

COMPTE RENDU du « 5 À 7 » du 3 JUILLET 2014

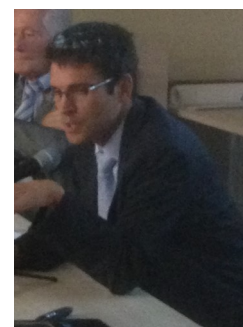
DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE  
DE VIENNE-SUD SALAISE/SABLONS

C'est devant une salle bien remplie que  
**Jean-François GROS** présente les  
intervenants :



**M. Daniel RIGAUD**  
président du Syndicat Mixte de la ZIP de Salaise/Sablons

**M. Vincent DAON** directeur du Syndicat Mixte



**M. Christian MARCOU** Vice-Président de la CCI Nord Isère

**M. Nicolas CHARTRE** Responsable du développement  
à la Direction Territoriale Rhône-Saône de VNF.



**Mme Cécile MAGHERINI** Directrice Régionale de Vienne à la CNR

**M. Nicolas CHARTRE** signale que VNF n'a pas de mission spécifique de contrôle de la concession sur ce site qui a été confié, par concession, de l'Etat à la CNR. Une sous-concession a été accordée à la CCI pour le port. VNF a par contre une mission de développement du transport fluvial à l'échelle du bassin Rhône Saône, y compris le Rhône, donc.

Le port de Salaise est le deuxième du bassin, après le port de Lyon.

Il dispose d'une bonne accessibilité et de bonnes emprises pour le développement futur.

C'est un port à vocation locale, régionale et même de bassin, d'importance stratégique.

Sous l'autorité du préfet de région un schéma portuaire piloté par VNF pour le pôle métropolitain lyonnais et ses territoires d'influence (de Villefranche à Salaise) est en cours d'élaboration et de concertation au travers d'un comité de pilotage large incluant les ports, les territoires et les acteurs économiques.

Il s'agit de passer d'une approche port par port à une approche globale du système portuaire et de définir un plan de développement pour l'ensemble des ports dans un cadre stratégique territorial et transport partagé.

Ce schéma traite de toutes les filières de fret notamment la filière containers qui présente de forts enjeux, particulièrement à Salaise qui possède des atouts pour compléter l'offre apportée par le port de Lyon Edouard Herriot.



**M. Daniel RIGAUD** indique que le site présente une grande capacité et qu'il est susceptible d'accueillir un grand projet. Il convient de bien réfléchir, de ne pas se précipiter et d'essayer d'attirer de grosses entreprises dans un projet partagé par tous. Il conviendra aussi d'organiser une bonne gouvernance pour le développement du site.

**M. Vincent DAON** présente la zone à l'aide d'un power point.

Elle est bien située dans le bassin du Rhône : à 40 km de Lyon et Valence, proche de Saint Etienne et Grenoble. Elle recouvre un vaste espace de 330 ha dont 100 ha propriété de l'Etat concédés à la CNR avec 13 ha consacrés au port public. 110 ha sont déjà commercialisés, il reste 170 ha à aménager et 50 ha sont inconstructibles.

Elle bénéficie d'une très bonne desserte multimodale : 3,5 km de bord à voie d'eau, un embranchement ferroviaire direct, à 1km d'une sortie de l'autoroute A7, avec des pipelines qui traversent la zone.



La volonté du Syndicat Mixte est de consolider l'inter-modalité, à savoir 45% par la voie d'eau et le fer, d'accueillir de nouvelles activités industrielles et de services en veillant à ne pas gâcher les grands espaces (15ha) et d'instituer un management environnemental dans une « charte pour un espace industriel responsable et multimodal ».

Une « Maison du projet » va être réalisée, par l'installation d'une péniche hors d'eau, pour l'accueil des entreprises, des équipes du Syndicat et de l'aménageur, ainsi que les diverses réunions. Elle devrait être disponible au printemps 2015.



Le projet démarre vraiment en 2014 avec le pacte financier, la stabilisation de la gouvernance, le lancement de la promotion du site, la création de la ZAC et le traité de concession avec un bilan d'aménagement de 130 millions d'euros sur 22 ans.

**M. Christian MARCOU** déclare que le port de Salaise fait partie des établissements gérés par la CCI Nord Isère. Il va fêter ses 30 ans. La CNR est concessionnaire des terrains et la CCI est propriétaire du matériel d'exploitation, assez important, avec les bâtiments et les équipements de manutention.

La CCI a des contrats avec plusieurs industriels. Il y a une grande diversité d'activités (800 000 tonnes par an) qui concernent le stockage et le transport : céréales, charbon, carbonates, produits du bâtiment (carrelages,...). Il y a aussi une activité ferroviaire, un train par jour avec le département de la Mayenne, et des trafics à l'export, par fluviomaritimes, à destination du Maghreb.

Le bilan financier du port est positif (résultat à deux chiffres).

**Mme Cécile MAGHERINI** rappelle que la création du port est liée à l'aménagement de la chute de Péage-de-Roussillon.

La CNR a toujours soutenu le développement économique et la création d'emploi sur le site de Salaise.

Il y a une capacité d'extension du port et du site portuaire, de 35 ha, unique et stratégique. Il est prévu d'y accueillir des activités utilisatrices de la voie d'eau et du fer et d'y établir une réserve foncière pour une escale conteneurs, à vocation locale, adossée à un chantier de transport combiné rail-route.

La CNR assurera ses missions de concessionnaire et déploiera les moyens associés à ces Missions d'Intérêt Général pour ce grand projet partenarial reconnu d'intérêt général et porté par la Région Rhône-Alpes.

**M. Jean-François GROS** remercie les intervenants. Il ouvre le **débat** en faisant remarquer que c'est la première fois que la CNR est partenaire dans une Zone d'Aménagement Concerté.

**M. Daniel RIGAUD** reconnaît l'effort qu'a fait la CNR : elle a joué le jeu pour un projet d'ensemble et elle est rentrée dans la dynamique de l'outil d'aménagement : la ZAC.

**Mme Cécile MAGHERINI** rappelle que l'échéance de fin de la concession actuelle de la CNR est 2023 alors qu'il faut avoir une visibilité qui va au-delà de cette échéance. Il faudra réfléchir aux moyens à mobiliser et aux aménagements à prévoir par la CCI.



**Question : le projet dispose de beaucoup de qualités mais la gouvernance apparait compliquée.**

**M. Daniel RIGAUD** indique que la conduite d'opération est assurée par le Syndicat Mixte aidé par un comité stratégique. Il est fondamental que le projet ne déraile pas. Une charte et un comité d'agrément sont déjà en place. Il s'agit de ne pas accepter n'importe quoi, il faut des activités utilisatrices de la voie d'eau et du fer. Il faut organiser la gouvernance autour d'un projet partagé avec un comité de pilotage stratégique comprenant tous les acteurs de l'aménagement.

**Question : qu'en est-il de l'innovation dans ce projet ?**

**M. Daniel RIGAUD** : il a été fait appel à des étudiants avec l'aide de « la Maison du Fleuve Rhône » pour avoir un autre regard, ainsi qu'à des grands professionnels de l'urbanisme pour rechercher des modèles innovants pour la multi-modalité.

**Question : comment sont desservies, par voie d'eau, les parcelles qui ne sont pas en bord d'eau ?**

**M. Daniel RIGAUD** : le problème du brouettage depuis le fleuve sera examiné au cas par cas avec l'entreprise concernée.

**Question : Pourquoi n'est-il pas prévu de darse ?**

**M. Daniel RIGAUD** : ça a été envisagé à une époque et il ne faut pas éliminer cette possibilité.

**Question : quelle est la profondeur de la zone ?**

**Réponse** : environ 1 km.

**Question : quelles sont les difficultés actuelles de la batellerie ?**

**M. Nicolas CHARTRE** : sur le bassin du Rhône la batellerie connaît une période difficile car le trafic du vrac est en baisse. Cette baisse a une répercussion directe sur la cale qui est captive dans un bassin fermé. Le préfet a réuni les interlocuteurs pour réfléchir sur les pratiques commerciales.

**M. Jean-François GROS** clôt le débat, remercie tous les acteurs et invite les participants à partager un moment de convivialité autour du pot de l'amitié.

