
LIAISONS

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

Numéro 5 – Décembre 2008

Editorial
d'André ROSSINOT
*Président de l'Association
Seine-Moselle-Rhône
Président de la Communauté
Urbaine du Grand Nancy
Ancien ministre*



Cette année 2008 aura permis à notre association de faire preuve de mobilisation, d'enregistrer de bonnes nouvelles et de voir les principaux dossiers fluviaux franchir des étapes importantes.

Le projet de loi de programme " Grenelle de l'environnement ", actuellement en discussion au Parlement, propose en effet de nouvelles orientations en matière de transport avec un objectif de croissance de 25 % de la part de marché du fret non routier d'ici 2012.

Pour soutenir cette croissance durable des modes de transport massifiés, le transport fluvial est appelé à jouer toute sa carte. Le réseau fluvial magistral fera l'objet d'un " plan de restauration et de modernisation " et " la desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue ". Deux grands projets manifestent également cette nouvelle dynamique du transport fluvial : les liaisons Seine-Nord Europe et Moselle-Saône.

Déclarée d'Utilité Publique le 12 septembre 2008, la réalisation du canal Seine-Nord Europe est inscrite au cœur du projet de loi. VNF, son maître d'ouvrage, prépare actuellement le lancement de l'Avis d'Appel Public à la Concurrence au début de l'année 2009. Sa mise en service est attendue d'ici 2015. Outil de développement durable des territoires, Seine-Nord Europe constituera également un des grands projets du plan de relance de l'économie française, comme l'a affirmé le Président de la République dans son discours du 4 décembre 2008 à Douai.

La liaison Moselle-Saône constitue l'étape suivante du processus de maillage fluvial du territoire et de son ouverture à l'Europe fluviale. Le projet de loi " Grenelle de l'environnement " adopté en première lecture à l'Assemblée Nationale après la réintroduction de l'amendement évoquant le principe d'un débat public indique que " les études nécessaires à (sa) réalisation seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012 ". Notre association ne peut que se féliciter de cette feuille de route et remercier les parlementaires mobilisés autour de ce grand projet. Il s'agit désormais de conforter et d'accompagner cette nouvelle dynamique conférée au projet. Cela passera par la confirmation de l'objectif de débat public pour Moselle-Saône à l'occasion des prochains débats parlementaires, mais également par le bouclage définitif du financement des études complémentaires, notamment dans le cadre des Contrats de Projet Interrégional Plan Rhône (CPIER et Lorraine 2007-2013). Notre association poursuivra cet objectif dans une logique de dialogue et de co-production avec l'ensemble de nos partenaires, seul facteur d'efficacité et de progrès.

Au moment où le projet s'apprête à passer devant le Sénat en vue de son adoption dans les termes arrêtés il convient de rester vigilants et mobilisés et je forme le vœu au seuil de cette nouvelle année qu'elle permette de franchir de nouvelles avancées pour les projets que nous soutenons. Je vous souhaite, ainsi qu'à vos proches, une très heureuse année 2009.

Sommaire

Pages 2 et 3 : Dossier spécial sur l'Assemblée Générale de l'association

Page 4 : Actualités du transport fluvial / Priorités de l'association pour l'année 2009

Moselle-Saône : maillon manquant de la liaison européenne Rhin-Moselle-Rhône-Méditerranée

Pour son Assemblée Générale 2008, notre association était accueillie par le Conseil Régional de Rhône-Alpes, " *une région engagée dans une politique forte de report modal en matière de transport de fret* ", comme l'a souligné son représentant, Pascal PROTIERE. L'ambition de la région est de doubler le trafic fluvial à l'horizon 2013. Son ouverture fluviale vers le nord passera par la réalisation du maillon Saône-Moselle-Rhône.

En ouverture des débats, le Président André ROSSINOT a fait le point de l'actualité du projet en évoquant le Comité de pilotage de l'étude tenu à Metz le 7 décembre dernier et rappelé toute l'importance de la politique de maillage fluvial du territoire. C'est dans

cette logique de maillage et d'interconnexions européennes que l'association Seine-Moselle-Rhône a soutenu la réalisation prioritaire de Seine-Nord Europe. Cette logique de maillage s'est naturellement imposée dans le projet de loi de programme " Grenelle de l'environnement " qui fixe désormais un objectif de débat public en 2012 pour le projet Moselle-Saône. Il s'agira désormais en 2009 d'accompagner les efforts de communication, de pédagogie et de remontée d'informations sur le terrain, afin de préparer dans les meilleures conditions ce débat public.



*De gauche à droite : René BEAUMONT, Sénateur de Saône et Loire,
André ROSSINOT, Président de l'association,
Pascal PROTIERE, Conseiller régional de Rhône-Alpes,
Jean-François DALAISE, Vice-Président trésorier de l'association*

Cette Assemblée Générale a été riche en interventions, avec Michel MARGNES, Président de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), Thierry DUCLAUX, Directeur Général de Voies navigables de France (VNF), Nicolas BOUR, Directeur de la mission Seine-Nord Europe de VNF et Jean-Philippe MORETAU, Directeur interrégional Nord Est de VNF. Leurs interventions sont toutes disponibles sur le site web de l'association www.seine-moselle-rhone.asso.fr

Le volet navigation du 2ème plan de missions d'intérêt général de la CNR

Michel MARGNES, Président de la CNR, a présenté les priorités du futur plan de missions d'intérêt général de la CNR pour la période 2009-2013. Le budget de ce 2ème plan devrait se situer entre 153 et 160 M€ (après 127 M€ pour la période 2004-2008), dont 33,5 M€ pour le volet navigation.

Il s'agira notamment de fiabiliser la chaîne des écluses et les ouvrages d'accostage, mais également d'améliorer les conditions de navigation sur la voie d'eau. Des actions de promotion de la profession de bateliers visant notamment la formation seront menées en partenariat avec les Régions. La qualité du service à la navigation sera améliorée grâce au système d'information fluviale et de télégestion des ouvrages. Une stratégie globale de développement du transport fluvial visant le développement économique des ports fluviaux et leur management environnemental sera encouragée.

Le projet de mission d'écoute des territoires

A l'occasion de l'Assemblée Générale du 3 juillet 2007, avait été évoquée l'éventualité de confier à l'association Seine-Moselle-Rhône, une mission d'écoute de terrain et de remontée d'informations pour le compte du Comité de pilotage du projet Moselle-Saône. Plusieurs réunions de travail au cours du deuxième semestre 2007 ont permis à l'association d'affiner une proposition globale de services, en liaison avec un consultant spécialisé.

Notre association reste mobilisée pour accompagner les travaux du Comité de pilotage et déployer ce dispositif de consultation et de sensibilisation des territoires au projet Moselle-Saône, notamment dans un premier temps auprès des grandes collectivités et institutions territoriales.

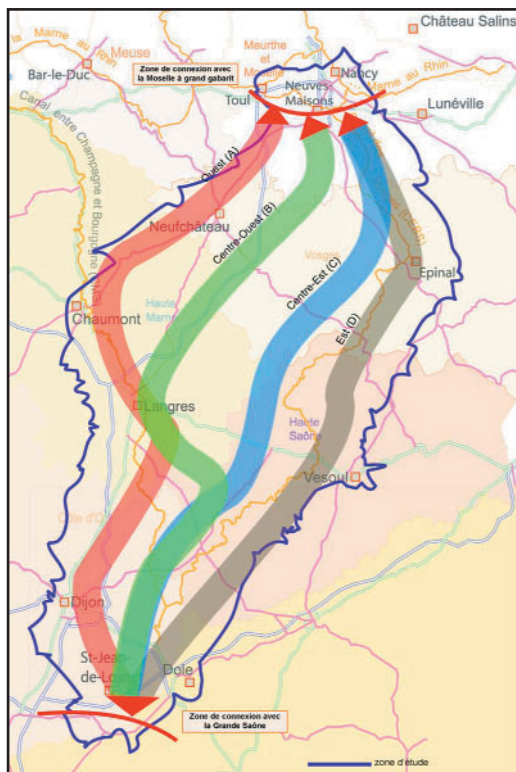
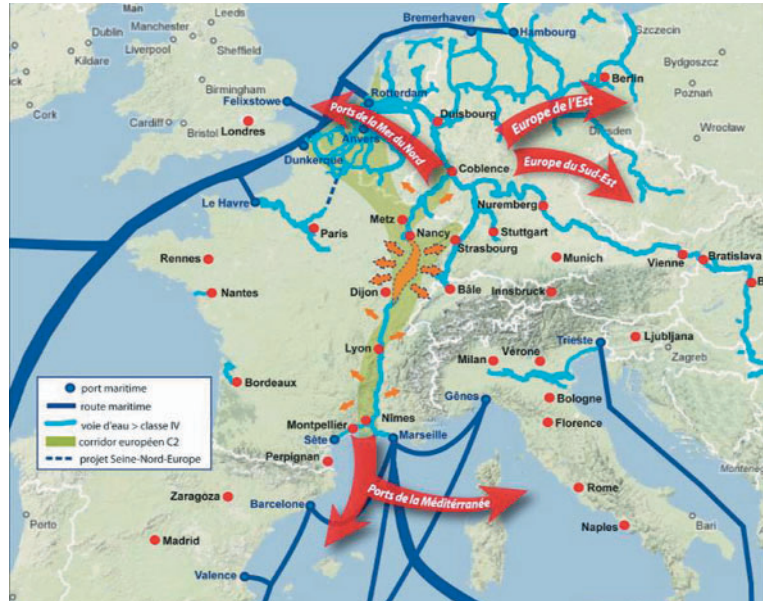
Les études complémentaires à réaliser pour être au rendez-vous du débat public en 2012

Après avoir rapellé les principaux enjeux de la liaison Moselle-Saône, Jean-Philippe MORETAU, Directeur interrégional Nord Est de VNF, a présenté les orientations des études complémentaires à réaliser dans la perspective du débat public.

Il s'agit tout d'abord d'estimer le potentiel de trafics conteneurisés Europe-Asie et de la desserte de l'Europe. Ensuite viendront l'étude des dessertes multimodales de l'hinterland des ports de Fos-Marseille et de Sète et l'optimisation des nœuds multimodaux sur l'axe " Port de Fos-Marseille ou Sète - Moselle à grand gabarit " au profit des régions concernées par le projet et dans une perspective européenne.

Le volet technico-environnemental des études de faisabilité sera enfin complété par l'analyse précise des conditions d'alimentation en eau de l'ouvrage qui nécessitera vraisemblablement des retenues de sécurité et les retombées socio-économiques du projet seront estimées. Enfin, l'ensemble des incidences du projet sur l'environnement sera calculé : prélèvements d'eau, biodiversité, économies de CO₂ et de gaz à effet de serre.

Ces études et informations collectées viendront enrichir la procédure de débat public à mettre en œuvre d'ici 2012. Ce débat portera alors sur l'opportunité de la liaison Moselle-Saône, son intérêt socio-économique et le choix des options de passage, à l'échelle des couloirs.



4 couloirs de passage potentiels

Les études techniques et environnementales ont permis d'identifier quatre couloirs potentiels :

A : couloir Ouest, Neufchâteau-Chaumont-Dijon (en rouge ci-contre)

B : couloir Centre Ouest : Bassigny - plateau de Langres (en vert)

C : couloir Centre Est (en bleu)

D : couloir Est, Epinal-Vesoul-Dole (en gris)

Ces couloirs ont été identifiés après 3 étapes. La première consiste à recenser les contraintes physiques et les enjeux environnementaux. Il s'agit ensuite de déterminer et caractériser les grands couloirs potentiels au regard des sensibilités du territoire et notamment la disponibilité de la ressource en eau. Enfin, les couloirs potentiels sont évalués à partir d'une analyse multicritères et d'un ordre de grandeur du coût sur la base d'un référentiel technique.

Plan de relance pour l'économie : le transport fluvial en 1ère ligne !

A l'occasion de la présentation du plan de relance pour l'économie, le 4 décembre 2008 à Douai, le Président de la République a souligné combien les grands projets contribueront au soutien de l'économie.

4 Mds € seront ainsi investis sur la période 2009-2010 pour accélérer la modernisation et le développement des réseaux de transport, énergétiques et des services postaux.

Dès 2009, 1,4 Md € supplémentaires seront consacrés l'an prochain aux infrastructures et aux équipements structurants. 100 M€ seront mobilisés pour réaliser des travaux d'entretien

fluvial et de reconstruction de barrages (sur l'Oise et sur la Seine à Chatou notamment) prêts à être lancés. 70 M€ seront mobilisés pour réaliser les acquisitions foncières et les travaux préparatoires nécessaires à l'accélération des grands projets majeurs d'infrastructures, dont la LGV Bretagne-Pays de Loire, la seconde phase du TGV Est, le Canal Seine Nord Europe... Pour les projets financés en partenariat public-privé, il est proposé de mettre en place un mécanisme permettant de débloquer les financements prévus : l'Etat pourra, au cas par cas, apporter une garantie à la dette émise par la société porteuse du projet. Et les fonds d'épargne (livret A et livret de développement durable) placés sous la gestion de la Caisse des Dépôts pourront être utilisés pour des prêts au financement de ces projets.



Gestion centralisée du trafic sur le Rhône

Lors de l'Assemblée Générale du 27 novembre 2008, la CNR a présenté son projet de modernisation de la voie navigable. Il s'agit de créer un centre de gestion unique à Chateaufort qui conduira à distance l'ensemble des 14 écluses du Rhône et régulera le trafic. Les écluses seront pilotées à distance par un opérateur en contact avec les bateaux. Ce centre de gestion apportera en temps réel de l'information sur le trafic ainsi que sur les conditions de navigation. Il sera en veille permanente et participera à la gestion des situations de crue. La sécurité de la navigation en sera accrue. L'ouverture de ce centre est prévue pour mai 2009. Toutes les écluses y seront raccordées fin 2011.

Les priorités 2009 pour l'association pour les bassins de la Seine et du Rhône

En 2009, l'association sera particulièrement attentive à certains dossiers relatifs aux bassins de la Seine et du Rhône.

Pour le bassin de la Seine, il s'agit de mener rapidement un programme de restauration globale des ouvrages sur la Seine amont. La desserte au grand gabarit Va du port de Nogent-sur-Seine doit également être une priorité. Pour le port du Havre, sans renoncer à la réalisation de l'écluse fluviale de Port 2000, l'association soutient le projet de raccordement du grand canal du Havre au canal de Tancarville et du chantier de transbordement multimodal qui lui est associé.

En ce qui concerne le bassin du Rhône, il faut se féliciter du futur raccordement direct des terminaux de Fos, 2XL et suivants, au Rhône et la réalisation des zones et quais dédiés au traitement des manutentions fluviales. Autre motif de satisfaction : l'aménagement au gabarit Va du canal du Rhône à Sète, dont le financement a été confirmé dans le cadre du contrat de projet Etat/Région Languedoc Roussillon. Enfin, à l'image des efforts déployés sur la Seine, le renforcement de l'armature portuaire et logistique du Rhône se poursuit. Le projet de zone industrialo-portuaire de Salaise-sur-Sanne, soutenu par la Région Rhône-Alpes et la CNR, en constitue une manifestation exemplaire.

Agenda : La prochaine Assemblée Générale de l'association se tiendra à Dijon avant l'été 2009