

POINT 4 : Le schéma portuaire du bassin Rhône-Saône-Méditerranée

Introduction Président MOREL

Ce dossier entre dans une phase active. L'OITC demande à VNF comment ce schéma va être élaboré et surtout comment les CCI gestionnaires de port du bassin, ainsi que l'OITC y seront associés ?

Intervention Anne ESTINGOY, Chef de l'Arrondissement Développement de la Voie d'Eau à la Direction Régionale, VNF




Schéma portuaire du bassin

- **Contexte**
 - Priorité affichée aux modes de transport fluvial, ferroviaire et maritime (suites du VRAL)
 - Mise en œuvre du plan Rhône (CPIER)
- **Objectifs (horizon 10 à 15 ans)**
 - Anticiper les besoins en terme d'offre portuaire
 - Définir une stratégie de développement et d'organisation de l'offre portuaire (filiales à développer, infrastructures/ superstructures, synergies à encourager...)
 - Disposer d'une stratégie de programmation des investissements
 - Positionner dans tous les documents d'urbanisme et de planification les emprises futures pour 20 ans
- **Partenaires**
 - Maîtrise d'ouvrage: VNF
 - Cofinancements: Etat, 4 régions, CNR
 - CCI, collectivités territoriales, ...

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009




Schéma portuaire du bassin

Calendrier de réalisation

- **2006**
 - Elaboration du schéma portuaire de la basse vallée du Rhône
- **2007**
 - 18 septembre 2007: approbation en CTTI du CPIER
- **2009**
 - Prestataire retenu : Conteneur Terminal Service
 - Notification du marché en octobre 2009
 - Démarrage de l'étude au 4ème trimestre 2009
 - Durée de l'étude: 12 mois

Commission transport fluvial et maritime - OITC 2009

Il s'agit d'une initiative prévue dans le Plan Rhône, qui n'est prise qu'à l'échelle du bassin, car elle ne fait pas l'objet d'une prescription au niveau national. La direction de VNF a décidé d'élaborer ce schéma à la suite d'une initiative tout à fait similaire en 1995, qui est devenue obsolète. Il est prévu d'instituer un comité de pilotage des cofinanceurs et **un comité de suivi technique de travail auquel l'OITC sera associé.**

Le bassin est précurseur avec cette initiative qui va permettre d'alimenter une réflexion nationale. VNF espère que si un schéma national voit le jour, le bassin disposera de toute la matière, des connaissances et de la vision prospective des ports, pour alimenter ce schéma national.

D é b a t e t p r i s e s d e p o s i t i o n

❖ Concernant la **corrélation entre les différents documents prescriptifs du type DTA et SCOT et ce schéma portuaire**, l'OITC rappelle qu'il ne comporte aucune prescription juridique, même si ce document a une certaine légitimité politique. En revanche, il a vocation à fournir tous les éléments de connaissances et de réflexions qui vont permettre de s'exprimer dans les divers schémas de cohérence, et autres schémas de prospective ou de programmation régionaux ou nationaux. **Son contenu doit donc être partagé par l'ensemble des acteurs et faire l'objet d'une large consultation tout au long de son élaboration.**

Il est ajouté que dans le cadre de la DTA lyonnaise, la vision de VNF a permis de faire inscrire dans la DTA le rôle majeur du port E. Herriot. Le port de Lyon est présenté comme un équipement intermodal majeur, autour duquel il faut construire un système portuaire incluant l'ensemble des plateformes portuaires du bassin. De ce fait, les SCOT ont dû prendre en compte les prescriptions de la DTA. A ce titre Loire-sur-Rhône a été affiché comme un site sur lequel devait être élaborée une stratégie de développement coordonnée.

L'OITC rappelle que la plupart des ports du bassin sont rattachés à une CCI qui ont systématiquement des avis à donner sur les SCOT et les PLU. A ce titre, il faut être très vigilant pour faire acter un certain nombre d'emprises foncières destinées à devenir un jour des zones portuaires.

❖ L'OITC mentionne qu'il est nécessaire de conserver l'efficience du réseau portuaire existant. Ce schéma doit permettre de veiller à ce que les plates-formes portuaires ne se trouvent pas dans une concurrence inutile qui les pénaliserait. Il importe de trouver un juste équilibre entre les projets et éviter que la mobilité d'équipements portuaires existants ayant bénéficié de fonds publics soit fragilisée par de nouveaux investissements publics à proximité. D'où la nécessité d'élaborer une stratégie, non pas locale, mais globale.

L'OITC recommande par conséquent que les chambres consulaires se réunissent en préalablement aux réunions préparatoires à ce schéma ce qui permettrait de rassembler les demandes et de créer une pré-coordination au niveau départemental.