Dans cette dynamique, l'avitaillement des bateaux à passagers constitue une opportunité de privilégier des circuits plus courts et locaux, afin de proposer des aliments et des produits issus des territoires traversés. Cela aura pour double bénéfice de répondre autant à une attente sociétale qu'à un besoin de transition écologique, et de créer de nouvelles retombées économiques locales.

Enfin, tout comme pour le fret, il s'agit pour la flotte de tourisme de réaliser sa transition vers des motorisations innovantes et propres, s'appuyant sur des carburants moins polluants (gaz naturel liquéfié, GTL, hydrogène, hybride électrique), en cohérence avec une offre de distribution à quai adéquate.

1.6 Le bassin Rhône-Saône, un écrin naturel à valoriser pour le tourisme

Le bassin Rhône-Saône bénéficie d'ores et déjà d'attraits touristiques reconnus avec notamment :

> des villes fluviales exceptionnelles comme Lyon, Vienne, Avignon, Arles, Aigues-Morte ou Sète

> des régions d'appel fortes à l'image de la Bourgogne et de la Provence

> de nombreux sites remarquables à proximité, à l'instar de Dijon, Beaune, les vignobles de Bourgogne et villages d'art roman, le Bugey et le lac du Bourget, Côte-Rôtie, Tournon, Tain l'Hermitage, Viviers, Nîmes, le Pont du Gard, la Camargue, les Alpilles ou encore le Lubéron

> un patrimoine de savoir-faire à valoriser : gastronomie, viticulture, artisanat, architecture...

Soulignons également que la longueur de l'itinéraire Rhône Saône se prête parfaitement aux croisières d'une semaine proposées par la filière des paquebots fluviaux.

Côté plaisance et location, les complémentarités avec le cyclotourisme sont déjà bien valorisées, avec la ViaRhôna le long du Rhône et la Voie Bleue – Moselle Saône à vélo le long de la Saône. De plus, les maisons éclusières qui jalonnent les voies d'eau sont autant d'opportunités de valoriser un patrimoine fluvial longtemps mis de côté, au service de l'itinérance douce.

Pour que le bassin parvienne à exploiter pleinement toutes ses richesses et à les préserver, il lui reste d'une part, à poursuivre un développement raisonnable dans

une logique de « slow tourisme » et d'autre part à renforcer le rayonnement et la cohérence de son offre. Cela passe par la création d'une grande destination de croisière renommée à l'international, mais également par la structuration d'offres touristiques locales, adaptées aux territoires du bassin. Avec une approche d'ensemble, elles pourront valoriser en « destination » identifiée tout un territoire, incluant le fleuve mais aussi le patrimoine, l'accueil, la restauration et les expériences proposées. Pour cela, tous les acteurs du tourisme fluvial et territorial (collectivités, offices de tourisme, compagnies, VNF, CNR...) doivent renforcer leur collaboration.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Du point de vue touristique, le bassin Rhône-Saône présente le potentiel pour devenir une destination de premier plan du tourisme fluvial à l'échelle européenne. 1^{er} bassin français pour la filière des paquebots fluviaux, fort de plusieurs itinéraires attractifs pour la plaisance et les péniches hôtels, l'axe présente encore des possibilités de croissance considérables. Il peut s'appuyer sur des destinations cyclables et des territoires variés, d'une grande richesse paysagère et patrimoniale, mais également l'existence d'une cité déjà très dynamique pour la filière des bateaux-promenades : Lyon.

Le passage à une autre échelle nécessite maintenant une meilleure structuration de l'offre touristique du bassin, afin d'optimiser chacun de ses territoires en visant la bonne clientèle. Il s'agira pour cela, d'imposer la Vallée du Rhône et de la Saône comme une destination internationale de croisière fluviale, de construire des projets locaux de tourisme visibles et lisibles, mais aussi de renforcer l'offre de ports et de haltes fluviales et surtout d'en améliorer les services. Le tout, à la fois pour renforcer l'évidence de cette forme de tourisme et en améliorer l'impact environnemental.



2

Vers un scénario de développement ambitieux

2.1. Un socle commun incontournable et 4 déclinaisons envisagées

En s'appuyant sur le diagnostic détaillé précédemment, quatre scénarios de développement ont été élaborés pour le tourisme fluvial. Chacune de ces options est le fruit d'une réflexion collective destinée à coproduire « **une ambition audacieuse pour le fluvial en 2035** ». Si chaque scénario envisagé fixe un niveau d'exigence différent, tous partagent un socle commun de prérequis.

Les évolutions incontournables pour le tourisme :

- > **Un développement des services à terre pour améliorer le bilan environnemental du tourisme fluvial** mais également renforcer son acceptabilité sociétale pour les populations riveraines ainsi que pour la clientèle
- > **Une action massive et volontariste en faveur d'une motorisation plus propre et plus verte**, afin de limiter les impacts environnementaux des bateaux



Il s'agit là du minimum identifié afin de renforcer l'attractivité et la compétitivité du tourisme fluvial sur l'axe Rhône-Saône, mais aussi son pouvoir de levier sur la transition écologique.



LES 4 SCÉNARIOS PROPOSÉS

« AU FIL DE L'EAU »

1

Ce scénario consiste à maintenir l'activité touristique fluviale actuelle, en concentrant les efforts sur l'amélioration de la qualité environnementale de la flotte. À l'échelle de la filière, l'action se concentre sur les offres de services à terre, de la collecte des déchets et des eaux usées dans les ports au raccordement électrique des paquebots fluviaux et péniches hôtels à quai en passant par le verdissement des motorisations.

LES PAQUEBOTS FLUVIAUX COLONNE VERTÉBRALE DU DÉVELOPPEMENT

Ce scénario, tourné sur la promotion d'une offre de dimension internationale à même de rivaliser avec les autres destinations européennes, se concentre sur la filière paquebots fluviaux et son positionnement pour valoriser la gastronomie et l'œnotourisme. Cette approche maximise les retombées économiques pour les territoires situés sur l'itinéraire principal, notamment pour les escales, et les acteurs de la filière agro-alimentaire. Le tout, dans une logique d'interaction accrue avec les territoires autour d'une offre commerciale cohérente qui renforce la visibilité de l'axe Rhône-Saône.

2

UN DÉVELOPPEMENT PORTÉ PAR LE « SLOW-TOURISME »

Ce scénario, ancré dans une approche territoriale et tourné vers une clientèle nationale et européenne de proximité, s'attache à déployer une offre touristique plus lisible sur des itinéraires de plus courte distance. Pour cela, il s'appuie à la fois sur une logique de « destinations » (avec par exemple « Saône nature », « Rhône Bugey et lac du Bourget », « Canal Camargue Méditerranée ») et sur le tourisme fluvial citoyen (avec les activités de bateaux-promenades mais également les activités nautiques de type canoë, paddle...). De nombreuses passerelles sont envisagées avec les véloroutes, afin de consolider l'offre autour du fluvestre, symbole du « slow-tourisme », plus que jamais dans l'air du temps. Le tout pour capter la demande croissante de proximité, renforcée depuis la crise sanitaire.

3

UNE CROISSANCE MULTI-FILIÈRES, MULTI-DESTINATIONS ET MULTI-CLIENTÈLES POUR L'AXE ET LE BASSIN

Ce dernier scénario propose la synthèse équilibrée du scénario 2, tournée vers l'international, et du scénario 3, concentrée sur les territoires. Il s'agit de renforcer la filière « leader » des paquebots fluviaux, sans négliger la création et le développement des autres filières. Cette combinaison permet d'optimiser les retombées économiques sur l'ensemble du bassin. Elle tire parti des atouts différenciés du Rhône, de la Saône et des canaux, tout en valorisant les territoires et les circuits courts, et en s'adressant à l'ensemble de la clientèle touristique dans une logique de diversification.

4



SCÉNARIO > RETENU : N°4



2.2. Le choix de l'équilibre et de l'ambition

Ces quatre déclinaisons ont été présentées au Conseil Interportuaire de janvier 2020. Tout comme pour le fret, c'est le scénario 4, le plus ambitieux mais également le plus équilibré, qui a été retenu. À travers ce choix, une vision stratégique pour 2035 s'impose, afin de permettre le développement **de l'ensemble du bassin en tenant compte des spécificités de chaque territoire.**

Pour que cette ambition puisse se déployer au service d'un axe Rhône-Saône performant, **aussi bien sur le fret que le tourisme, le projet doit permettre de :**

> Faire évoluer la gouvernance, afin qu'elle soit capable de s'appuyer sur les points forts du réseau ET de mobiliser les territoires, grâce à des échanges fluidifiés et la co-construction d'une vision globale. La structuration du club de la croisière Rhône-Saône en est une première étape

> Relever les défis de la transition écologique et numérique.

> Opérer un saut qualitatif sur l'offre de services

> Mener à bien l'organisation en sous bassins et en « destinations » ainsi que le développement des écosystèmes que cela implique

Cela implique pour le tourisme en particulier :

> Un travail en partenariat avec les Régions afin de définir un positionnement pour valoriser la gastronomie et l'œnotourisme, notamment

en s'appuyant sur le label « Vallée de la gastronomie – France »

> La structuration des offres locales pour favoriser leur visibilité et leur pertinence pour les touristes

> Des stratégies de développement fluvestre pour chaque destination « slow tourisme » (« Saône nature », « Rhône Bugey et lac du Bourget », « Canal Camargue Méditerranée »)

> La poursuite et l'accélération de l'aménagement des véloroutes

> L'amélioration de la capacité d'accueil (ports, haltes, escales)

> Une montée en gamme de l'ac-

cueil sur les sites d'escale des croisières, en lien avec les villes, les commerçants, les propositions culturelles à terre

> La création de valeur ajoutée sur les territoires en privilégiant, pour les croisières, l'approvisionnement local pour les denrées alimentaires, les fleurs et les produits proposés en boutiques. Une réflexion est en cours sur la mise en oeuvre de cette dynamique.

> La valorisation des maisons éclusières, qui font partie intégrante du patrimoine authentique et de l'histoire fluviale



En partant de de ces conditions de réussite, 5 orientations stratégiques et un plan de 20 actions, précises et détaillées, ont été élaborés en concertation avec les acteurs du tourisme fluvial. Elles seront le guide opérationnel qui permettra à l'axe Rhône-Saône de prendre toute son envergure à horizon 2035.



4

Pour agir : plan 2022 - 2035

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

. OS1 .
FAIRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE UN ENJEU MAJEUR DU TOURISME FLUVIAL

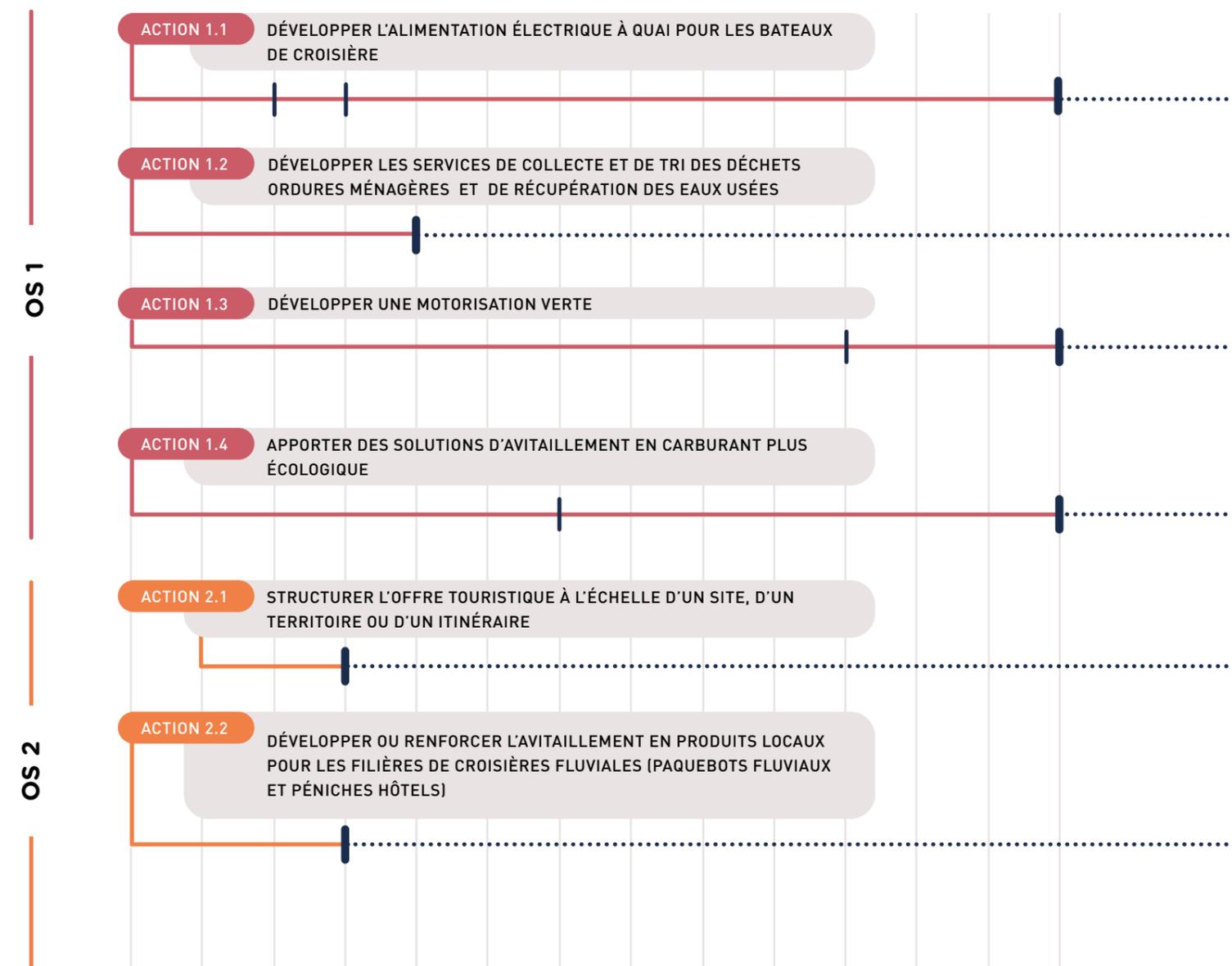
. OS2 .
FAIRE DU TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE UN AXE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES

. OS3 .
STRUCTURER LA GOUVERNANCE À DIFFÉRENTES ÉCHELLES ET SUR DIFFÉRENTES FILIÈRES DU TOURISME

. OS4 .
AMÉLIORER LA CAPACITÉ ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES POUR L'ACCUEIL DES BATEAUX DE TOURISME ET CYCLOTOURISTES

. OS5 .
SOUTENIR LA TRANSITION NUMÉRIQUE ET L'INNOVATION AU SERVICE DES USAGERS DE LA VOIE D'EAU

2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035

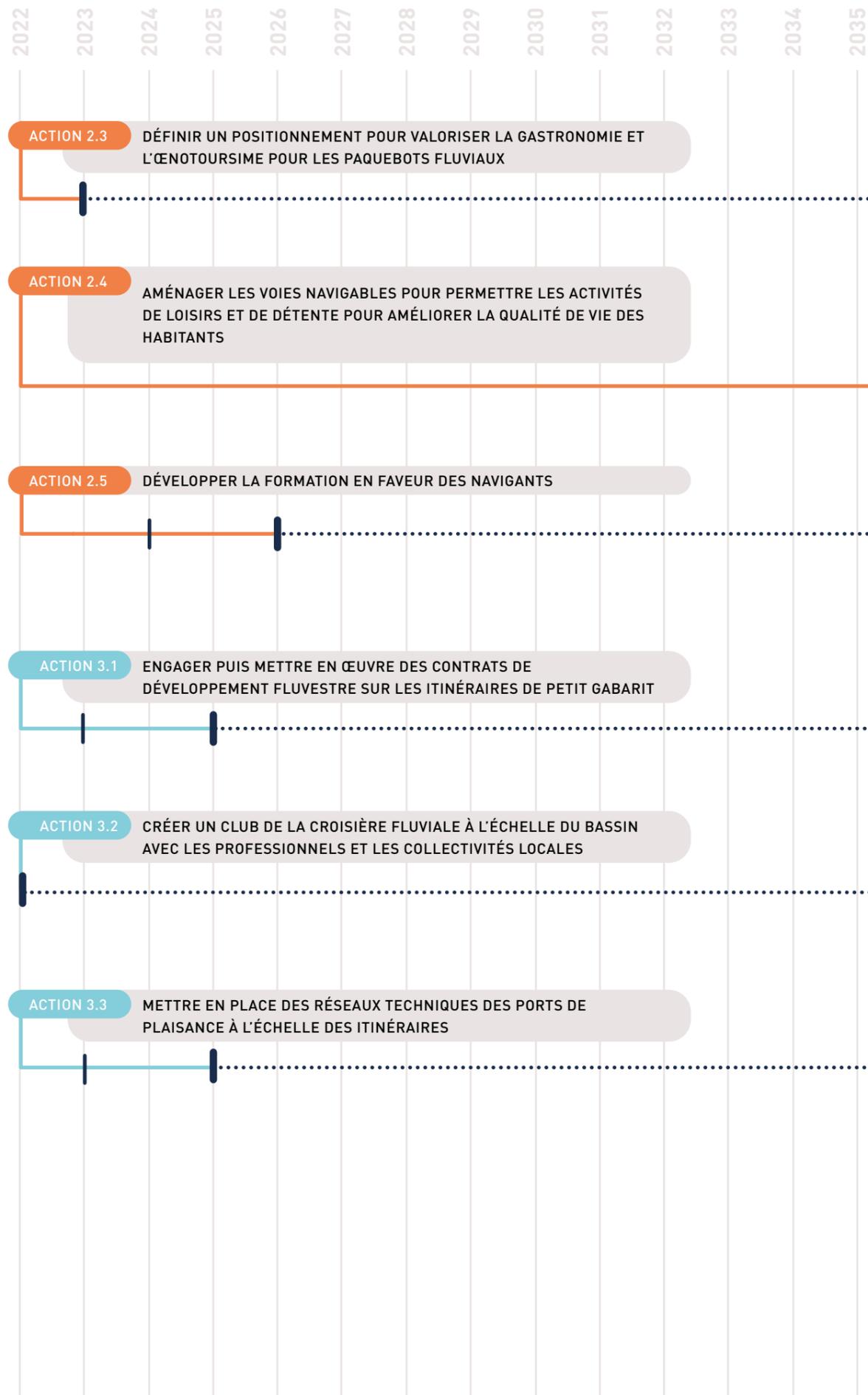


OBJECTIFS

COMMENT ?

- ✓ Réduire les externalités négatives, contribuer au verdissement de l'axe Rhône Saône
 - ✓ Récupération de 100 % des eaux grises, des eaux noires et des déchets
 - ✓ 100 % de la flotte respectant, au minimum, les normes en vigueur et tendant à la neutralité carbone et des émissions polluantes
 - ✓ Utilisation de nouveaux carburants par 100% de la flotte (GNL, GTL, H2)
 - ✓ Structurer des destinations touristiques autour du fluvial et du fluvestre
 - ✓ Augmenter les retombées économiques locales liées à l'activité de tourisme fluviale
- Promouvoir la gastronomie et le savoir-faire local**

- > Installer des bornes électriques haute et moyenne puissance sur les sites d'escale
- > Organiser la collecte des déchets OM et la récupération des eaux usées sur les sites d'escales, dans les ports de plaisance, les bases de location
- > Verdir les motorisations des bateaux de tourisme : expérimentation des motorisations hydrogène et électrique
- > Réaliser et mettre en œuvre le schéma d'avitaillement en énergies nouvelles
- > Développer des produits touristiques qui répondent aux attentes de la clientèle fluviale, vélo
- > Augmenter la part d'avitaillement en produits locaux pour les paquebots fluviaux et nouer des partenariats avec les producteurs locaux



OBJECTIFS

COMMENT ?

✓ **Différencier le bassin Rhône Saône pour la croisière fluviale**

> Engager un partenariat entre les Régions, VNF et CNR pour développer un positionnement valorisant l'attrait touristique des territoires, à travers par exemple le label « Vallée de la gastronomie – France »

✓ **Améliorer la qualité de vie des habitants
Diversifier les activités touristiques autour de l'eau**

> Faciliter les sports nautiques, la pratique du canoë kayak et la baignade, ainsi qu'organiser des événements autour de la voie d'eau

✓ **Améliorer l'attractivité des métiers du transport fluvial de passagers
Améliorer le service
Promouvoir les métiers du fluvial**

> Faciliter la formation des navigants grâce au nouveau bateau école et en faisant des simulateurs des outils de validation des heures de navigation (permis de navigation); former à l'éco conduite; améliorer l'offre de formations universitaires et professionnalisantes

✓ **Structurer des destinations touristiques autour du fluvial et du fluvestre**

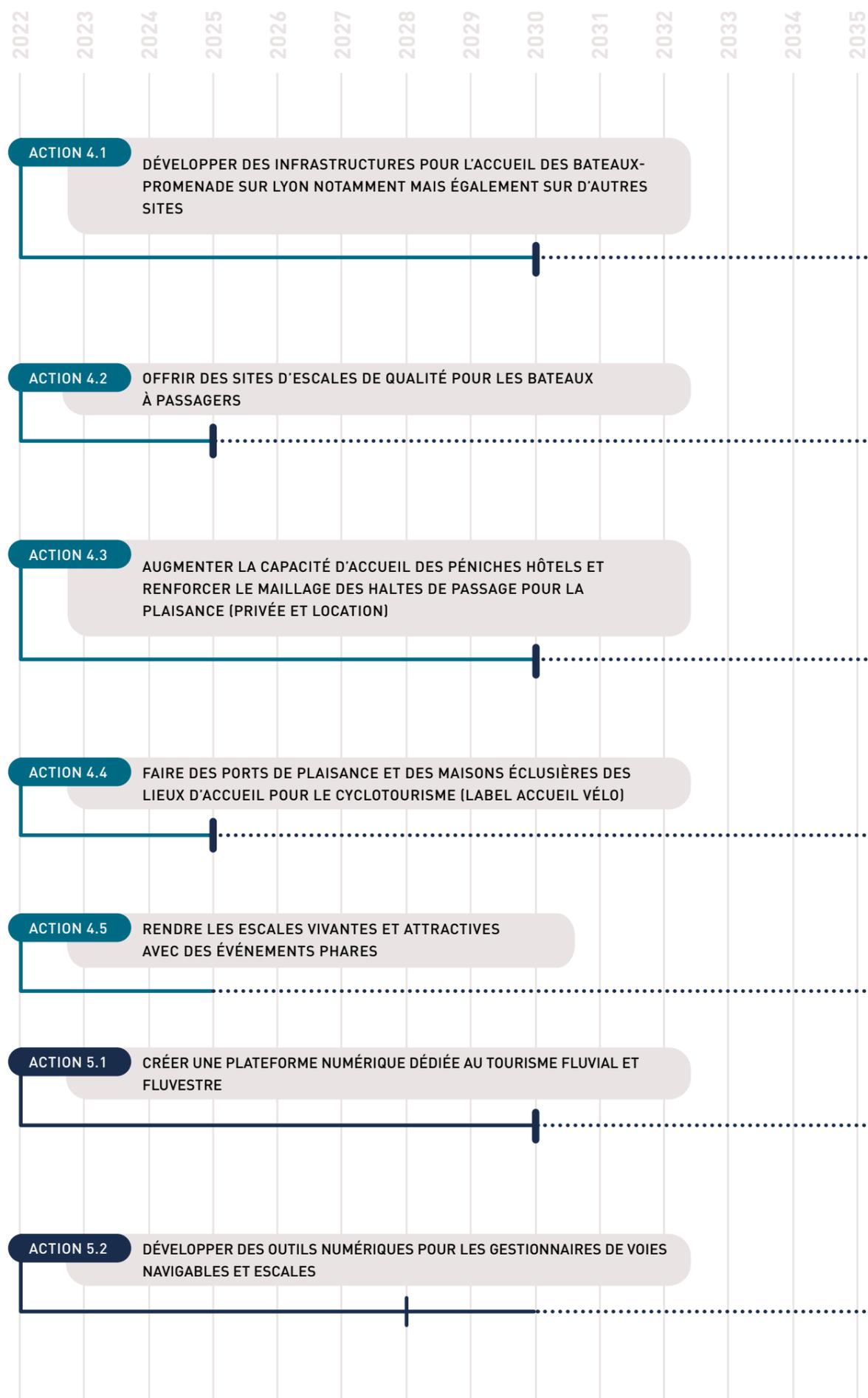
> Élaborer des plans d'action de développement touristique pour 3 destinations : « Saône nature », « Haut-Rhône / Lac du Bourget », « Canal Camargue Méditerranée »

✓ **Mettre en place une démarche d'animation des actions de la filière PF
Travailler en concertation avec les territoires**

> Tenir des réunions régulières et groupes de travail faisant converger besoins des usagers et mise en place d'offres touristiques sur le territoire

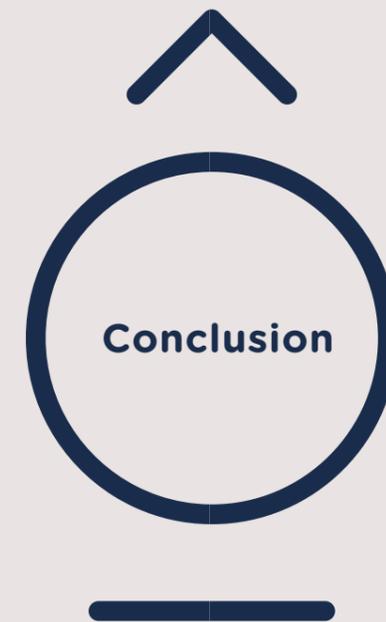
✓ **Favoriser l'échange d'expérience, voire la mutualisation autour de problématiques communes**

> Mettre en place d'un réseau technique d'échange entre les ports de plaisance sur les thématiques: envasement, entretiens, potentiel de mutualisation...



OBJECTIFS

COMMENT ?



Un horizon ambitieux pour l'axe fluvial 2035.

De façon synthétique, les grandes orientations stratégiques qui structureront les actions destinées à développer l'axe fluvial Rhône-Saône à horizon 2035 sont résumées en quelques points clés que vous trouverez en page suivante.

Les plans d'action fret et tourisme présentés dans ce document et détaillés en annexe fixent une feuille de route collective à l'ensemble des partenaires qui se sont mobilisés pour construire ce schéma et collaboreront pour le faire vivre sur les 14 prochaines années.

Pour réussir, ensemble, à maximiser le potentiel économique et écologique du bassin fluvial Rhône-Saône.



LES POINTS CLÉS DE NOTRE FUTURE FEUILLE DE ROUTE

Pour le fret

- En tendant à la neutralité carbone au niveau des bateaux par le remplacement de l'intégralité des moteurs thermiques.
- En déployant les services d'avitaillement en énergie propre pour la mobilité fluviale.
- En assurant le déploiement à très court terme du réseau de bornes électriques et à moyen terme la transformation des ports en sites à énergie positive.

Soutenir la filière sur les plans réglementaire et fiscal par un mix de mesures incitatives à l'usage des modes massifiés. Avec en premier lieu, la péréquation tarifaire de la manutention portuaire dans les terminaux à conteneurs. Des mesures coercitives devront également être mise en place, via des interdictions sectorielles de circuler pour les filières à fort potentiel de report modal (chimie, transports exceptionnels, etc.)

- Définir des stratégies de développement et de gouvernances portuaires multimodales cohérentes à l'échelle de l'axe en impliquant davantage les collectivités territoriales, les acteurs privés et le GPMM.

FAIRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE UN ENJEU MAJEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

- En tendant à la neutralité carbone de la flotte par le verdissement des moteurs et le branchement électrique des bateaux à quai lors des escales.

DÉFINIR ET STRUCTURER LES STRATÉGIES DE GOUVERNANCE

- Structurer la gouvernance à différentes échelles et sur différentes filières du tourisme, avec des initiatives dédiées tel que le Club de la croisière Rhône-Saône, pour des échanges fluidifiés et la co-construction d'une vision globale mobilisant les territoires, les compagnies et les offices de tourisme.

FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL UN AXE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES

- En augmentant les retombées économiques pour les filières locales (commerces, artisanat, producteurs...).

AMÉLIORER LA CAPACITÉ ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES

- Pour l'accueil des bateaux de tourisme et des cyclotouristes. Cela passe notamment par l'augmentation de l'offre de stationnement (ports, haltes, escales), et un lien renforcé entre tourisme fluvial et fluvestre. La qualité des sites doit également augmenter en niveau de service, pour l'ensemble des filières du tourisme fluvial.

- En renforçant les actions de promotion et de marketing territorial, les dispositifs d'aide au report modal, mais aussi en attirant par des appels à projets ciblés les nouvelles filières issues de la logistique du dernier kilomètre (notamment en milieu urbain) ou de l'économie circulaire.

- Sur les ports, en développant des connexions ferroviaires efficaces associées à de nouveaux services logistiques valorisant la rupture de charge, mais aussi au niveau de l'axe fluvial en raccordant les écluses et les ouvrages de la Saône à la gestion centralisée de la navigation. Les services à terre pour la navigation de commerce et de tourisme devront également être développés.

SOUTENIR LA TRANSITION NUMÉRIQUE ET L'INNOVATION AU SERVICE DES USAGERS DE LA VOIE D'EAU

- Pour faciliter la réservation en ligne, le lien avec les activités terrestre, mais aussi pour mieux gérer les flux de bateaux.

- En déployant un système d'information fluvial (SIF) unique et intégré à l'échelle du bassin, interfacé au système d'information maritime (le cargo community system).



Pour le tourisme



**« Osons imaginer
un futur désirable...! »**





CÉCILE AVEZARD

Directrice territoriale Rhône-Saône

« À horizon 2035, le transport fluvial de marchandises sur le bassin aura doublé voire triplé. **Les bateaux seront plus nombreux, plus modernes et auront une motorisation basses émissions.** Dans le même temps, le trafic de poids lourds grande distance sur l'axe aura fortement diminué. Les trois modes de transport, rail route et fleuve, s'articuleront entre eux de façon optimisée. La rupture de charge nécessaire pour le pré et post acheminement s'opérera de façon performante dans les ports, qui seront mieux intégrés dans leur territoire. La chaîne logistique sera digitalisée, permettant des connexions plus fiables, plus fluides et traçables.

Le développement de l'axe fluvial contribuera fortement au rayonnement de la vallée du Rhône et de la Saône, ainsi qu'à la croissance des ports maritimes de Marseille - Fos et Sète. Nos relations avec l'arc méditerranéen en sortiront renforcées. »



PIERRE MEFFRE

Direction de la valorisation portuaire et des plans 5Rhône

« En 2035, le transport fluvial s'appuiera massivement sur des énergies non carbonées, produites en proximité. Le fret fluvial aura participé pleinement à la réindustrialisation de nos régions et sera devenu un vecteur majeur du développement de l'économie circulaire, source d'emplois nouveaux. **Le fleuve sera avec le rail la solution principale de transport de conteneurs sur l'axe !** L'offre touristique liée au fleuve aura elle aussi opéré sa transformation, pour être plus proche des territoires, des habitants, de leurs usages et de leurs aspirations. **Le bateau fluvial sera considéré pour ce qu'il est : un autre voyage, une aventure en soi.** L'axe Rhône-Saône sera véritablement l'axe de la transition énergétique. Accompagnez-nous pour construire ensemble le renouveau du fluvial ! ».





ÉQUIPE PROJET :

CNR :

Pierre Meffre
Clémence Aubert
Alexandre Janin
Céline Pagnard

VNF :

Nicolas Chartre
Rachid Bioud
Malvina Richez
Benjamin Fauveau



Mars 2022

Crédits photo

Photothèque VNF - Damien Lachas
Photothèque CNR - Camille Moirenc

Conception, rédaction et réalisation

Ekno - Marie-Hélène Towhill - Siyoo

Impression

Vassel Graphique

