PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf
Voies navigables de France

Schéma de DÉVELOPPEMENT DES SITES PORTUAIRES FRET DU RHÔNE MÉRIDIONAL

©Port Tellines – libre de droits

Présidée par la Préfecture de la Région PACA, l'étude a été réalisée par VNF avec le soutien financier de :

La Région Auvergne-Rhône-Alpes
UNION EUROPÉENNE
RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
La Région Occitanie Pyrénées · Méditerranée
CNR

Édito

Approuvé en septembre 2023 par l'ensemble des partenaires membres du comité de pilotage, le schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône méridional (horizon 2030) est la feuille de route stratégique et opérationnelle pour développer les territoires, augmenter la part des modes de transport de fret massifiés et développer la notion de sites portuaires verts accélérateurs de la transition énergétique.

Par sa densité et sa situation géographique, le Rhône méridional porte des enjeux stratégiques et spécifiques en lien notamment avec les ports maritimes. Le périmètre de l'étude, qui s'étend de Bollène à la Méditerranée, intègre en effet les 3 ports maritimes (Grand Maritime de Marseille Fos, port de Sète Sud de France et les ports Rade de Toulon) mais également les sites portuaires de la concession du Rhône (Compagnie Nationale du Rhône soit les ports publics du Pontet et d'Arles) et 8 sites industrialo-portuaires.

Grâce à un fort travail mené avec les acteurs économiques et publics du territoire et sur la base d'études économiques poussées, nous avons collectivement défini les grandes orientations de développement coordonnées pour l'ensemble du système portuaire en cohérence avec les politiques d'aménagement du territoire. Et pour chaque site portuaire, ce sont toutes les dimensions de développement qui ont été étudiées y compris la dimension maritime.

Mais notre schéma va plus loin d'un point de vue opérationnel : il prévoit pour un plan d'actions précis pour développer différentes filières (notamment, conteneurs, BTP, bois-biomasse, céréales, économie circulaire dont les combustibles solides de récupération, mâchefers...).

De ce fait, ce schéma partagé constitue un cadre essentiel pour construire et organiser un système portuaire performant à l'échelle régionale, contribuant à la réduction des émissions de CO_2, la gestion raisonnée des ressources notamment énergétiques et le développement de l'économie circulaire.

Avec ce nouveau schéma, c'est désormais tout le système portuaire du bassin Rhône Saône qui est doté d'un outil performant de développement puisque les ports du secteur lyonnais et ceux de la Saône en Bourgogne Franche-Comté avaient déjà fait l'objet d'une telle démarche territoriale en 2015 et 2022.

Christophe MIRMAND,
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Président du Comité de pilotage de l'étude.

Christophe WENDLING,
Directeur territorial Rhône Saône de VNF,
maître d'ouvrage de l'étude.

©Damien Lachas

SOMMAIRE

Étude du Schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône méridional

06.

1 / LE PROJET ET SES FONDEMENTS

1.1 Méthodologie
1.2 Les étapes de la démarche

09.

2 / ANALYSES DES FILIÈRES

2.1 BTP : granulats, déblais
2.2 Filière céréales - oléo-protéagineux -engrais
2.3 Filière bois-biomasse
2.4 Filière déchets (économie circulaire) : filière prospective en devenir
2.5 Filière logistique urbaine fluviale : filière prospective en devenir
2.6 Filière conteneurs et port déporté
2.7 Synthèse des trafics projetés

26.

3/ ANALYSE DES SITES PORTUAIRES

3.1 BOLLÈNE
3.2 MONDRAGON
3.3 LAUDUN L'ARDOISE
3.4 AVIGNON LE PONTET
3.5 AVIGNON COURTINE
3.6 TARASCON
3.7 BEAUCAIRE
3.8 ARLES
3.9 FOS
3.10 SÈTE

38.

4/ ORIENTATIONS ET PLAN D'ACTIONS ASSOCIÉS

4.1 Huit orientations de développement pour le système portuaire Rhône méridional
4.2 Orientations et actions par site portuaire
4.3 Orientations et actions transversales / multisites
4.4 Liste des 43 actions

©Port du Pontet - Alexandra Lebon

01.

Le projet et ses fondements

1.1 Méthodologie

- **DÉFINIR** UNE FEUILLE DE ROUTE À HORIZON 2030 DES PORTS SUR LE RHÔNE MÉRIDIONAL
- **S'ASSURER** DE LA COHÉRENCE DES INVESTISSEMENTS PAR RAPPORT AU DÉVELOPPEMENT GLOBAL DU RÉSEAU DE PLATEFORMES MULTIMODALES
- **REPENSER** LA STRATÉGIE DES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT PAR FILIÈRE, AU TRAVERS DE LA MULTIMODALITÉ, L'INTERMODALITÉ ET LA COMODALITÉ
- **DESSINER** LES PORTS DE DEMAIN DANS UNE DIMENSION SPATIALE DES AMÉNAGEMENTS, AINSI QUE LEUR FONCTIONNEMENAT (AXES STRATÉGIQUES, PLAN D'ACTIONS)
- **ÉLABORER** UN PROJET COLLECTIF D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AVEC UNE VISION SYSTÉMIQUE, EN ANTICIPATION DE L'ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DES SITES

PHASE 1
Analyse filière

- Diagnostic des filières économiques
- Analyse des potentiels et perspectives de croissance par la filière économique

PHASE 2
Diagnostic des sites portuaires

- Diagnostic des sites portuaires
- Analyse de pertinence d'un pôle conteneurs hors GPMM

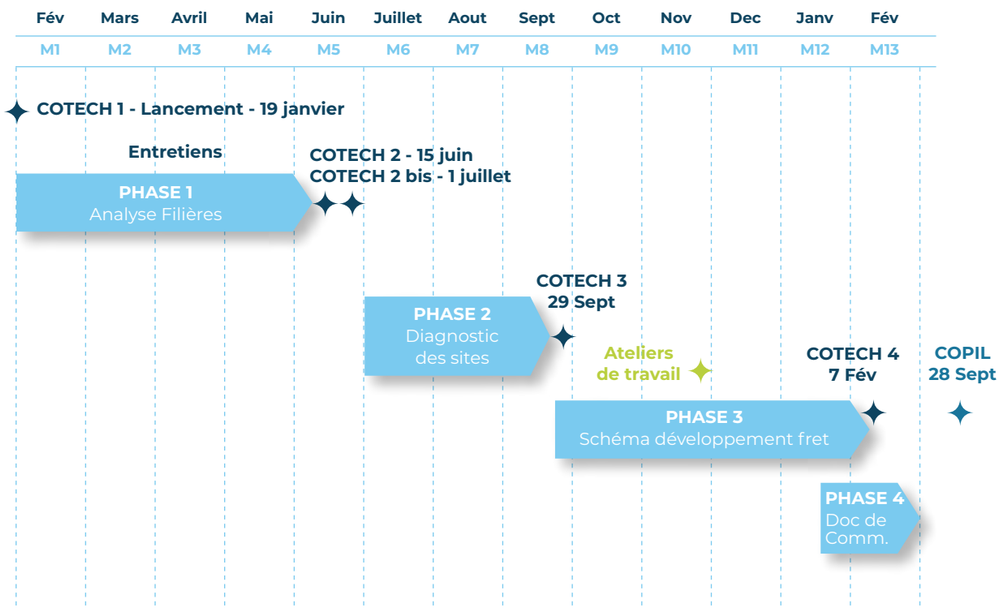
PHASE 3
Élaboration du schéma développement fret des sites portuaires

- Schéma de développement structuré par orientations
- Définition d'un plan d'actions projeté dans le temps

PHASE 4
Rédaction de 2 documents de communication

- rédaction d'un cahier de communication détaillé
- Rédaction d'une plaquette de communication

2.1 Les étapes de la démarche 2022-2023



02.

Analyse des filières

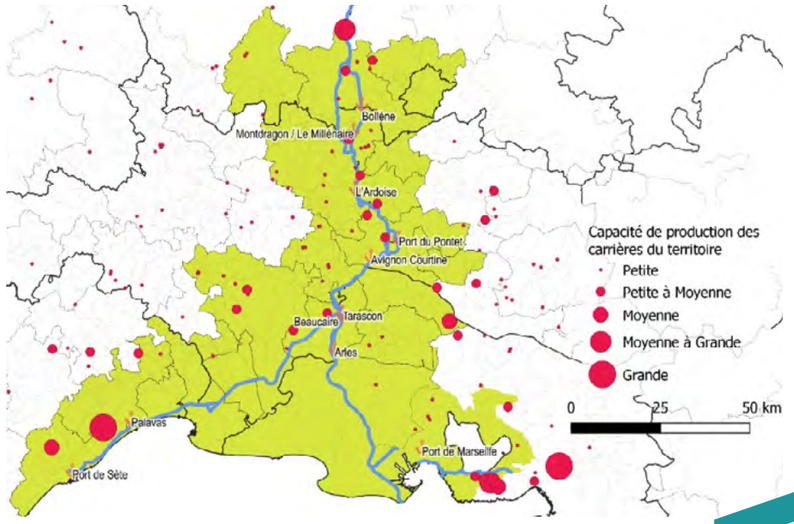
2.1 BTP : granulats, déblais

2.1.1 Production des granulats

Il y a 4 départements bordés 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 postes de chargement (LafargeHolcim à Orange, Sociétés des Carrières Vauclusiennes à Châteauneuf-du-Pape et Sauveterre, 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 6,2 Mt/ 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

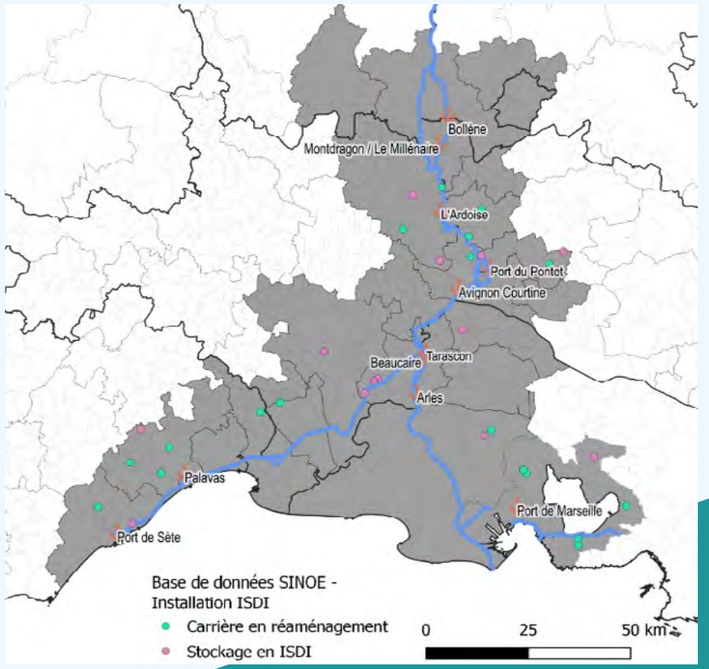
2.1.3 Trafic fluvial actuel :

Un trafic fluvial actuel limité à 301 000t par an de granulats et 100 000t de déblais inertes. Une prédominance de la carrière de Montdragon (Pradier) :

- Expédition granulats : 200 000t 50% vers Le Pontet, 50% vers Lyon
- Approvisionnement en déblais : 100 000t de Lyon

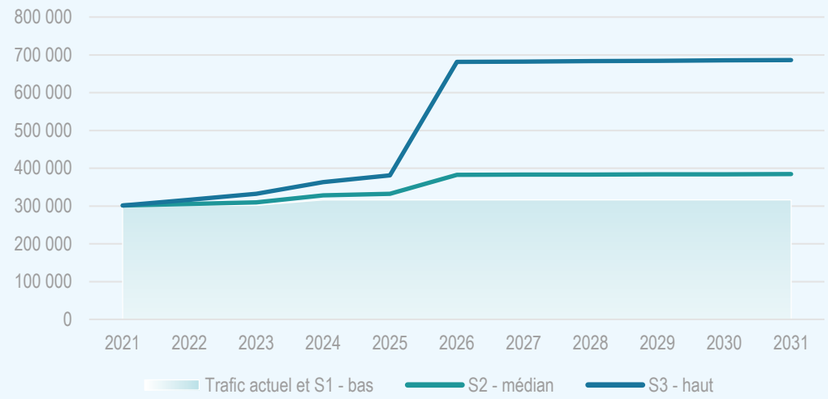
Typologie des trafics fluviaux

- Trafic intra tronçon Sud Rhône : 108 000t
- Trafic du tronçon Sud Rhône avec l'extra : 193 000t (dont 4% de flux de transit, soit 7890t entre la Saône / Lyon et Fos)



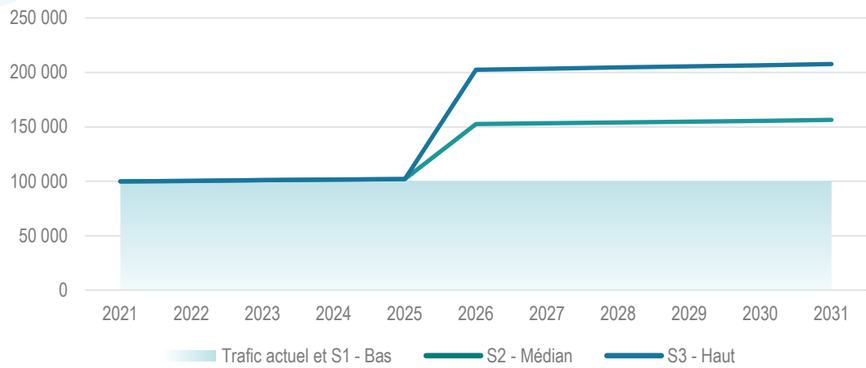
2.1.4 Projections des flux - Granulats

- **Scénario bas : stabilité à 301 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : 384 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 685 000t à horizon 203**



2.1.5 Projections des flux - Déblais inertes

- **Scénario bas : stabilité à 100 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : 156 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 207 000t à horizon 2030**



02

2.2 Filière céréales - oléo-protéagineux - engrais

2.2.1 Production de grains

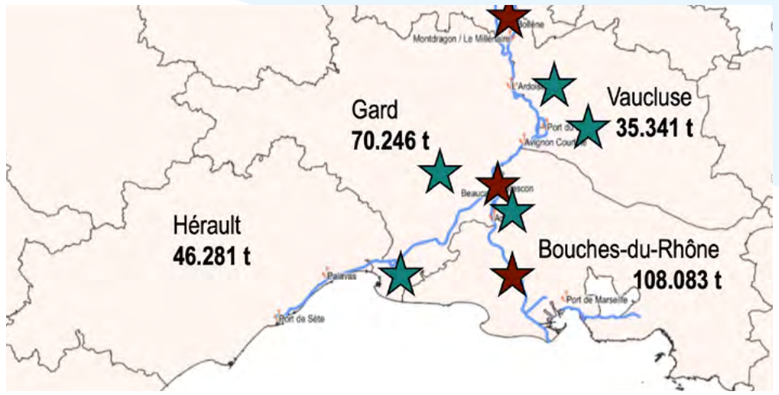
4 départements bordés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète :

- 260 000t de production de céréales / an
- 20 000t de production d'oléo-protéagineux / 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).

Une seule usine d'oléo-protéagineux : Saipol à Sète.

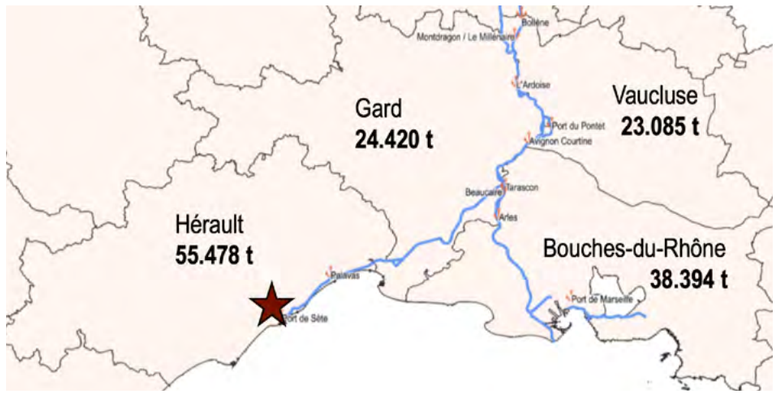
PRODUCTION DE CÉRÉALES DANS LA BASSE VALLÉE DU RHÔNE EN 2020



2.2.2 Besoin d'engrais

4 départements bordés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : un besoin de 140 000t/an. Trafic maritime : 80 000t d'engrais importé par le port de Sète et 60 000t d'engrais importé par Fos. SED est l'acteur majeur de la filière engrais (Port d'Arles).

DISTRIBUTION D'ENGRAIS DANS LA BASSE VALLÉE DU RHÔNE EN 2020



2.2.3 Trafic fluvial actuel

Un trafic fluvial actuel d'oléo-protéagineux à l'arrêt à Sète, tout comme le trafic céréales des 2 silos céréaliers de Bollène et Beaucaire. Typologie des trafics :

- Trafic intra tronçon Sud Rhône : 40 000t
- Trafic du tronçon Sud Rhône avec l'extra : 453 000t (dont 90% de flux de transit, soit 407 000t à l'export de la Saône / Lyon vers Fos)

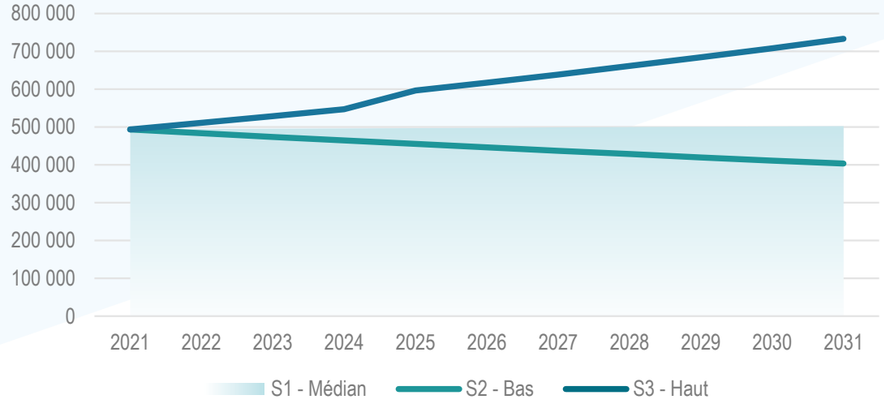
Un trafic fluvial et fluviomaritime actuel d'engrais. Typologie des trafics :

- Trafic intra tronçon Sud Rhône : 16 000t principalement pour SED à Arles
- Trafic du tronçon Sud Rhône avec l'extra : 130 000t (dont 95% de flux de transit, soit 123 000t de Fos et Sète vers la Saône / Lyon)

PRODUCTION D'OLÉO-PROTÉAGINEUX DANS LA BASSE VALLÉE DU RHÔNE EN 2020

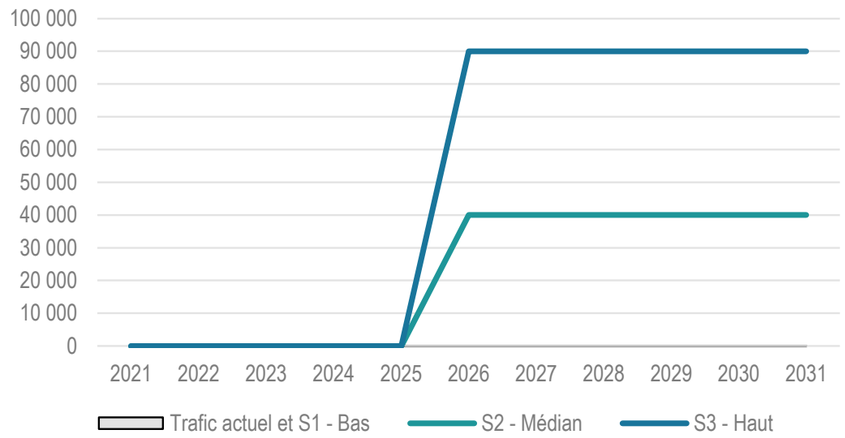
2.2.4 Projections des flux - Céréales

- **Scénario bas : baisse à 412 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : stabilité à 502 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 708 000t à horizon 2030**



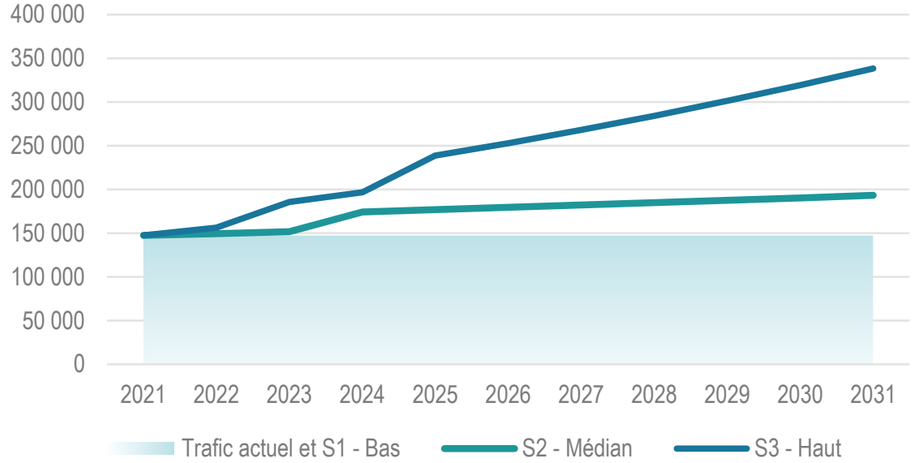
2.2.5 Projections des flux - oléoprotéagineux et tourteaux

- **Scénario bas : stabilité - absence de trafic**
- **Scénario médian : 40 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 90 000t à horizon 2030**



2.2.6 Projections des flux - Engrais

- **Scénario bas : 147 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : 190 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 320 000t à horizon 2030**

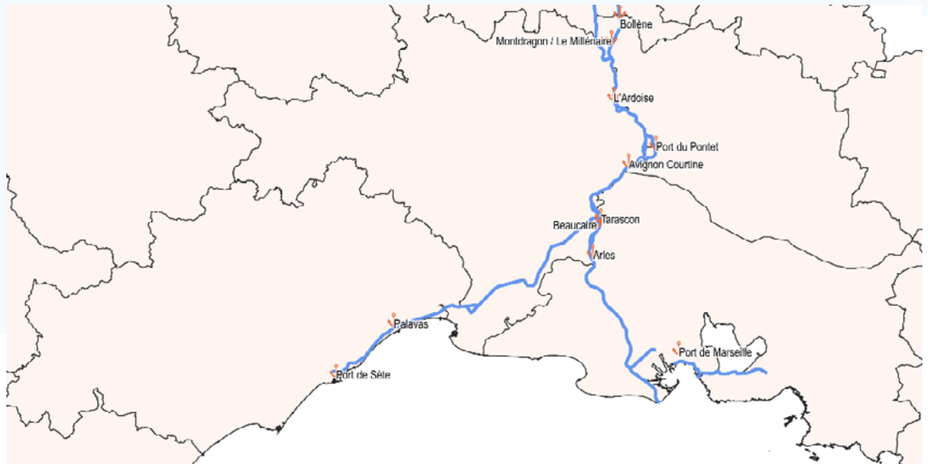


2.3 Filière bois-biomasse

2.3.1 Bois énergie

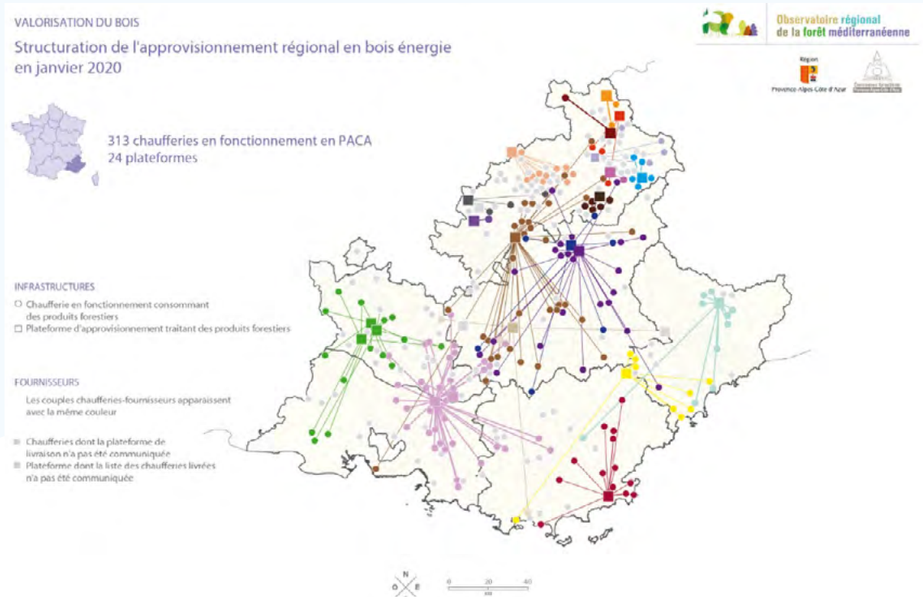
4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : 209.000 m³ de récolte dédiée au bois énergie. 4 départements mouillés par le Rhône et par le Canal du Rhône à Sète : 132Kt de bois énergie consommés par 244 chaufferies collectives.

Acteur structurant, la Centrale de Gardanne : actuellement 268 000t de bois biomasse dont 163 000t d'import (61%) et 105 000t en local (39%) dans un rayon de 250 km. Forts enjeux à venir, mais instabilité des approvisionnements. Transport fluvial expérimenté en 2018 : 3400t de plaquettes déchargées au port d'Arles (Provenance : Bourgogne-Franche-Comté). Eloignement de la voie d'eau : 91 km 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 (220 000t), fer (100 000t) et routier.



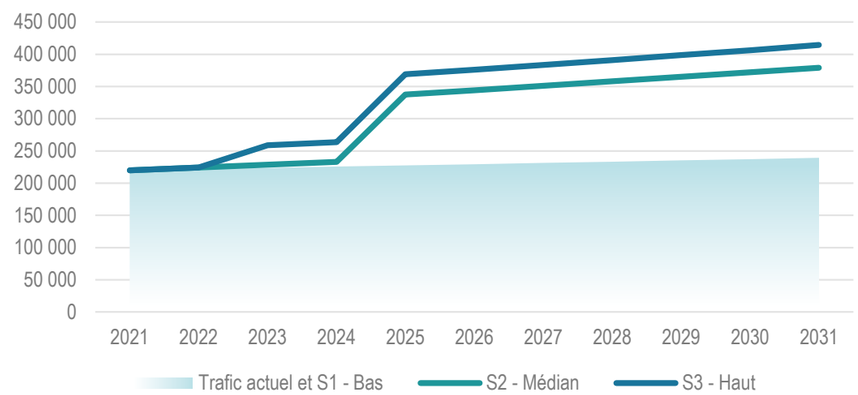
2.3.3 Trafic fluvial actuel

Un trafic fluvial actuel de bois pour Fibre Excellence. Typologie des trafics :

- Trafic intra tronçon Sud Rhône : absence de trafic
- Trafic du tronçon Sud Rhône avec l'extra : 220 000t (Absence de flux de transit)

2.3.4 Projections des flux Bois et Biomasse

- **Scénario bas : stabilité à 240 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : 372 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 406 000t à horizon 2030**



2.4 Filière déchets (économie circulaire) : filière prospective en devenir

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 000t). Intérêt d'une réflexion basse vallée du Rhône via les EPCI.

2.4.2 Déchets CSR

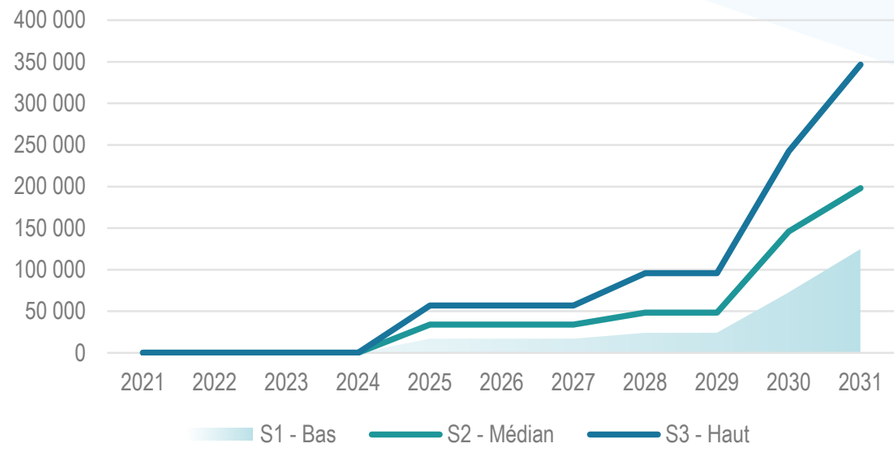
Consommation actuelle en Région Sud : 43 700 tonnes de CSR ont été co-incinérées en cimenteries. Opportunité du plan déchet Région Sud : limitation de l'enfouissement en PACA de 50% en 2025 afin d'en valoriser 45% en CSR, soit environ 488 000t de CSR à produire en 2025.

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

- **Scénario bas : 125 000t à horizon 2030**
- **Scénario médian : 200 000t à horizon 2030**
- **Scénario haut : 347 000t à horizon 2030**



2.5 Filière logistique urbaine fluviale : filière prospective en devenir

LOGISTIQUE URBAINE FLUVIALE

SÈTE AGGLOPÔLE MÉDITERRANÉE

125 300 habs

Pas d'obligation de création de ZFE

Projet de Logistique urbaine fluviale depuis une base arrière à Frontignan

MÉTROPOLE D'AIX-MARSEILLE PROVENCE

1,8M habs

Création d'une ZFE à Marseille

Potentiel CMDU lacustre l'Etang de Berre à investiguer : bassin de population de 200 000 habs en mutualisant 5 pôles urbains (Martigues, Istres, Marignane,Vitrolles, Miralas)

GRAND AVIGNON

193 000 habs

ZPA depuis 2018

Intérêt de ZFE avant 2025

Intérêt politique pour un projet de logistoque urbaine fluviale

Investiguer l'utilisation du quai de la ligne (à 300m du pont classé) et/ou le quai de l'Oulle (paquebots fluviaux), voir le port de Pontet (à 5km du centre-ville)

SÈTE — **ÉTANG DE BERRE** — **AVIGNON**

2.6 Filière conteneurs et port déporté

2.6.1 Trafic actuel et potentiel identifié

- Trafic conteneur : 75 000 EVP entre Fos et Lyon, soit 96% de transit pour le tronçon Sud Rhône
- **Un trafic conteneur intra tronçon émergeant - Arles - Fos :**
  - › Depuis mars 2022 par MSC pour Electrosteel : 3000 EVP pleins + vides traités par an
  - › Potentiel supplémentaire : +2 800 EVP pleins + vides (SED)
  - › 53 km de navigation de Fos (2h de navigation)
  - › Un marché captable de 19 à 40 000 EVP par an
  - › Un besoin de 1ha pour traiter 20 000 EVP (foncier à regénérer par une réorganisation spatiale du port)
- **Un trafic potentiel identifié sur des ports intérieurs : 8000 EVP**
  - › **Bollène :** potentiel de 2 000 EVP pleins + vides. À 139 km, 7h de navigation de Fos
  - › **Laudun l'Ardoise :** potentiel en cours d'identification. À 116 km, 5h30 de navigation de Fos
  - › **Beaucaire :** potentiel de 6 000 EVP pleins + vides. À 97 km, 13h30 de navigation de Sète

2.6.2 Interrogation sur le positionnement de port déporté hors GPMM

› **Un concept adopté à Anvers / Rotterdam** en situation de saturation des terminaux maritimes (et LHTE au Havre)

› **Théorie :** Volumes suffisant pour créer un port intérieur déporté (stock). Avec 1,5M EVP maritimes manutentionnés à Fos, le volume critique (seuil minimum 1M EVP) est atteint pour créer une plateforme multimodale déportée (service fluvial dédié Fos-Arles ; Dépôt de vide ; Services logistiques)

› **Réalité :** terminaux Eurofos et Seayard ne sont pas en situation de saturation de manière générale. Les Compagnies Maritimes limitent les dépôts de vides

› **Une question relancée lors de situations particulières** (2018-2019 : carence de disponibilité quai maritime, et 2022 : besoin d'évacuer les EVP pleins, carence EVP vides)

› Un positionnement du port d'Arles sur cette fonction de stock déporté en fonction de l'actualité (Un rôle similaire joué par Rouen en débord du Havre : test de MSC en 2021)

02

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 20 000 EVP (seuil de rentabilité). Cela représente 27% du trafic fluvial actuel du GPMM (75 000 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 40 000 EVP (53% du trafic fluvial conteneur de Fos).**

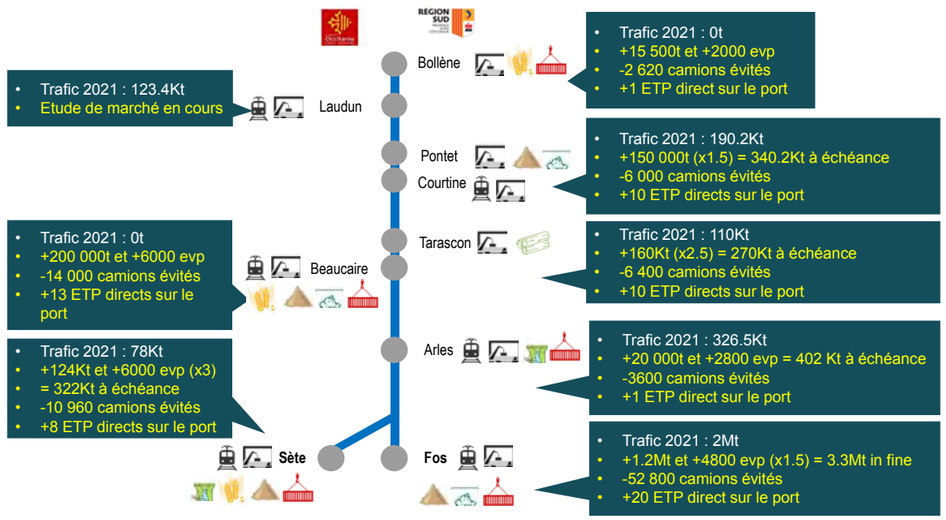
2.7 Synthèse des trafics projetés

La projection de trafic du scénario médian, sur le trafic vrac solide, fixe à horizon 2030 une perspective de 1,84Mt, soit une augmentation de 46% du trafic actuel.

	TRAFIC ACTUEL	SCÉNARIO BAS	SCÉNARIO MÉDIAN	SCÉNARIO HAUT
Matériaux Constr.	301 611	316 011	384 078	685 383
Déblais inerte	100 000	100 000	155 599	206 606
Céréales	493 609	411 545	501 704	708 369
Oléoprotéagineux	0	0	40 000	90 000
Engrais	147 411	147 411	190 417	319 267
Bois-biomasse	220 000	237 221	372 030	406 383
Déchets	0	124 800	198 150	346 500
	1 262 631	**1 336 988**	**1 841 978**	**2 762 508**
Pourcentage d'augmentation		6%	46%	119%

Source : données trafics VNF 2021 ; entretiens

Des trafics potentiels identifiés sur l'ensemble des 9 ports publics du tronçon Sud Rhône, des gains environnementaux et des créations d'emplois associés.



Le trafic fluvial potentiel identifié représente 1,84M tonnes et 10 800 EVP. Ce dernier comprend un trafic fluvio-maritime : 35 000t (2%) - soit 1400 Poids Lourds évités ; ainsi qu'un trafic fluvial - 1,8M tonnes et 10 800 EVP. Le trafic fluvial potentiel identifié est majoritairement orienté vers de nouveaux flux intra Rhône méridional : 1,34 Mt et 10 800 EVP (74%) - soit 64 400 PL évités ; et une partie de flux extra Rhône méridional : 464 900t (26%) - soit 18 600 PL évités. Si l'ensemble de ces trafics faisait l'objet d'un report modal sur la voie d'eau, le gain environnemental global représenterait :

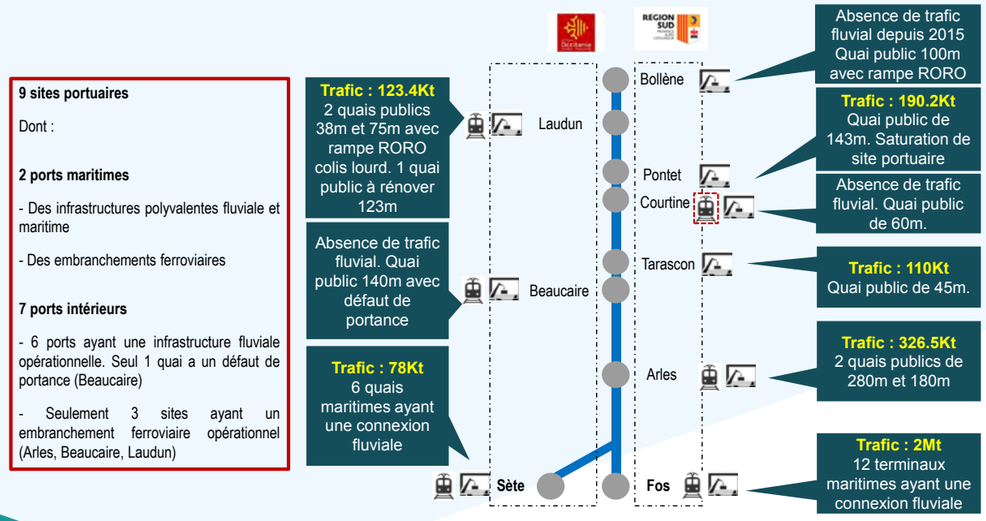
- Une réduction de 10 800t de CO_2 par an
- Une réduction de 33 760 hl de carburant consommé
- Un gain de 1,38M€ d'externalités (bruit, congestion, accident...)

L'impact sur l'emploi peut être évalué à 64 ETP directs générés sur les ports, et 356 ETP indirects et induits générés dans les zones économiques

Par-rapport à la situation actuelle, les trafics potentiels identifiés permettent :

- Une relance des trafics fluviaux sur 3 ports (Bollène, Beaucaire, Courtine),
- Une augmentation des trafics fluviaux sur les plateformes multimodales à fort enjeu sur le tronçon Sud-Rhône (Pontet et Laudun l'Ardoise).
- Un renforcement des trafics sur les ports majeurs actuels (Arles, Tarascon, Fos et Sète).

Une valorisation des infrastructures fluviales est donc attendue à horizon 2030 grâce à de nouveaux trafics, au regard de la situation actuelle :



©Port de Villefranche - Damien Lachas

03.

Analyse des sites portuaires

3.1 Site portuaire / BOLLÈNE

Trafic fluvial

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

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› 1 quai public CNR 100 m équipé d'une rampe Ro-Ro (opérations spot) exploitable 3,5t
› 1 quai privé 26 m et un linéaire d'accostage de 52 m (silo)

OUTILLAGE : 0

Performance portuaire

CAPACITÉ HISTORIQUE QUAI :
› 320 000t/an
(base cadence grue 200t/h)

TAUX D'UTILISATION : 0%

Caractéristiques foncières

SURFACE BRUTE : 38,8 ha
TAUX DE COMMERCIALISATION : 95%
SURFACES DISPONIBLES À LA COMMERCIALISATION : 0

Connectivité logistique

› À 3 km de l'autoroute A7
› À 35 km au Sud de Montélimar
› À 25 km au Nord d'Orange

Environnement proche

+
› Site équipé : Poste Ro-Ro
› Site trimodal : Fluvial, Fer, Route

-
› 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

Trafic fluvial

2020 : 300 000t/an (100% BTP)

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› Un appontement de chargement gravitaire (privé) linéaire de 47 m
› 1 quai privé 26 m et un linéaire d'accostage de 52 m (silo)

OUTILLAGE :
› Deux pelles privées

ESPACE DE STOCKAGE :
› Espace privé (capacité de stockage emport de 7 à 8 péniches)

Performance portuaire

CAPACITÉ QUAI :
› Quai Pradier : 320 000t/an
(bande transporteuse 200t/h)

TAUX D'UTILISATION : 94%

Caractéristiques foncières

SURFACE BRUTE : 12 ha
TAUX DE COMMERCIALISATION : 85%
SURFACES DISPONIBLES À LA COMMERCIALISATION : 1,5 HA

Connectivité logistique

› Situé sur la RN7
› À 12 km de l'A7
› À 40 km au Sud de Montélimar,
› À 17 km au Nord d'Orange

Environnement proche

\+
› Création d'embranchements fluviaux privés possibles sur SIP
› 1,5 ha de foncier disponible sur le SIP, référence auprès des acteurs du développement économique local

\-
› SIP situé à 2 et 3 km de deux postes de chargement et problème de portance des parcelles
› Ancien site Lafarge : projet photovoltaïque sur foncier de 1,15 ha limitant l'accès aux 2 quais

3.3 Site portuaire / LAUDUN L'ARDOISE

Trafic fluvial

2021 : 123 000t
› Quai B : 61 000t de quartz (50%), 19 000t de houille (15%) et 11 000t divers (9%)
› Quai A : 32 000t de sables et graviers (26%)

Infrastructures

QUAI A
› Quai 38 m + ducs d'Albes = linéaire d'accostage 93 m
› Une grue à moderniser

QUAI B
› Quai 75 m
› Rampe RO-RO
› Pas d'outillage fixe

QUAI C
› Quai 125 m

Performance portuaire

QUAI A
› Capacité théorique quai : 320 000t/an
› Taux d'activité : 10%

QUAI B
› Capacité théorique quai : 320 000t/an
› Taux d'activité : 29%

QUAI C
› Non utilisable : absence d'arrière quai / ITE SNCF Réseau

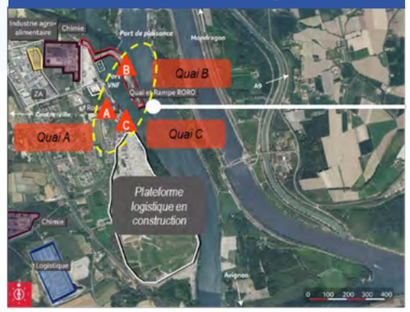
Caractéristiques foncières

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 : O

Connectivité logistique

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

Environnement proche



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

\-
› 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 000t/an
› 90% Granulat › 10% céréales

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› 1 quai de 143 m et 15 m 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
› 2400 m² d'entrepôts
› 1 ha de zone de stockage

Performance portuaire

CAPACITÉ HISTORIQUE QUAI :
› 240 000t/an

TAUX D'UTILISATION : 99%

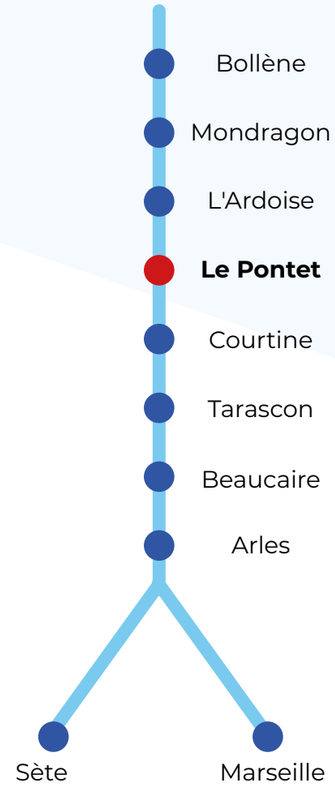
Caractéristiques foncières

SURFACE BRUTE : 8,2 ha
TAUX DE COMMERCIALISATION : 86%
SURFACES DISPONIBLES À LA COMMERCIALISATION : 1,2 sur le périmètre portuaire

Connectivité logistique

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

Environnement proche



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

-
› 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

Trafic fluvial

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› 1 quai public de 60 et duc d'Albes = linéaire d'accostage de 80 m
› 1 appontement sur duc d'Albes avec linéaire d'accostage de 70 m

OUTILLAGE : 0

Performance portuaire

CAPACITÉ HISTORIQUE QUAI :
› 320 000t/an
(base cadence grue de 200t/h)

TAUX D'UTILISATION : 0%

Caractéristiques foncières

SURFACE BRUTE : 66,7 ha
TAUX DE COMMERCIALISATION : 100% des surfaces commercialisables. Le reste n'étant pas viabilisé à ce jour
COMMERCIALISATION : 0

Connectivité logistique

› À 12 km de l'A7, à 18 km de l'A9 et raccordé au contournement routier d'Avignon
› À 230 km au Sud de Lyon, à 100 km au Nord de Marseille
› Problème d'accès à l'A9 via le centre-ville d'Avignon

Environnement proche

+
› Site multimodal (route, fleuve et fer)
› Bon positionnement par rapport aux infrastructures routières
› Foncier attractif et disponible
› Proximité du chantier multimodal de Champfleury

-
› Site localisé en entrée de ville, volonté politique de ne pas y développer une zone industrielle et un port de fret
› Embranchement fer à rénover
› Site non aménagé hors entrepôt Heppner

3.6 Site portuaire / TARASCON

Trafic fluvial

2022 : 150 000t/an
(Source Fibre Excellence)

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› 1 quai de 45 m avec un linéaire d'accostage de 172 m

OUTILLAGE :
› 1 grue privée 100t/h (Fibre Excellence)

Performance portuaire

CAPACITÉ HISTORIQUE QUAI :
› Réelle : 160 000t/an sur la base d'une grue avec cadence de 100t/h
› Théorique : 320 000t/an sur la base d'une grue avec cadence de 200t/h

TAUX D'UTILISATION : 50%

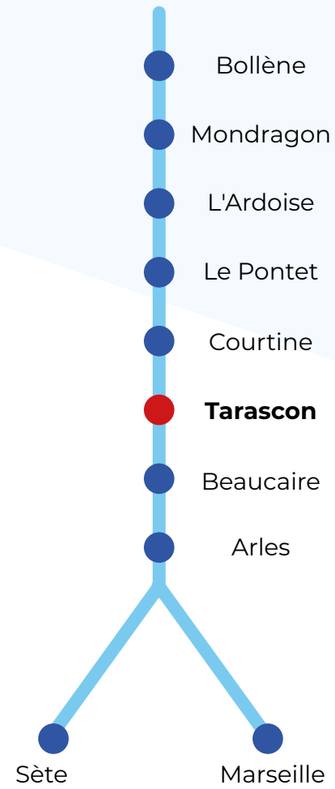
Caractéristiques foncières

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

Environnement proche



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

› Quai public éloigné de 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 50 m du silo)

Infrastructures

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

OUTILLAGE : 0

Performance portuaire

CAPACITÉ HISTORIQUE QUAI :
› 960 000t/an théorique sur la base de 3 postes à quai avec une grue de 200t/h

TAUX D'UTILISATION : 0%

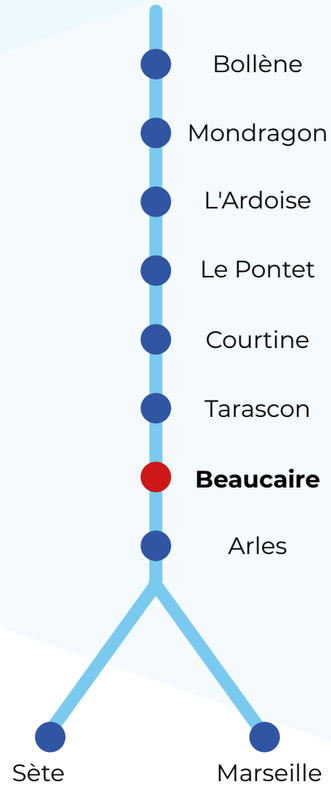
Caractéristiques foncières

SURFACE BRUTE : 118,3 ha
TAUX DE COMMERCIALISATION : 94%
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)

Environnement proche



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

› 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 000t

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› Quai sud : 280 m / Quai nord : 180 m

OUTILLAGE :
› 1 grue électrique sur rail flèche-fléchette : 30t à 17 m et 15 t à 30 m
› 2 grues thermiques sur pneus : 16t à 35 m et 40t à 19 m, 70t de capacité en tandem
› 2 grues hydrauliques à bras de 5 > 7t à 15 m

Performance portuaire

CAPACITÉ QUAI THÉORIQUE :
› 1 600 000t/an *(sur la base de 5 grues)*

TAUX D'UTILISATION : 24%

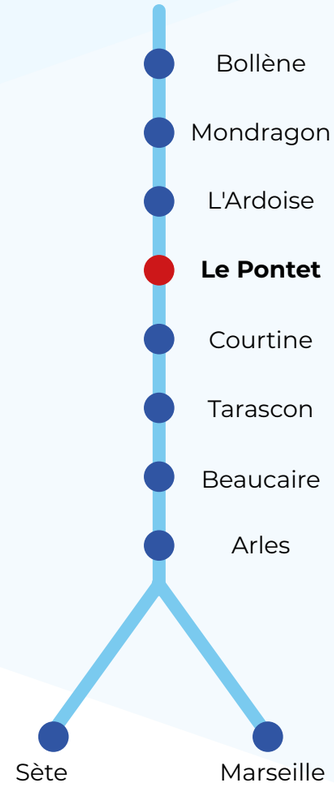
Caractéristiques foncières

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

Environnement proche



› Foncier disponible : 12 ha + 11,3 ha + 0,9 ha. Projets d'implantation : reliquat 6 ha
› 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

› Aménagement de l'accès fluvial difficile pour les parcelles bord à voie d'eau : contraintes hydrauliques et géotechniques
› Protections environnementales fortes : présence d'espèces protégées et berges classées Natura 2000
› Présence d'habitations à proximité

3.9 Site portuaire / FOS

Trafic fluvial

Hydrocarbures : 169 000t en 2021 (flux montant)
Vrac Sec et conteneurs : 855 000t en 2021
› Montant : 517 000t (61%)
› Avalant : 337 000t (39%)

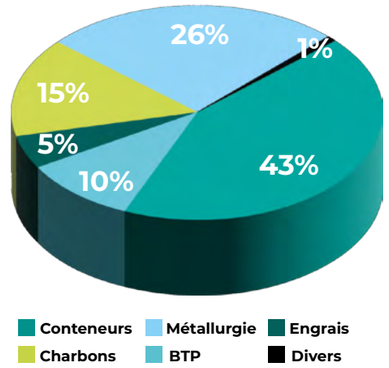
Infrastructures

NOMBRE DE TERMINAUX AVEC UNE CONNEXION FLUVIALE :
› Conteneur : 2
› GNL : 1
› Terminaux céréales engrais : 2
› Terminaux colis lourd : 4
› Minerais - BTP : 3

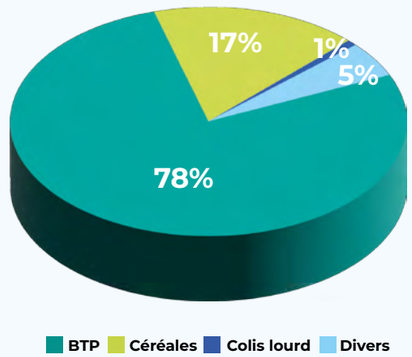
Connectivité logistique

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

RÉPARTITION MARCHANDISE FLUX MONTANT



RÉPARTITION MARCHANDISE FLUX AVALANT



3.10 Site portuaire / SÈTE

Trafic fluvial

77 000t en 2021 :
› Départ de Sète : 73 000t
› Arrivée de Sète : 4 000t

Infrastructures

ACCOSTAGE :
› Quais mutualisés fluvial / maritime : 2,2 km de linéaire sur 6 quais

OUTILLAGE :
› 7 grues pour le vrac et le breakbulk

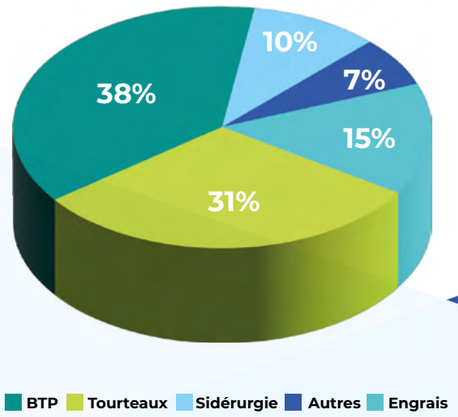
Performance portuaire

POSTES À QUAI MUTUALISÉS :
› Capacité 450t/h : 72 000t/an par grue portuaire
› Capacité totale : 7Mt

Connectivité logistique

› À 9 km de l'A9
› Autoroute ferroviaire Sète - Calais (11 trains par semaine entre Sète et Calais)

RÉPARTITION FRET FLUVIAL PORT DE SÈTE



Une plateforme ferroviaire RO-RO

› Capacités de chargement : 40 000 remorques / an
› Équipement : 3 tronçons de trains sur 3 voies de 330 m
› Cadence de chargement : Possible plusieurs fois / jour
› VIIA est l'exploitant de cette plateforme et sera équipée de 12 postes de chargement horizontal Modalhor

Les lignes

› Opérateurs actifs : CargoBeamer et VIIA

VIIA
› Trains réguliers vers Gennevilliers et a été retenu dans l'appel à projet
› Ligne Sète - Calais ouverture en 2023

CARGOBEAMER
Ligne Sète - Cologne (service à la demande) tractée par Europorte et chargée par VIIA
› Capacité de 38 remorques : train
› Caissons mobiles et conteneurs supplémentaires possible

©Port de Sète Sud de France - Damien Lachas

04.

Orientations et plan d'actions associés

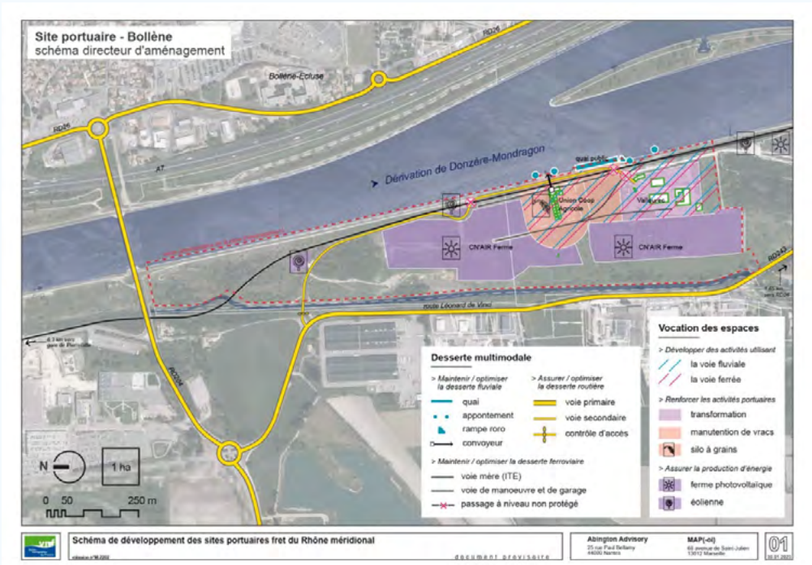
4.1 Huit orientations de développement pour le système portuaire Rhône méridional

- **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

04

4.2 Orientations et actions par site portuaire

4.2.1 Site de **BOLLÈNE**



Site de la filière grains / engrais

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 Pilote, VNF partenaire via l'aide PARM

4.2.2 Site de **LAUDUN**

Site multimodal

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 Pilote

4.2.3 Site du Grand Avignon : PONTET ET FRICHES INDUSTRIELLES

Site multimodal

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

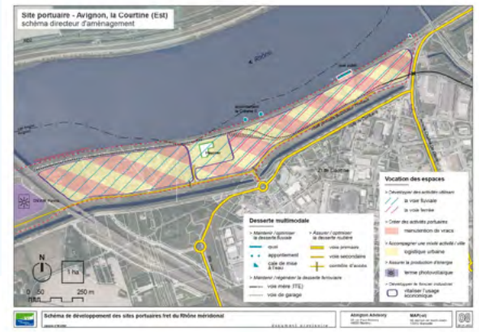
- Réaliser une étude de reconfiguration du port du Pontet avec la CCI pour regénérer du foncier portuaire sur les sous-concessions sans lien avec le fluvial
- Construire un projet partenarial (Le Pontet, CCI, Grand Avignon, CNR) : extension du port sur 2 friches bord à voie d'eau et implanter des usagers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

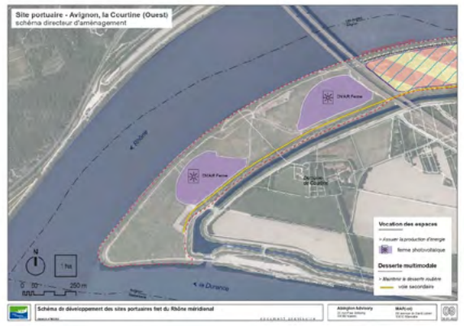
AUTRES ACTIONS ASSOCIÉES

- 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 : 2023-2024
Pilote : CNR Pilote

4.2.4 Site du Grand Avignon : COURTINE





Site multimodal

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 8 :** Accompagner à la définition de projets partenariaux pour améliorer l'offre multimodale
- **AXE 5 :** Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire

ACTIONS STRUCTURANTES

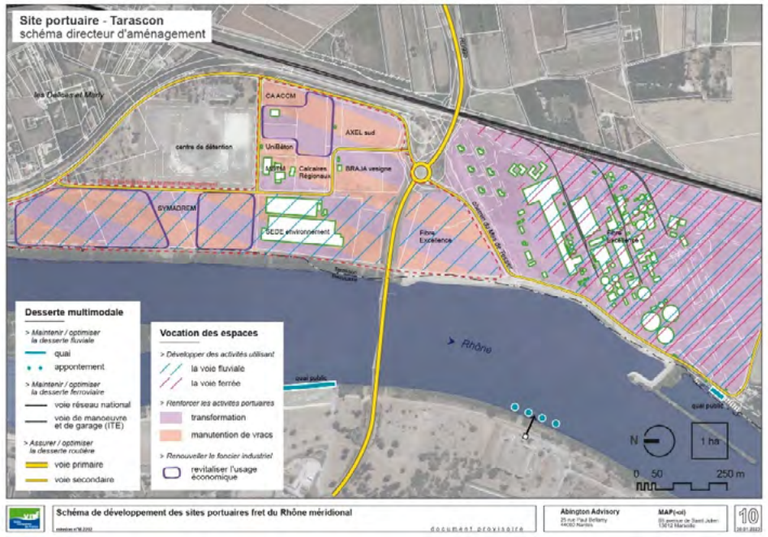
- Travailler en lien fort avec la commune d'Avignon et le Grand Avignon sur des petits projets d'implantation au cahier des charges stricts
- Lancement d'un Appel à Projet sur l'organisation d'une logistique urbaine fluviale d'Avignon avec un AMO

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 Pilote

4.2.5 Site de **TARASCON**



Filière bois

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)

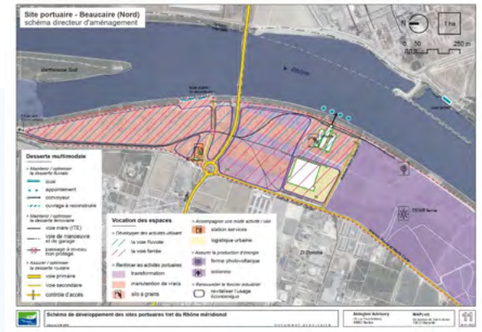
AUTRES ACTIONS ASSOCIÉES

› 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 Pilote

4.2.6 Site du **BEAUCAIRE**



Site multimodal

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)

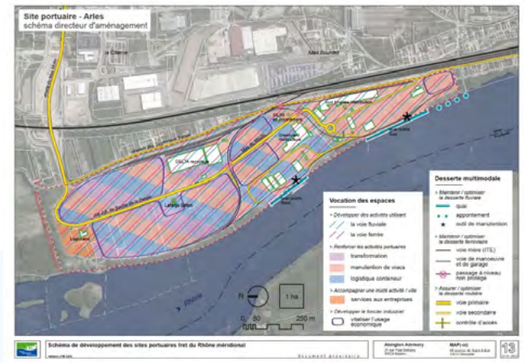
AUTRES ACTIONS ASSOCIÉES

› 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 Pilote

4.2.7 Site d'ARLES



Site multimodal

POSITIONNEMENT ET NIVEAU DE SERVICE

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

ORIENTATION À HORIZON 2030

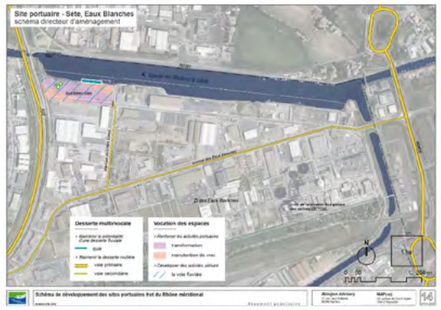
- **AXE 1 :** Relancer le fret fluvial et fluvio-maritime de grains depuis les silos portuaires
- **AXE 2 :** Favoriser le revers logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- **AXE 4 :** Conforter et renforcer la filière bois-biomasse
- **AXE 3 :** Accompagner l'évolution de la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

ACTIONS STRUCTURANTES

- Augmenter la capacité ICPE stockage bois à Arles : passer de 20 000 m³ à 50 000m³ (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 3000 EVP/an, Combronde 7500 EVP/an)
- Reconfiguration du port, en prévoyant Pune extension ou zone dédiée de 1ha à l'activité conteneur (capacité de 20 000 EVP) 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 Pilote

4.2.8 Site de SÈTE



Site multimodal

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 oléo, 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 comblement quai I), et fret fluvial sur unité de 1300t

AUTRES ACTIONS ASSOCIÉES

- Echanges (VNF et Sète Agglopôle 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 Agglopôle pour définir les principes d'une étude de report modal / trafic test (déchets, graines oléo protéagineux, huile semi-raffinée)

Calendrier : 2023-2024
Pilotes : PSF, VNF

4.2.9 Site de FOS

Site multimodal

POSITIONNEMENT ET NIVEAU DE SERVICE

Port public fluvio-maritime trimodal avec manutentionnaires permanents

ORIENTATION À HORIZON 2030

- **AXE 2 :** Favoriser le revers logistique de la filière BTP : transport de granulats et déblais
- **AXE 5 :** Accompagner l'émergence de la filière économie circulaire
- **AXE 6 :** Accompagner l'évolution de la filière conteneurs
- **AXE 7 :** Accompagner l'évolution de la filière conteneur

ACTIONS STRUCTURANTES

- Etude de report modal fluvial pour Calcaire Régionaux Jean Lefèvre (Eurovia), Chaux Provence Lhoist, et Arcelor Mittal (Sable, 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)

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
Pilotes : GPMM, VNF

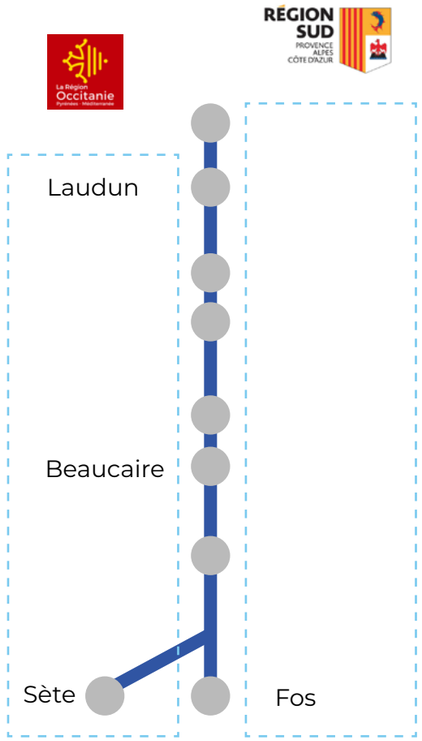
4.3 Orientations et actions transversales / multisites

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 inertes 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 mette 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 - tranche 2 et jusqu'en 2030 – tranche 3)

Calendrier : 2023-2030
Pilotes : CNR et VNF



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

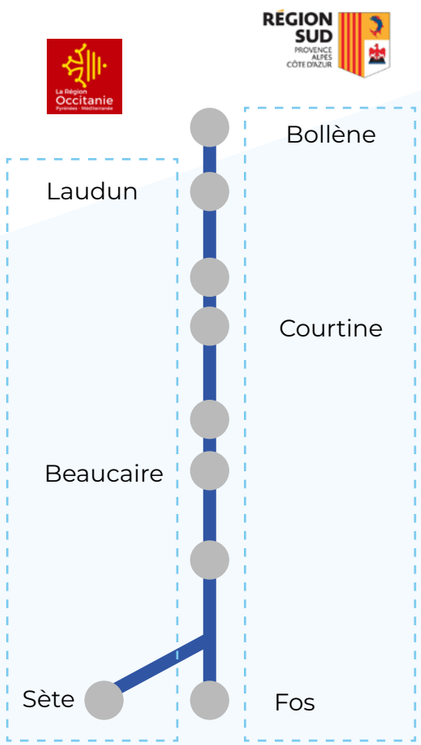
ACTIONS STRUCTURANTES

› Echanges entre FIBOIS, VNF, CNR, MEDLINK sur la valorisation du foncier bord à voie d'eau disponible pour l'implantation de scieries préindustrielles (5000 m²) 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 chaines 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
Pilotes : 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 SUD, Région Auvergne Rhône-Alpes, Région Bourgogne 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)

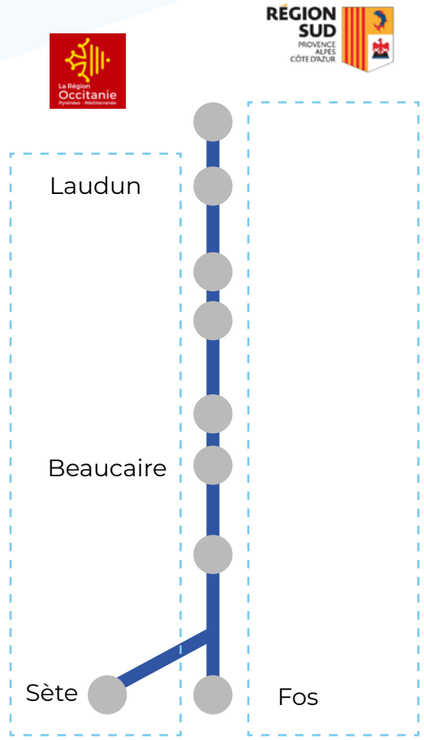
› Promouvoir les outils juridiques permettant collectivités territoriales (EPCI bord à voie d'eau, Régions...) de sécuriser les marchés de DSP des UVE/IME en incluant le report modal fluvial (guide VNF/EY) et en l'étudiant en amont (dispositif PARM), afin de mette des critères (incitation, prescription, 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 m^3 de dragage, évaluation des travaux de remise en état / confortement de berge à La Mede)
- Une évaluation du gain environnemental (CO_2, 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 000t 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

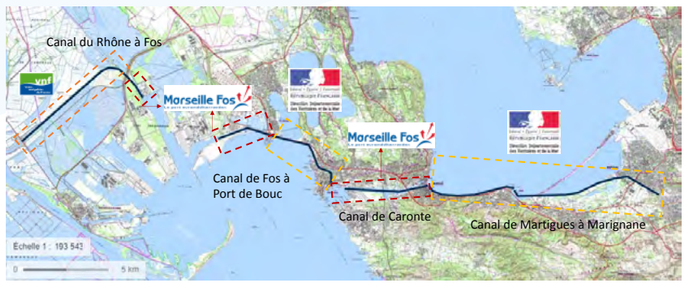
AUTRES ACTIONS ASSOCIÉES

› 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 : 8 km CNR, 11.2 km GPMM, 19.5 km DDTM)

Calendrier : 2023-2025
Pilote : VNF

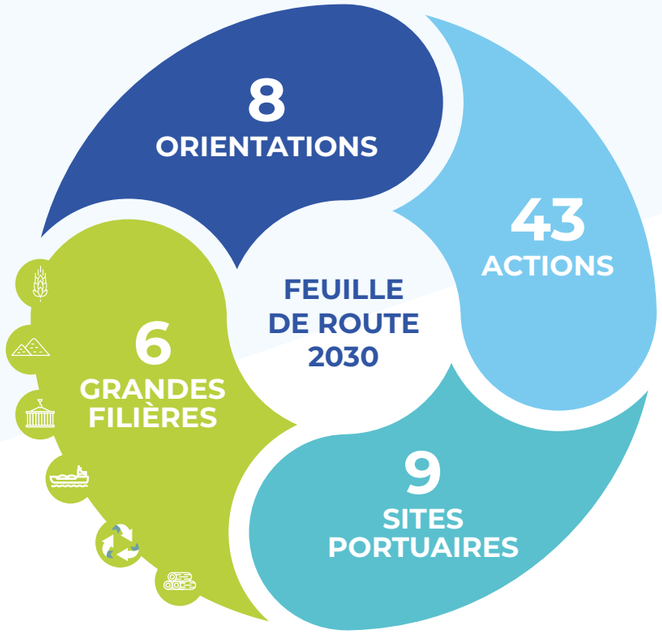
RÉSEAU FLUVIAL, DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE MULTIPLE :

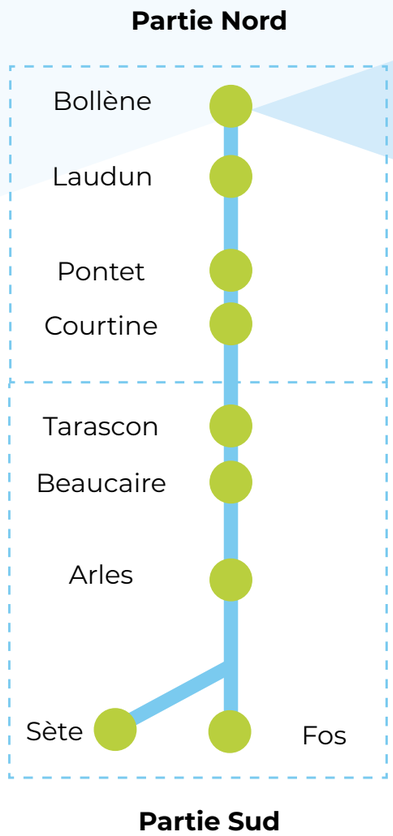
- CNR (8 km du canal du Rhône à Fos),
- GPMM (1.6 km du canal du Rhône à Fos, darse 2, darse Sud, 3.3 km du canal de Fos à Port de Bouc et 6.3 km du canal de Caronte),
- DDTM (5 km du canal de Fos à Port de Bouc et 14,5 km du Canal de Martigues à Marignane)



4.4 Liste des 43 actions

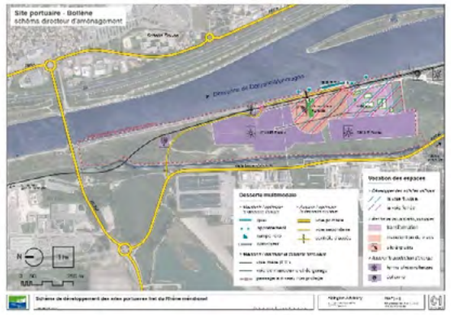
STRATÉGIE 2030 DU SYSTÈME PORTUAIRE RHÔNE MÉRIDIONAL

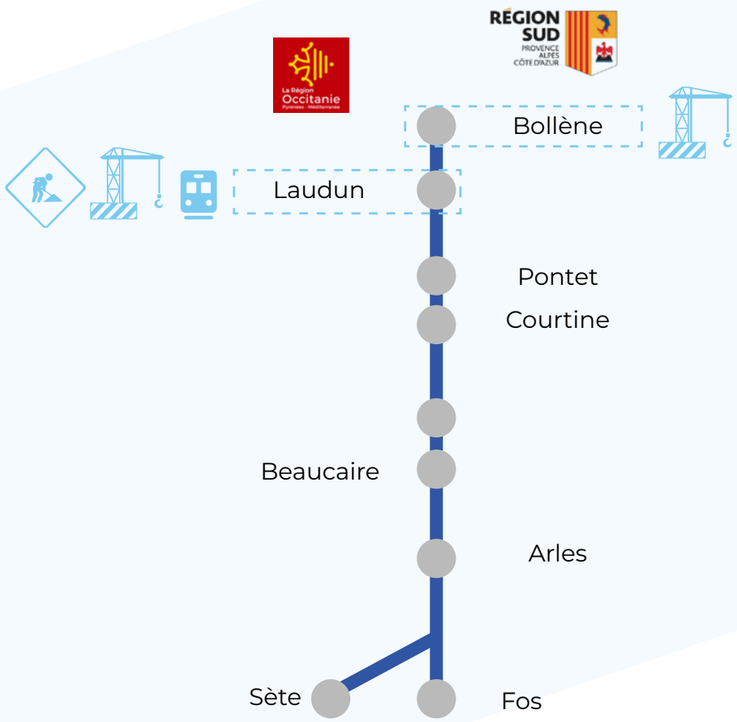




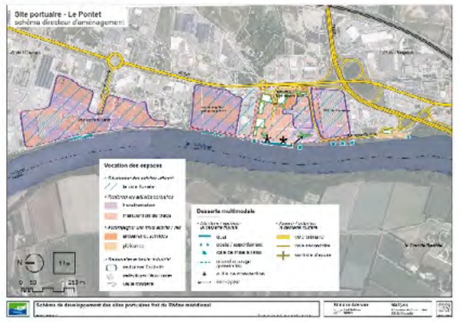
04

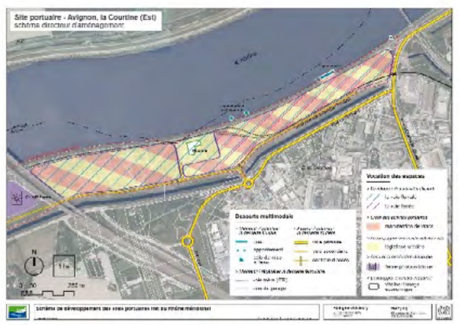
TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE DE BOLLÈNE	
Céréales	**Action 1 :** Travail commun CNR, VNF et la Coopérative Provence Languedoc (CAPL) pour définir et réaliser une étude de report modal et des trafics test, le cas échéant
Colis lourds	**Action 2 :** Échange avec EDF et Orano sur les potentiels trafics sur la voie d'eau via le quai public
Conteneurs	**Action 3 :** Échange avec Gifi et l'EPCI sur une implantation possible à proximité du quai public
SITE PORTUAIRE DE LAUDUN	
Étude d'aménagement	**Action 4 :** Étude de potentiel et de réaménagement du site portuaire avec ou sans extension
Ferroviaire	**Action 5 :** Échange (CNR et SNCF réseau) sur l'utilisation des voies ferrées du faisceau

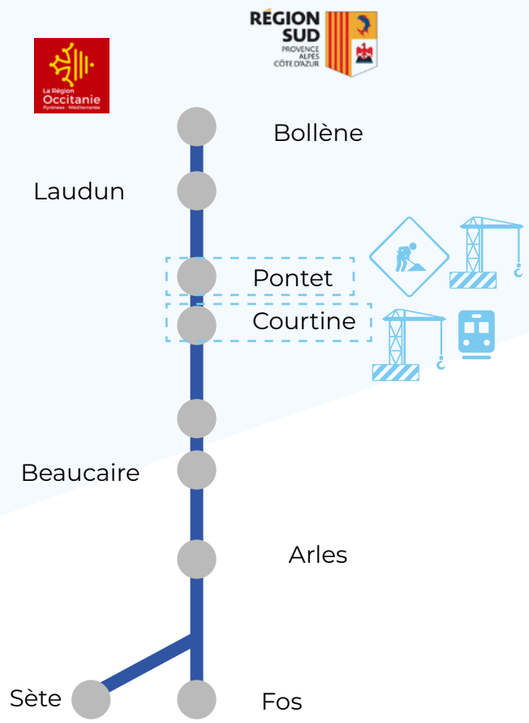




TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE DU PONTET ET FRICHES INDUSTRIELLES BORD À VOIS D'EAU	
Étude d'aménagement	**Action 6 :** Étude de reconfiguration du port pour regénérer du foncier (sous-concessions non-usagers)
Travail commun	**Action 7 :** Construire un projet partenariat (Le Pontet, CCI, GD Avignon, CNR) sur les 2 friches bord à voie d'eau : extension du port et implantation d'usagers du port
Étude technique	**Action 8 :** Vérifier l'état structurel du quai existants (49 m) sur la friche Sud Fertilisant
Travail commun	**Action 9 :** Travail commun de prospection (CNR, CCI et Grand Avignon) pour des implantations d'industriels bord à voie d'eau et mobiliser les fonds friches régionaux pour accompagner les projets
Déchets	**Action 10 :** Échange entre Veolia-Suez, CCI Vaucluse, VNF, CNR sur le fret fluvial potentiel de l'Unité de Valorisation Energétique de Vedène
SITE PORTUAIRE DE COURTINE	
Travail commun	**Action 11 :** Travail CNR, commune d'Avignon, Gd Avignon sur des petits projets d'implantation au CCTP stricts
Logistique fluviale	**Action 12 :** Travail commun CNR, commune d'Avignon et Gd Avignon sur les principes structurants d'un AP de logistique urbaine fluviale, cofinancement partenariat, lancement le cas échéant d'un Appel à Projet

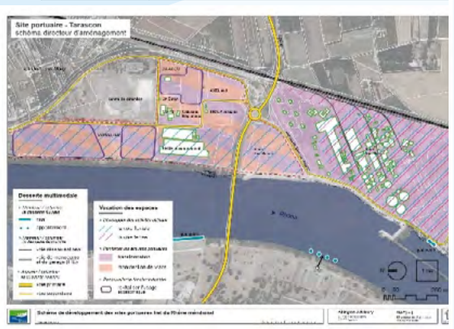


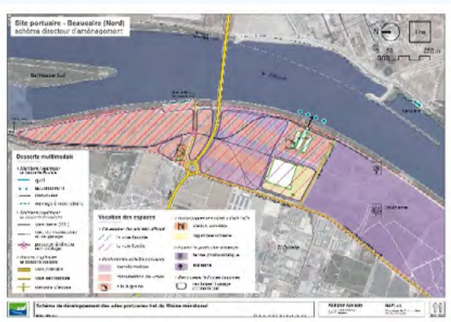


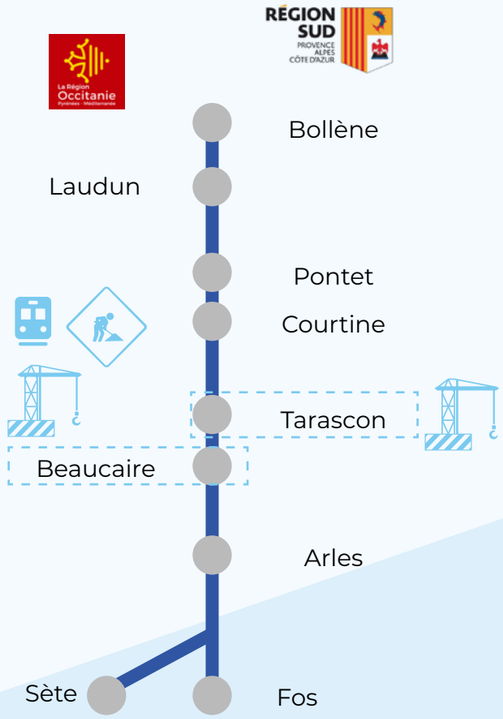


04

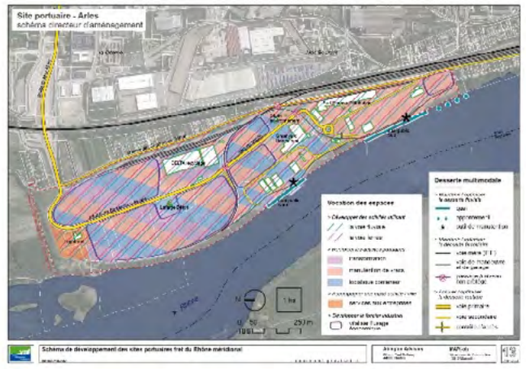
TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE DE TARASCON	
Étude infra.	**Action 13 :** Étude de portance du quai pour amélioration de la capacité en grutage
Étude infra.	**Action 14 :** Étude de réaménagement des accès routiers pour faciliter l'évacuation des marchandises
Bois-Biomasse	**Action 15 :** Échange CNR et Fibre Excellence - projet de report modal +110Kt et des adaptations nécessaires
Bois-Biomasse	**Action 16 :** Échange CNR et Fibre Excellence, Pradier Énergie - pour définir les principes et la réalisation d'une étude de report modal / trafic test (50 000t) au quai public de Tarascon
SITE PORTUAIRE DE BEAUCAIRE	
Étude infra.	**Action 17 :** Étude d'évaluation du coût de remise à niveau du quai ou réalisation d'un nouveau quai bas
Céréales et BTP	**Action 18 :** Échange CNR , VNF, Arterris, Eurovia (50 000t) pour définir les principes et la réalisation d'une étude de report modal et trafic test, le cas échéant
Conteneurs	**Action 19 :** Échange CNR, VNF, Sète Port Sud de France, Lidl pour définir les principes et la réalisation d'une étude de report modal / trafic test le cas échéant, pour la filière conteneur (6 000 EVP)

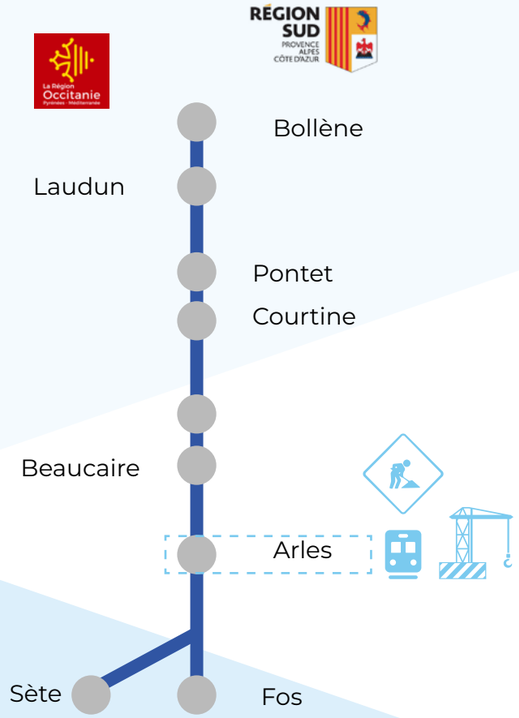






TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE D'ARLES	
Bois-biomasse	**Action 20 :** Augmenter la capacité ICPE stockage bois à Arles : passer de 20 000 m³ à 50 000 m³ (nouvelles cases, rétention d'eau...) et valoriser l'ITE fer (reprise du projet de la Centrale Thermique Gardanne)
Conteneurs	**Action 21 :** Identifier les solutions techniques pour augmenter à court terme la capacité pour traiter le flux conteneur : 10 500 EVP via les services fluviaux MSC et COMBRONDE
Conteneurs	**Action 22 :** Reconfiguration du port, en prévoyant une extension ou zone dédiée de 1ha à l'activité conteneur (capacité de 20 000 EVP) et réserve foncière, dans le cadre du CCTP de la nouvelle sous-concession
Outillage	**Action 23 :** Achat d'outils de manutention dédiés : grue portuaire avec spreader automatique et reach-stacker
Déchets BTP	**Action 24 :** développement des flux de déblais, notamment Solvalor si une plateforme ICPE est aménagée

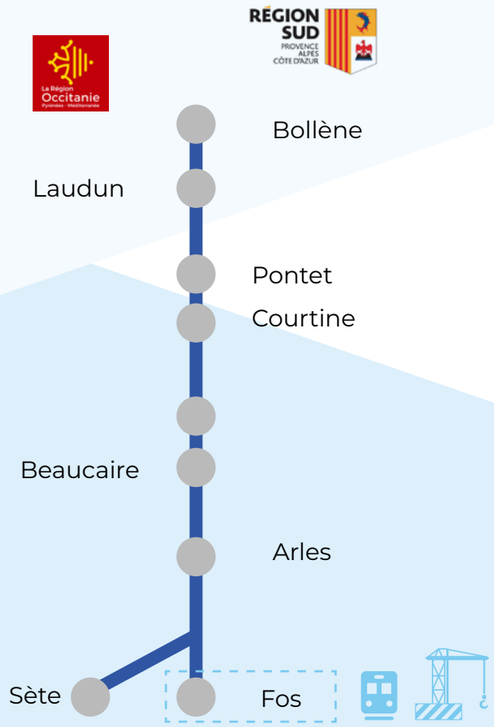




04

TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE DE SÈTE SUD DE FRANCE	
Oléo-protéagineux	**Action 25 :** Travail commun Port de Sète Sud de France (PSF), VNF, SAIPOL, pour définir les principes et la réalisation d'une étude de report modal et de trafics test concernant les déchets, graines oléo protéagineux, huile semi-raffinée
Log. urbaine	**Action 26 :** Travail commun Sète Agglopôle, DREAL Occitanie, VNF, TENLOG, Céréma, ADEME, sur la mise en place d'une logistique urbaine flubiale, comprenant un appel à projet
Déchets	**Action 27 :** Échange (Veolia-Suez, PSF, VNF, CNR) sur le fret fluvial potentiel de l'Unité de Valorisation Energétique (appro de CSE), report modal de la route vers le fluvial de 8 000t de mâchefer à valoriser à l'IME de Vedène
Ferraille	**Action 28 :** Étude d'optimisation / d'innovation de la manutention des Scrapes (fret fluvial pour export Turquie)
Bois-biomasse	**Action 29 :** Lancer un Appel à projet sur le développement de l'éctivité Biomasse : import de plaquettes, sur terre-plein (libéré comblement quai I), et fret fluvial sur unité de 1 300t

TYPE	ACTIONS
SITE PORTUAIRE DE FOS-SUR-MER / GPMM	
BTP	**Action 30 :** Travail partenarial sur des flux identifiés : de Marignane au Rhône (granulats) et de Châteauneuf-les-Martigues à destination de la darse 1 dont Arcelor Mittal (sable caustine, pierre à chaux), 1Mt. Ananlyse des flux, coûts de manutention, infrastructures, navigation, pré-post acheminements
Divers	**Action 31 :** En lien avec le Schéma Directeur de la Logistique et du Transport deMarchandise en Ville de la Métropole d'Aix Marseille, travail partenariat sur les potentiels et faisabilité du développement de logistiques fluviales sur l'ensemble de pourtour de l'Etang de Berre
Déchets	**Action 32 :** Échanges (Evere, GPMM, VNF, CNR) sur le fret fluvial potentiel en lien avec l'Unité de Valorisation Energétique (UVE) et avec l'installation de maturation et d'Elaboration des mâchefers (IME) de Fos, dont approvisionnement en Combustibles Solides de Récupération (CSR), et expédition de mâchefers depuis l'IME
Conteneurs	**Action 33 :** Échanges (GPMM, manutentionnaires, commissionnaires) sur la manutention de conteneurs de taille intermédiaire continentaux (23'/25'/30') en lien avec des besoins notamment liés aux chantiers du BTP, à la plasturgie. 5 000 EVP/an
Étude infra.	**Action 34 :** Travail partenarial sur la simplification de gestion de l'itinéraire fluvial actuel entre Fos et Marignane dont la désignation d'un gestionnaire d'infrastructure unique sur le canal de Martigues à Marignane



04

TYPE	ACTIONS
ACTIONS TRANSVERSALES : FILIÈRE BTP	
Promotion	**Action 35 :** Promouvoir les outils juridiques permettant les collectivités territoriales de favoriser le report modal fluvial (guide VNF) dans des appels d'offres des chantiers BTP structurants et de l'étudier en amont
veille projets	**Action 36 :** Créer une cellule de veille des chantiers BTP à 15 km de la voie d'eau, afin de pouvoir anticiper les actions d'incitation fluvial avec mise en place d'une réunion annuelle (CNR, VNF, Régions, CD, EPCI)
ACTIONS TRANSVERSALES : FILIÈRE BOIS-BIOMASSE	
Travail commun	**Action 37 :** Échanges entre FIBOIS, VNF, CNR, MEDLINK sur la valorisation du foncier bord à voie d'eau disponible pour l'implantation de scieries préindustrielles (5 000 m²) en parallèle du projet de Gardanne
Travail commun	**Action 38 :** Réflexion sur les synergies de la filière, chaines logistiques de transports massifiés entre les ports d'Arles, Tarascon et Beaucaire, en lien avec la relance du projet Centrale Thermique de Gardanne (FIBRE EXCELLENCE, PRADIER ENERGIE, FIBOIS, CENTRE THERMIQUE DE CARDANNE, CNR, VNF)
ACTIONS TRANSVERSALES : FILIÈRE CÉRÉALES	
Travail commun	**Action 39 :** 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 3000 t au port d'Arles)
ACTIONS TRANSVERSALES : FILIÈRE ECONOMIE CIRCULAIRE	
Travail commun	**Action 40 :** Travail commun sur les filières déchets plastiques souples / huile pyrolytique, entre France Chimie, CNR, VNF, GPMM, PIICTO, et les Régions, afin de définir les contours d'un partenariat financier, comprenant la réalisation d'une étude de marché amont / aval et si besoin, une étude d'implantation et lancement d'un AP
Travail commun	**Action 41 :** Échanges entre la Région PACA, CNR, VNF pour identifier clairement les sites d'implantation des unités de production de CSR des EPCI, et définir comment favoriser le recours au mode fluvial
Etude économique	**Action 42 :** Étude d'opportunité économique et environnementale sur les synergies de flux à l'échelle du Rhône méridional pour les incinérateurs et cimenteries (CSR, mâchefers et résidus de mâchefers)
Promotion	**Action 43 :** Promouvoir les outils juridiques permettant aux EPCI de favoriser le report modal fluvial (guide VNF) dans les marchés de DSP (incinérateurs, unité de maturation de mâchefer / unités de tri et production de CSR)

©Port Tellines – libre de droit

©Port Tellines – libre de droit

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Direction territoriale Rhône-Saône
2 rue de la quarantaine - 69005 Lyon / 04 72 56 59 22 / dt.rhonesaone@vnf.fr
Contact bureau ETP / 04 72 56 59 26 / betp.ddev.rhonessaone@vnf.fr