



MARCHÉ PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

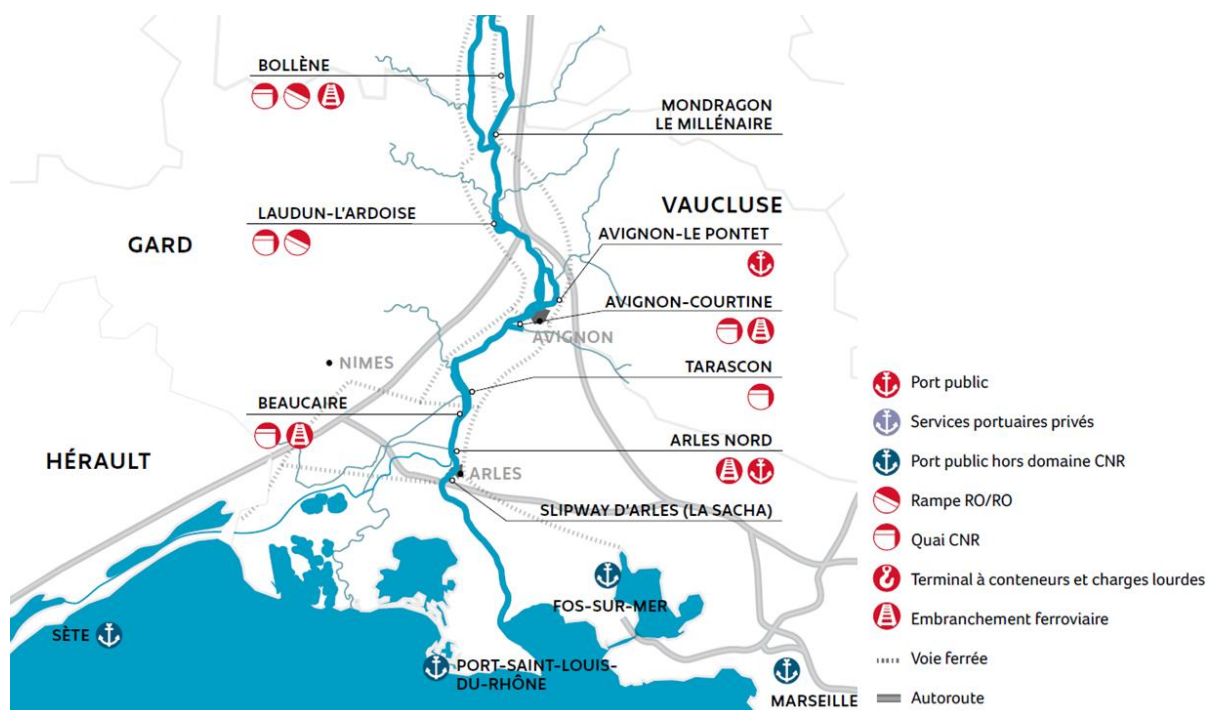
ETUDES D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LES PERSPECTIVES DU PORT FLUVIAL DU PONTET

(CCTP) - CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

MARCHE PUBLIC N° 2025-401-001

ARTICLE 1 - PRESENTATION DU PORT DU PONTET

Le port du Pontet est un port fluvial situé sur la rive gauche du Rhône, au nord d'Avignon, dans le département de Vaucluse. La Chambre de Commerce est concessionnaire du port du Pontet depuis le 18 octobre 1961. Le contrat la liant à l'Etat avait une durée de 50 ans. En 2011, la CCI Vaucluse a obtenu une nouvelle concession de 30 ans, dont la CNR est le concédant depuis 2022.



Le port du Pontet bénéficie d'une situation géographique stratégique, au cœur de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à proximité des grands axes routiers (autoroute A7) et ferroviaires (ligne Paris-Marseille) bien que non rattachés directement au port. Il dispose d'un domaine portuaire de 8.5 hectares et d'un quai de 140 mètres de long. Il est embranché fleuve et route.

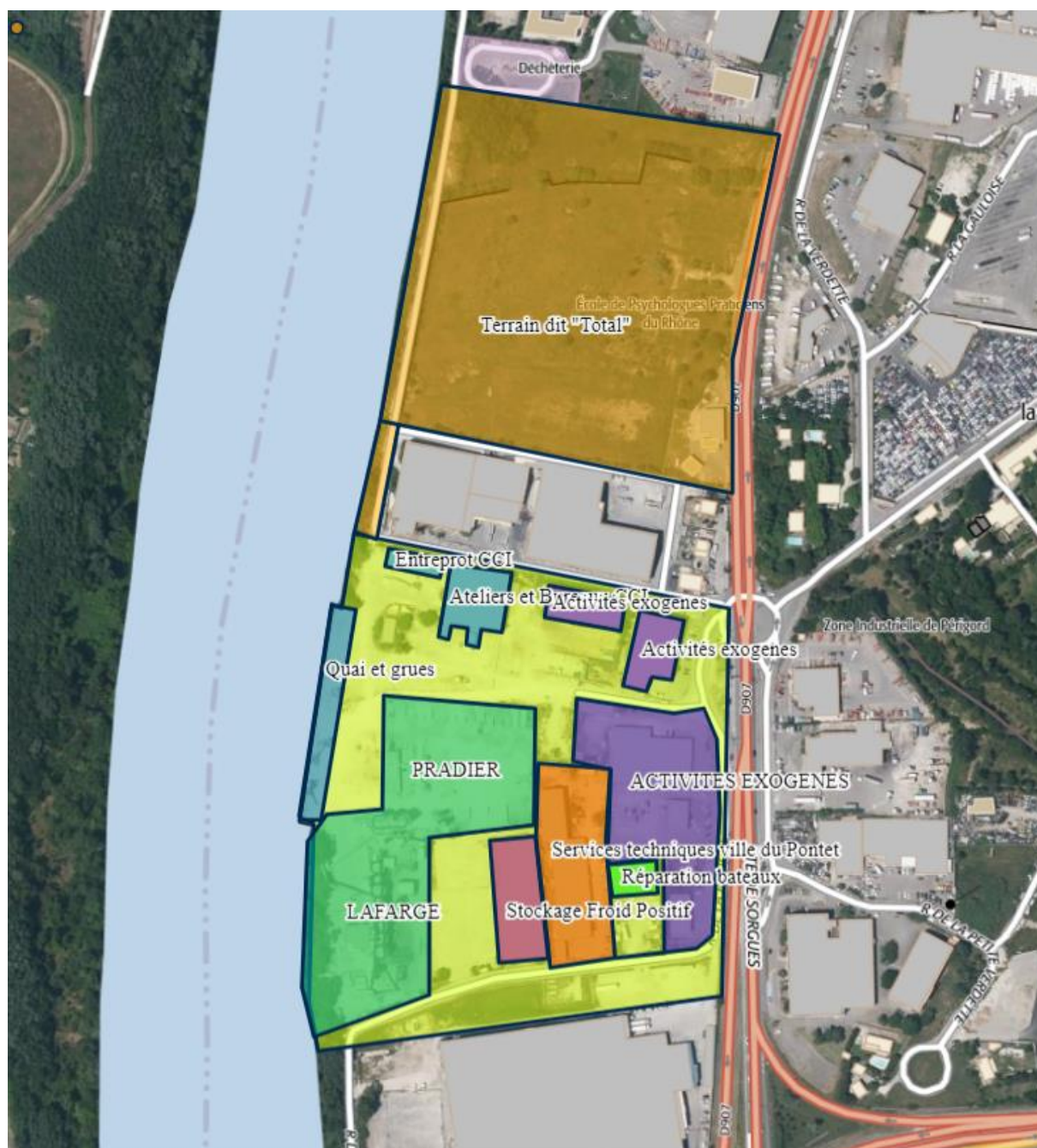
Le port du Pontet a deux activités principales, que sont la manutention et la gestion domaniale.

Pour la manutention il est équipé d'une grue mobile à câbles de 90 tonnes, d'une trémie fixe (alimentant deux clients en granulats), d'une pelle hydraulique de 70 tonnes, d'une trémie mobile, d'une goulotte de chargement et d'une chargeuse sur roues.

Il offre également des espaces de stockage couverts (1800 m²) et extérieurs, ainsi que des locaux administratifs et techniques. Le port du Pontet est accessible aux bateaux de classe V (jusqu'à 110 mètres de long et 11,4 mètres de large), avec un tirant d'eau de 3 mètres et un tirant d'air de 5,25 mètres.

Le port du Pontet fonctionne actuellement comme un port de transit, principalement dédié au transport de produits vrac (céréales, engrais, sable, gravier, etc.). Il accueille environ 150 bateaux par an, qui représentent un trafic fluvial de 200 000 tonnes de marchandises. Cette activité est essentiellement liée aux entreprises PRADIER, LAFARGE Béton et LAFARGE granulat, 3 acteurs importants du secteur du BTP.

Pour la gestion domaniale, le port gère une zone de 5.5 hectares qui regroupe 11 entreprises.



Ces entreprises, qui emploient environ 80 salariés au total, sont spécialisées dans les activités de négoce, de stockage, de distribution, de transformation, ou de recyclage de produits divers (bois, métaux, déchets, etc.).

Le port du Pontet bénéficie du soutien de plusieurs partenaires institutionnels, tels que la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), qui est le concessionnaire du fleuve et qui réalise des travaux d'aménagement et d'entretien du chenal et des berges, ou encore Voies Navigables de France (VNF), qui est l'autorité chargée de la régulation du trafic fluvial et de la sécurité de la navigation, le conseil régional PACA, le département de Vaucluse, Le Grand Avignon.

ARTICLE 2 - PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX

Compte tenu des baisses d'activités du transport fluvial de produits vrac, la CCI de Vaucluse souhaite réaliser une étude d'opportunités afin de déterminer les usages futurs de ce port en favorisant le report modal sur le fleuve. Le fluvial apparaît comme une solution de transport décarboné et complémentaire au transport routier, nécessaire au pré et post acheminement. Le Port a un rôle de plateforme logistique et d'échanges permettant une ouverture sur le territoire.

Une première étude d'opportunité sera complétée par une étude de faisabilité et de réhabilitation du port, dimensionnée en fonction des premiers résultats. Elle conditionnera le choix de réhabilitation, de réaffectations, de destruction ou de construction de certains bâtiments.

L'étude doit tenir compte de l'exploitation du terrain dit « ex TOTAL » comme opportunité d'extension et d'accueil de nouvelles activités en lien avec le port. En effet le terrain « ex TOTAL » est relié au port actuel par une voie type « chemin de halage » qui peut être viabilisée.

L'espace « ex TOTAL » pourrait accueillir une station de production multi-énergies et permettre de répondre à des enjeux de dernier kilomètre sur Avignon (liée à la contrainte CFE).

Il est important dans le cadre du contexte d'étude de prendre en compte :

- Les orientations stratégiques de CNR pour ses sites industriels et portuaires, notamment dans le secteur méridional du Rhône.
- Les résultats de l'étude du schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône Méridional portée par VNF, en particulier pour le port du Pontet.
- Les besoins et les attentes des acteurs économiques locaux, régionaux et nationaux, en matière de transport multimodal, de logistique, d'implantation et de services portuaires.
- Les opportunités et les contraintes liées au foncier, à l'environnement, à l'urbanisme, aux risques, à la réglementation, à la concurrence et à la gouvernance du port du Pontet.
- Les enjeux de développement durable, de transition énergétique et écologique, d'économie circulaire et de valorisation du territoire.
- Les synergies à créer avec le centre-ville et l'aire urbaine d'Avignon (notamment lié à l'anticipation de la ZFE).

ARTICLE 3 - OBJET ET CONTENU DE LA PRESTATION

L'étude est une étude découpée en deux tranches :

- Tranche 1 : Etude d'opportunité
- Tranche 2 : Etude de faisabilité

Etude d'opportunité

- Une analyse des filières et des flux potentiels de report modal vers le fluvial ou autre mode de report (ex : ferroviaire...), à partir d'une cartographie des entreprises et des ZAE du territoire, d'entretiens avec des chargeurs et des transporteurs, et d'une étude de benchmark avec d'autres ports similaires. Cette partie s'inscrira dans une continuité de l'étude de modernisation, de développement et d'insertion urbaine et paysagère du port du Pontet au

sein du bassin économique du Grand Avignon. La présente étude devra élargir le champ d'application.

- Une concertation sous forme d'entretiens des logisticiens du territoire et des entreprises les plus utilisatrices de transports du territoire Vauclusien afin d'évaluer les possibilités de report modal, les contraintes, les aménagements et conditions nécessaires. Cette concertation doit être exhaustive afin de pouvoir dégager des pistes sérieuses de développement. Les lettres d'intérêt des entreprises cibles pourront être demandées pour soutenir le positionnement stratégique.
- Une concertation des EPCI pour une évaluation des possibilités de report modal (déchets par exemple) mais aussi d'apport de nouvelles énergies par le fluvial (hydrogène par exemple)
- Une concertation des acteurs du dernier kilomètre pour évaluer l'intérêt de la zone portuaire pour eux (recharge de vélos cargos, de véhicules électriques, d'apport de marchandises)
- Analyse des autres ports du Rhône pouvant interagir avec celui du pontet, suivant quelles modalités, pour quels produits.
- Analyse des flux de transport routier passant par le Pontet pour desservir Avignon
- Une analyse des besoins en énergie (hydrogène et biocarburant notamment) du territoire et l'intérêt du port et de la zone ex-Total comme espace d'échange et de fourniture.
- Un positionnement stratégique consécutif à l'analyse contextuelle et territoriale. Ce positionnement doit proposer plusieurs scénarios en indiquant du quantitatif et du fléchage d'activités.
- Une analyse du marché et de la concurrence, incluant une étude de la demande actuelle et potentielle de transport fluvial et de services portuaires sur le secteur d'influence du port du Pontet mais aussi sur une zone Sud France, bassin méditerranéen voire Territoire national pour un positionnement plus large, une identification des segments de marché porteurs et des besoins spécifiques des clients, une évaluation des forces et des faiblesses du port du Pontet par rapport aux autres ports de la région, une analyse des opportunités et des menaces liées à l'évolution du contexte socio-économique, réglementaire et environnemental.
- Une proposition de scénarios de développement du port du Pontet, incluant une définition des objectifs stratégiques, des axes de diversification et de valorisation des activités portuaires, des investissements nécessaires et des modes de financement possibles, des partenariats à nouer ou à renforcer avec les acteurs locaux, des impacts attendus en termes de création de valeur, d'emploi, de développement durable et de rayonnement territorial.

Etude de faisabilité

- Sur la base de l'étude d'opportunité et des besoins exprimés, l'étude doit permettre d'estimer la faisabilité de restructuration pour accueillir ces nouvelles activités (aménagements, besoins techniques, chiffrage économique, projection temporelle, parties prenantes... L'ensemble de la faisabilité de la restructuration en terme, notamment de nouveaux aménagements devra tenir compte des délais de réalisation compte tenu des aspects réglementaires en cours (urbanisme.....) et des futures autorisations d'exploitation éventuelles (ICPE.....).
- Une analyse des derniers audits réalisés sur les équipements et infrastructures du Site pourrait orienter certains investissements.
- Une étude d'aménagement du site portuaire, comprenant un diagnostic, une programmation, deux scénarios d'aménagement (un scénario complémentaire en option) et un plan d'aménagement, ainsi qu'une évaluation technique, financière, environnementale et

réglementaire des investissements à réaliser sur les infrastructures, les équipements, les bâtiments, les accès et les services portuaires.

- Une étude de faisabilité d'une extension du site portuaire sur le foncier adjacent, en prenant en compte les mêmes éléments que pour l'étude d'aménagement, ainsi que les modalités de raccordement au site existant et de gestion du foncier.
- Une recommandation du scénario le plus pertinent et le plus réaliste, incluant une justification de son choix, une estimation de sa rentabilité économique et sociale, une évaluation des risques et des opportunités associés, un calendrier de mise en œuvre et un plan d'actions opérationnel. Ce scénario devra s'inscrire dans le cadre de la durée de la Concession accordée par l'Avenant entre la CNR et la CCI afin de caler les amortissements générés par ces nouveaux investissements sur cette durée.
- Une étude de gouvernance du site portuaire, proposant un modèle organisationnel, juridique et financier adapté aux besoins des partenaires et des utilisateurs du port, ainsi qu'un plan d'actions et de communication pour la mise en œuvre du projet.

L'étude globale, sur les deux tranches, devra comporter comme livrable :

- La remise d'un rapport final des études et ses annexes.
- Une restitution claire et synthétique servant de présentation.

Les deux tranches doivent faire l'objet dans la réponse d'une proposition de retroplanning intégrant un copil de lancement, des cotech intermédiaires, un copil de fin de tranche « étude d'opportunité ». Ce copil donnera lieu à un « go no go » par rapport aux scénarios proposés. Suivant cette étape le prestataire travaillera sur la faisabilité d'un des scénarios.

ARTICLE 4 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'ETUDE

L'étude sera suivie avec une équipe dédiée (cotech) :

- Chef de projet de l'étude d'opportunité : Pierre BROUARD
- Chef de projet de l'étude de faisabilité et référent technique : Franck ENAULT

- Interlocuteur administratif :

- Regis LAURENT

Un comité de pilotage validera les axes stratégiques et les étapes des 2 tranches.

La composition du comité de pilotage chargé du suivi de l'étude (regroupant à minima des représentants de CNR, de VNF et de la CCI)

- Le calendrier prévisionnel des réunions du comité technique, qui devra être validé par le chef de projet de l'étude. Ce calendrier est à fournir par le prestataire de l'étude en réponse au marché.

ARTICLE 5 – DELAIS

Les deux tranches devront s'enchaîner en intégrant une validation de scénarios. L'ensemble de l'étude doit tenir sur un temps de 9 mois et devra être initiée dès la notification.

Les dates de validation des scénarios et les modalités de suivi de l'avancement de l'étude seront validées conjointement entre le prestataire et le chef de projet de l'étude lors du démarrage de la mission.

ARTICLE 6 - ELEMENTS DIVERS

Les documents annexes pourront être fournis sur demande du candidat, tels que :

- Le schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône Méridional porté par VNF.
- Les études et les diagnostics existants sur le port du Pontet, notamment en matière de trafic fluvial, d'infrastructures, d'équipements, de bâtiments, d'environnement, de réglementation et de risques.

ARTICLE 7 - CONTENU DE L'OFFRE TECHNIQUE ET FINANCIERE

- Un mémoire technique présentant la compréhension du sujet, la démarche proposée, les outils et les moyens mobilisés, la méthode et le process proposé, les partenaires éventuels, les risques et les points d'attention identifiés, les modalités de coordination et de communication avec le maître d'ouvrage et les parties prenantes, les références du candidat sur des projets similaires.
- Un planning prévisionnel des différentes tranches de l'étude, avec les livrables intermédiaires et finaux, les réunions et les points d'étape, les délais et les échéances.
- Une décomposition du prix global et forfaitaire de l'étude, avec le détail des coûts par tranche, par type de dépenses.