



LIAISONS

La lettre d'Information de l'Association Seine-Moselle-Rhône

– Septembre 2004 –

Avant-propos d'André ROSSINOT
Président de l'Association Seine-Moselle-Rhône

Je suis très heureux de vous présenter le premier numéro de la lettre d'information « Liaisons », qui, tous les 6 mois, va paraître pour faire un point de situation sur les grands sujets de la voie d'eau sur lesquels notre association se doit de prendre position.

Il nous est en effet apparu, avec le bureau de l'Association Seine-Moselle-Rhône, qu'il convenait de créer un bulletin destiné à entretenir et développer entre ses membres une communication forte autour d'objectifs partagés, afin de rendre notre action encore plus efficace et lisible.

Nos rubriques et nos colonnes sont donc largement ouvertes à ceux d'entre vous qui auraient des articles à nous faire parvenir afin d'en faire utilement profiter l'ensemble des adhérents et promouvoir ainsi un vrai esprit de solidarité.

Il me semble qu'une telle initiative vient légitimement compléter les opérations de lobbying déjà menées, soit avec nos propres couleurs, en lien avec l'Association Seine-Nord Europe ou encore sous l'égide du Comité PROVOIDEAU.

Ces derniers mois en particulier, l'Association Seine-Moselle-Rhône a, grâce à différentes démarches, exprimé son entier soutien et sa pleine approbation aux décisions du CIADT du 13 décembre 2003, qui représente une avancée allant tout à fait dans le sens de nos priorités.

A cette occasion, la volonté a été fortement exprimée par les pouvoirs publics de donner l'impulsion à une nouvelle politique des transports, multimodale, tournée vers l'Europe, en vue de la constitution d'un vrai maillage à grand gabarit, et soucieuse du respect du développement durable.

Avec le lancement des études d'avant-projet de la liaison fluviale Seine-Nord, dans le cadre de Seine Escaut, le choix d'un chef de projet désigné par Voies Navigables de France et la décision de réaliser l'Ecluse Fluviale de Port 2000, la France semble avoir renoué avec une politique fluviale ambitieuse digne de ce nom.

Au-delà de ces choix d'infrastructures essentiels au titre de la révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), l'Association restera vigilante quant au rôle, aux moyens et aux missions dévolus à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports, dont la création annoncée, si elle vient à se concrétiser, représentera une donnée majeure.

2004 correspond aussi à l'entrée, dans une phase active, des études de cadrage et d'opportunité d'une future liaison Moselle-Saône, avec la réunion de son Comité de Pilotage, ce projet ayant naturellement vocation à venir, le moment venu, compléter le maillage territorial dont Seine-Nord marque la première et indispensable étape préalable.

Pour le 40^{ème} anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle, au titre de la France, de l'Allemagne et du Luxembourg, la Ville de Nancy aura la grande joie d'accueillir, les 25 et 26 octobre prochains, la première Convention européenne des acteurs de la navigation fluviale, avec un colloque réunissant des personnalités françaises et européennes de tout premier plan, et une double exposition.



André ROSSINOT
Maire de Nancy
Ancien Ministre

La liaison fluviale à grand gabarit entre la Moselle et la Saône

Le point sur l'étude préliminaire socio-économique

Par Didier CAUVILLE

Directeur inter-régional VNF – Nord Est

La genèse

La connexion inter-bassins entre le Rhône et la Moselle est une problématique qui représente un enjeu majeur pour le développement du transport fluvial en France. Ces préoccupations se sont traduites par l'inscription d'études préliminaires dans les XII^{èmes} contrats de plan Etat-Région (CPER) de la région Lorraine et de la région Rhône-Alpes qui couvrent la période 2000-2006. Toutefois, le projet d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Moselle et la Saône n'a pas été retenu aux schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises, approuvés par décret en avril 2002.

Pour la région Lorraine, le contrat de plan souhaite "valoriser les échanges Nord-Sud en renforçant les performances multimodales". Les actions programmées visent donc une "*utilisation optimale des capacités de la Moselle grâce... aux recherches de connexions multimodales et de maillage avec le grand gabarit*". Aux termes d'une convention d'exécution, signée en décembre 2000, la maîtrise d'ouvrage de ce volet fluvial est confiée à Voies Navigables de France, avec pour objectif notamment de "*préparer l'évolution du réseau à grand gabarit et les conditions de transfert du trafic de fret vers la voie d'eau en étudiant ...l'opportunité de réaliser la liaison Moselle-Saône ...*".

Pour la région Rhône-Alpes, l'objectif du CPER est de "*rendre les trafics nord-sud plus fluides, en organisant une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports*" et "*d'ouvrir la région à l'international*". Pour le transport fluvial, cela se traduit par la réalisation d'une "*étude globale sur l'opportunité du désenclavement du réseau vers le nord et son intégration au réseau européen*".

Les élus des deux régions, soutenus par l'État et VNF, ont souhaité harmoniser leur démarche. Le budget ainsi disponible pour conduire la réflexion est de 991 k€, dont 762

k€ au titre du CPER Lorraine, financés à 50% par la région, et 229 k€ au titre du CPER Rhône-Alpes, financés aux 2/3 par la région, le complément étant apporté par l'État ou VNF.

Le principe d'une réflexion en deux phases a été retenu, la première d'ordre socio-économique, la seconde portant sur les aspects techniques et environnementaux.

Un comité de pilotage réunira les deux Régions, l'État et Voies Navigables de France, ainsi que le président de la commission territoriale des rivières et canaux de VNF pour la région Lorraine. **La première réunion de ce comité se tiendra le 25 octobre 2004**, dans le cadre de la célébration à Nancy du quarantième anniversaire l'ouverture de la Moselle à grand gabarit. La participation d'autres régions, voire d'autres partenaires, y sera étudiée.

Les objectifs de l'étude d'opportunité socio-économique

La première étude envisagée, sous l'intitulé étude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Méditerranée – ports de la mer du Nord et Europe de l'Est, vise à évaluer l'intérêt général d'une liaison navigable du point de vue socio-économique, en particulier en terme de transport et d'aménagement du territoire, à partir d'une vision prospective de l'évolution des infrastructures et du transport multimodal de fret dans le corridor européen C2, corridor qui correspond au sillon rhodanien, au sillon mosellan et au Rhin jusqu'aux ports belges et hollandais.

L'opportunité de la liaison à grand gabarit Saône-Moselle sera analysée de manière combinée à différentes échelles territoriales (Europe à 15 et à 25, France, régions traversées et impactées, ports et agglomérations riveraines) et à différentes échelles de temps (2020, horizon des schémas multimodaux de services collectifs de transport et 2030), en prenant en compte les évolutions probables correspondantes, notamment au niveau de la cale (navires fluvio-maritimes, nouvelles unités...) et de la politique européenne et nationale. Elle intégrera les évolutions prévisibles des autres modes de transport, complémentaires et/ou concurrents (route, rail). L'approche sera réalisée, pour les différents produits, secteurs d'activités ou filières concernés, à un niveau de détail et de

décomposition qui soit pertinent et fiable par rapport à ces horizons éloignés et qui détaille les éléments jugés les plus porteurs et/ou les plus susceptibles d'évolutions (conteneurs notamment).

Le choix d'un prestataire

Sur la base de ces objectifs, la direction interrégionale de Voies Navigables de France de Nancy a lancé une consultation au niveau européen.

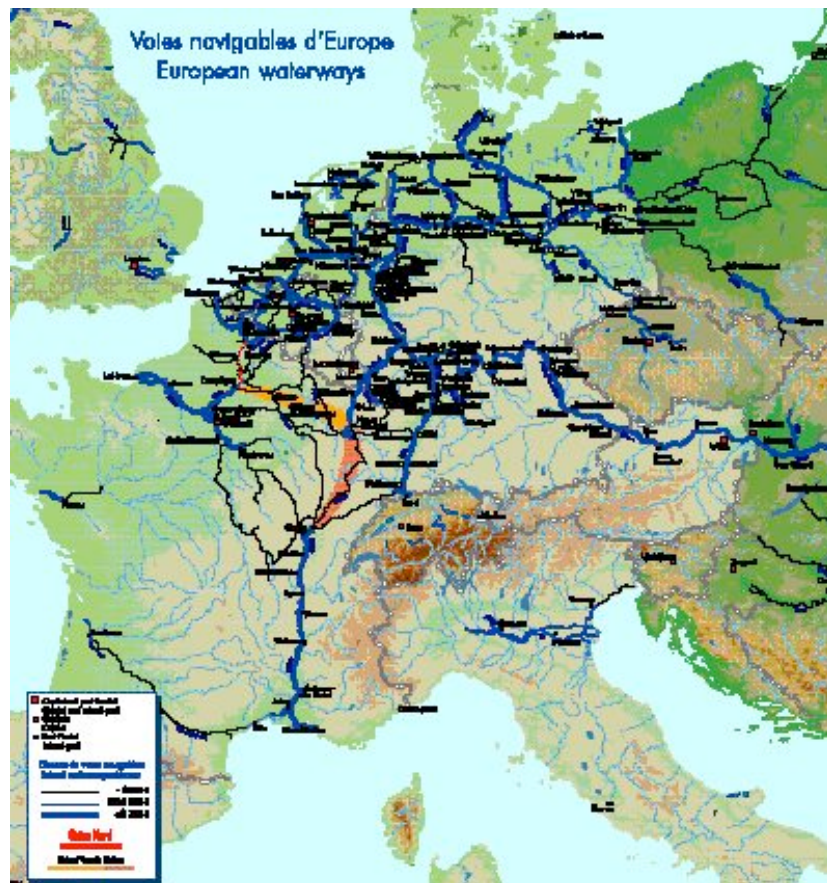
Le prestataire retenu est un groupement franco-belge constitué des bureaux d'études Catram Consultants et Buck Consultant International, entouré d'experts prospectivistes groupés autour de Michel SAVY, professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées et à l'université Paris XII, directeur de l'Observatoire des politiques et stratégies de transports en Europe, membre du Conseil de prospective de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

Le montant du marché est de 277 476,55 €.

Le déroulement de cette étude est prévu de début septembre 2004 à fin août 2005, période au cours de laquelle le prestataire réalisera une trentaine d'interviews auprès des acteurs concernés par les différentes thématiques, au niveau régional, national ou européen, de la sphère publique ou privée.

Cette démarche logique apporte néanmoins une réponse originale à la problématique de l'étude d'une infrastructure à long terme, par la démarche prospectiviste en adéquation avec ces horizons et l'accompagnement pédagogique auprès des décideurs. Les références des deux cotraitants et des experts garantissent la solidité de l'expertise et une ouverture sur les réflexions prospectives nationales et sur les enjeux européens.

Il s'agit bien pour l'ensemble des partenaires, élus régionaux, représentants de l'État et Voies navigables de France, le maître d'ouvrage, de disposer d'éléments techniques pour préparer la démarche de débat qui s'ouvrira ensuite.



FOCUS sur...

Le projet d'écluse fluviale « Havre - Port 2000 »

La réalisation de l'écluse fluviale du Port du Havre « Port 2000 » a été décidée lors du CIADT du 18 décembre 2003. Le projet initial Port 2000 ne prévoyait pas, jusqu'à cette décision, une connexion fluviale directe entre les nouvelles installations portuaires existantes.

Le CIADT, sous l'impulsion du Premier Ministre, a donc décidé que le projet d'écluse fluviale de Port 2000, dont le coût est estimé à 100 M d'Euros, sera lancé et mis en œuvre de façon articulée à la montée en puissance des équipements maritimes.

L'objectif principal de ce projet d'écluse fluviale vise à doter le Havre d'un réel hinterland fluvial lui permettant ainsi de rivaliser avec ce qui existe pour les plus grands ports européens tels qu'Anvers et Rotterdam. L'objectif, dont la finalité est à la fois logistique et économique, est bien de chercher à limiter le coût des transbordements depuis et vers les navires en permettant aux bateaux fluviaux d'arriver à portée de grue des navires maritimes.

Grâce à cette réalisation majeure, on envisage une augmentation de l'essor du trafic fluvial sur la Seine, qui, il faut le rappeler, s'est déjà caractérisé en 2003 par une augmentation de plus 80% du transport de conteneurs. Le premier semestre 2004 poursuit cette tendance positive avec 30 % de croissance par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

D'ici là, le CIADT a demandé aux acteurs concernés de préciser « les conditions techniques et économiques de la desserte fluviale de Port 2000 afin d'optimiser les coûts de transbordement ».

A 25, l'Europe fluviale sera plus forte !

2004 est aussi l'année de l'Elargissement de l'Europe. Les nouveaux pays entrant ont une vocation fluviale affirmée de par leur géographie et leur économie. Le réseau européen de fluvial se densifie grâce l'intégration de nouvelles liaisons fluviales déjà existantes et de projets fluviaux en gestation. Il est donc vital pour la France d'être connectée à ce grand réseau européen.

Le réseau s'étoffe, tant en nombre de kilomètres de voies navigables qu'en capacité des flottes européennes :

Transport fluvial en millions de tonnes km (en 2002)

Allemagne	64166
France	6939
Belgique	7558
Pays-Bas	40908
Autriche	2271
Hongrie	1668
Pologne	587
République Tchèque	618

Longueur des voies navigables dans les nouveaux Etats membres en km (en 2001)

République tchèque	664
Estonie	320
Hongrie	1373
Lituanie	436
Malte	0
Pologne	3812
Slovaquie	172

L'Association Seine-Moselle-Rhône et l'actualité des régions :

Mise en œuvre de démarches de progrès en région sous l'égide de VNF: les avant projets sommaires d'itinéraire des voies navigables (APSIVBN), et les contrats de progrès avec les ports maritimes.

Les directions régionales de VNF sont engagées à réaliser d'ici à 2007 en concertation avec les partenaires locaux sur les voies sur lesquels le transport fluvial est structurant, des APSIVN afin de permettre de déterminer les aménagements à réaliser sur ces itinéraires pour fiabiliser les niveaux de service et augmenter la productivité et la rentabilité du transport fluvial.

- **Seine aval, canal du Rhône à Sète et petit Rhône, Saône au grand gabarit :** Sur les voies concernées par l'action de l'association, les études en cours seront achevées fin 2004. Il s'agit par exemple de définir les investissements à réaliser pour obtenir d'ici à 10 ans la résorption des goulets d'étranglement, ou limiter les arrêts imprévus à une demi journée ou les chômages à 1 ou 2 semaines par an. Les APSIVN tiennent également compte de l'aspect hydraulique (crues) et du développement local.
- **Canal du Rhône à Sète :** Nos propositions devraient prochainement se concrétiser avec la réalisation des essais de navigation de barges industrielles entre Aigues Mortes et Sète après la suppression du goulet d'étranglement des portes du Lez à Palavas.

Deux contrats de progrès engagent par ailleurs les partenaires du développement du transport fluvial sur les **bassins Rhône Saône et de la Seine** et dans les ports maritimes de Marseille-Fos d'une part et de Rouen et Le Havre d'autre part en visant en particulier la coopération avec les ports fluviaux, notamment ceux de Paris, Lyon et d'Aproport.

Le bilan dressé le 1^{er} juillet dernier du contrat liant VNF, la CNR et le port de Marseille-Fos a mis en évidence le développement du trafic fluvial sur l'axe Rhône Saône et au port de Marseille, notamment la multiplication par 12 des conteneurs depuis 3 ans mais aussi de l'ensemble des pré et post acheminements fluviaux en croissance de 25 % sur 2002. Ces résultats très positifs et les perspectives encore plus encourageantes sont à mettre au crédit des actions engagées par tous les partenaires ; investissements, (outils de manutentions, zones portuaires, ports « avancés », nouveaux opérateurs fluviaux), amélioration des conditions de passage des barges fluviales dans le port (contrat de « fenêtres », simplification des procédures douanières, mise en réseau des systèmes de gestion, terminaux dédiés...).

Par ailleurs le volet « navigation » adopté par la CNR et ses nouveaux actionnaires dans son plan quinquennal 2004-2008 confirme à hauteur de 40 M d'€, l'ambition de fiabiliser et d'améliorer la qualité de service de la navigation sur **le Rhône** en sécurisant les ouvrages, d'installer un dispositif d'information des usagers, et d'engager plusieurs actions concrètes comme par exemple la construction d'un terminal conteneurs à Lyon, pour favoriser le transport fluvial.

- **La Seine :** Le Port de Paris, de Rouen et du Havre ont signé avec VNF fin 2003 un contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux. Les trois grandes orientations de ce contrat concernent les ports (compétitivité du passage portuaire, possibilité de transport sur quatre hauteurs, développement de filières, suivi des trafics...) et la promotion.
- **L'axe Compiègne Reims entre la Marne et l'Aisne :** Il dessert les régions céréalières du nord de la Champagne et les carrières de la vallée de l'Aisne et bénéficie d'une connexion privilégiée avec les ports maritimes de la Basse Seine ou avec la future liaison Seine Nord. Il fait l'objet d'un programme d'amélioration de ses caractéristiques techniques permettant de porter son gabarit de 250 à 350 tonnes et à assurer un fonctionnement optimal des ouvrages. L'investissement correspondant est de 26,5 M d'€ pris en compte partiellement par les contrats de Plan Etat Région Picardie et Champagne Ardenne à hauteur de 6 et de 8 Millions d'€, le solde restant à la charge de VNF. En cours de finalisation le dossier d'avant projet sera soumis aux différentes enquêtes dès le mois de novembre 2004 pour une validation finale fin 2005 et un lancement des travaux au cours du premier semestre 2006.

Se mettent ainsi en place des actions de nature à crédibiliser encore le transport fluvial dans la double perspective de son exploitation d'aujourd'hui sur les grands bassins du Rhône et de la Seine, mais aussi et surtout dans celle de la mise en service à moyen ou long terme des grands équipements portuaires Port 2000, Fos 2XL et les grandes liaisons fluviales de leur desserte.

* * *

Ainsi de manière concomitante à la réalisation de Seine-Nord Europe et anticipatrice à celle de Moselle Saône et de Seine Moselle, l'Association manifeste un intérêt constant à l'amélioration des équipements et des conditions de navigation des deux grands axes majeurs Est-Ouest et Nord-Sud du Havre au sillon lorrain et de ce dernier au débouché méditerranéen dans une perspective européenne.

Appel à adhésion 2004

L'Association Seine-Moselle-Rhône remercie les personnalités et institutions qui, par leur concours et leur contribution financière, donnent à nos convictions les moyens de vivre et de s'exprimer, pour la modernisation des bassins de la Seine, du Rhin, de la Moselle, du Rhône et de la Saône et pour leur connexion par des liaisons fluviales à grand gabarit.

Bourgogne, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Lorraine, Provence Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Côte D'or, Isère, Meuse, Moselle, Oise, Saône-et-Loire, Seine-Maritime, Seine-et-Marne, Epinal, Mâcon, Metz, Nancy, Nogent-sur-Seine, Saint-Etienne, Thionville, Rouen, CCI de l'Ain, CCI de Beaune, CCI de Châlon-sur-Saône-Autun et Louhans, CCI de Mâcon-Charolles-Tournus, CCI de Meurthe-et-Moselle, CCI de Nord-Isère, CCI de Reims et d'Eprenay, CCI de Saint-Etienne-Montbrison, CCI de Versailles Val d'Oise Yvelines, CCI de Villefranche et du Beaujolais, CCI Territoire de Belfort, CRCI de Lorraine, Chambre d'Agriculture de l'Aube, Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne, Chambre d'Agriculture de l'Yonne, ADPF, GIE Interportuaire de Rouen / Le Havre, Port Autonome de Paris, Port Autonome de Strasbourg, Comité des Armateurs Fluviaux, Compagnie Fluviale de Transport, Compagnie Nationale du Rhône, Consortium pour les voies navigables de l'Est et du Sud-Est, Mahieu SA, UNICEM Ile-de-France, URPG, Voies navigables de France.

BULLETIN D'ADHÉSION A L'ASSOCIATION SEINE-MOSELLE-RHÔNE

8, rue Saint Florentin 75001 Paris
ou par fax au : 01.42.86.80.16

Je soussigné, M.....soutient l'action de l'Association Seine-Moselle-Rhône
en adhérant à l'Association.

Nom de la collectivité ou de
l'organisme.....

Date :/...../.....

Nom du signataire et signature.....

Bulletin à retourner avant le 31 octobre 2004