

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD651

présenté par

Mme Bureau-Bonnard, M. Blanchet, M. Marc Delatte, M. Perea, Mme Hérin, Mme Melchior,
M. Simian, Mme Gipson, M. Matras, M. Barbier, Mme Brulebois, M. Sorre, M. Haury,
M. Trompille, M. Cazenove, Mme Brugnera, M. Thiébaud, M. Batut, M. Fiévet, M. Cellier et
Mme Tanguy

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER E, insérer l'article suivant:**

Le titre II du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« *Chapitre IV*

« *Schéma national de développement des ports intérieurs*

« *Art. L. 4324-1.* – Il est institué un schéma national de développement des ports intérieurs dont l'objet est de définir l'armature portuaire du réseau fluvial national afin de répondre aux besoins actuels et futurs du report modal. Il localise les plateformes portuaires existantes et en projet qui le composent et précise leurs besoins en termes d'emprise foncière, de capacités d'accueil et de développement de l'infrastructure. Voies navigables de France est chargé de son élaboration pour le compte de l'État.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les ports et quais fluviaux sont « les portes d'entrée et de sortie » sur le réseau navigable. Ils font partie intégrante de l'infrastructure fluviale, au même titre que les gares pour le réseau ferré ou les échangeurs pour le réseau autoroutier. Ils sont la condition sine qua non de l'existence même du trafic fluvial. La préservation et le développement des espaces fonciers portuaires et des quais d'interface fluviaux du réseau navigable national, indispensables pour garantir à long terme sa fonction navigation et sa capacité à répondre aux enjeux du report modal, représentent par conséquent un enjeu national et relèvent de la responsabilité de l'État.

Le réseau des voies navigables doit pouvoir disposer d'emprises foncières suffisantes à la fois pour accueillir des entreprises qui ont impérativement besoin de leur propre interface fluviale, et pour développer des services portuaires qui permettront à des clients multiples de traiter la rupture de charge de leurs marchandises (manutention, stockage,...).

Or, la préservation et le développement des sites portuaires se heurtent souvent à de grandes difficultés dues aux conflits entre les enjeux locaux et les enjeux nationaux. Il en résulte des risques d'affectation irréversible de certains espaces à forte valeur fluviale, en zones immobilières ou en espaces de loisirs. Pour préserver le réseau national des ports intérieurs et lui permettre de répondre aux besoins du futur, il est nécessaire que l'État puisse obtenir l'inscription de leur vocation dans les documents d'urbanisme.

L'étude d'impact du projet de LOM met en avant l'importance de cette question, soulignant la nécessité de « favoriser des implantations industrielles et/ou logistiques en bordure de voie d'eau ou du réseau ferré, en zones urbaines comme en zones rurales, à travers les documents de planification ». Le projet de LOM n'apporte pourtant pratiquement aucune mesure en rapport avec cet objectif.

S'agissant d'une infrastructure nationale, il revient en premier lieu à l'État de désigner les plateformes portuaires actuelles et futures constituant l'armature portuaire du réseau fluvial national et de préciser leurs besoins en terme d'emprise foncière, de capacité d'accueil et de développement de l'infrastructure.

Autrement dit l'État doit se doter d'un « schéma national de développement des ports intérieurs ». Cet outil permettra la prise en compte des enjeux de développement de l'infrastructure portuaire dans le cadre de l'élaboration des documents de planification, à commencer par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

L'article L. 4251-2 du CGCT indique que le SRADDET doit prendre en compte « les projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes en termes d'investissement et d'emploi ». À ce titre les plateformes portuaires constituant l'armature portuaire du réseau fluvial national ont vocation à être inscrites dans les SRADDET puis prises en compte dans les SCOT et PLU.

Il convient de souligner que la Conférence nationale sur le fret fluvial qui s'est déroulée en 2016 avait conclu à la nécessité d'élaborer un tel schéma aux fins de faciliter l'inscription des enjeux portuaires dans les documents de planification.