



Assemblée générale et rencontre-débat 2013

**L'association soutient le projet de desserte fluviale de Fos 2XL à Marseille
et encourage VNF à finaliser les études Saône-Moselle.Saône-Rhin**

L'association Seine-Moselle-Rhône, présidée par André ROSSINOT, a tenu son Assemblée générale annuelle à Marseille, le vendredi 22 novembre 2013 au siège du Grand Port Maritime de Marseille, et proposé un débat à ses membres, acteurs de la voie d'eau, élus et décideurs économiques, sur le développement du transport fluvial sur les axes du Rhône, de la Saône et de la Moselle, soit le corridor multimodal européen « Mer du Nord – Méditerranée ».

Lors de cet événement, l'association a rappelé son soutien aux initiatives de développement du transport fluvial, telles que la création de MedLink Ports ou le projet de desserte fluviale directe de Fos 2XL. En ce qui concerne le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin, l'association a rappelé son attachement à voir les études, laissées inachevées à la suite des recommandations de la Commission Mobilité 21, être finalisées et partagées avec les territoires concernés. Cette demande, également formulée par le Consortium International pour le développement des voies navigables, a reçu une première réponse avec « les réflexions sur un projet de synthèse des études réalisées » évoquées par Pascal GIRARDOT, Directeur Général délégué de VNF.

Etudes Saône-Moselle.Saône-Rhin : un projet de synthèse serait envisagé par VNF

Pour rappel, le classement du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin par la Commission Mobilité 21 dans les projets à « horizons plus lointains » a abouti à la suspension de la procédure prévue de débat public et des études associées. André ROSSINOT, Président de l'association, avait déjà publiquement déploré ce classement et le peu de place accordée d'une manière générale par la Commission au transport fluvial. A Marseille, il a de nouveau insisté sur la nécessité de finaliser ces études sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF), « pour informer les territoires les plus concernés qui n'ont reçu aucune information officielle depuis le rapport de la Commission Mobilité 21 (...) mais également pour une question d'éthique car il s'agit d'argent public ». Cette demande a été également relayée par Françoise BRANGET, Présidente déléguée du Consortium International pour le développement des voies navigables et présente à Marseille, qui a accepté la proposition d'André ROSSINOT d'envisager une convergence d'actions et une coordination d'initiatives sur ce sujet entre les deux associations.

Membre de la Commission Mobilité 21, Louis NEGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer et co-Président de TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement), a rappelé que cette Commission s'était trouvée dans l'obligation d'être réaliste face à l'état des finances publiques et à celui des réseaux à entretenir. Le scénario retenu au final par l'Etat correspond à un investissement de 28 milliards sur les 10 prochaines années, a précisé Louis NEGRE, tout en soulignant qu'avec la suspension de l'écotaxe et la remise à plat de la fiscalité, « on s'écarte de ce scénario ». Il a rappelé que la Commission avait demandé un réexamen de l'ensemble des dossiers tous les 5 ans, laissant penser qu'un classement « à horizons plus lointain » pouvait ainsi évoluer. Pour l'association, il s'agit là d'un argument supplémentaire pour mener à bien les études engagées jusqu'à leur terme, d'autant plus que l'ensemble des Régions concernées par le projet, notamment la Lorraine, l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne, Rhône-Alpes, ainsi que PACA et le GPMM, ont décidé de participer financièrement à la préparation du débat public dont la loi du Grenelle 1 précisait qu'il devait se tenir d'ici à 2 012.

Interpellé sur ces études Saône-Moselle.Saône-Rhin, Pascal GIRARDOT, Directeur Général délégué de VNF, a précisé que le volet socio-économique de ces études n'avait pas été finalisé et qu'il restait des simulations de trafic à réaliser. Le budget nécessaire pour boucler ces études serait de quelques centaines de milliers d'euros. Dans le contexte actuel, l'établissement public VNF réfléchirait à la réalisation d'une première synthèse des études réalisées, qui pourrait être mise à disposition des territoires concernés. Quant aux études manquantes, elles pourraient éventuellement être finalisées dans le cadre des études sur le corridor multimodal européen n°9 « Mer du Nord – Méditerranée ».

Pour sa part, Didier LEANDRI, Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) a mis en exergue le fait que le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin avait pour objectif l'interconnexion de deux bassins de navigation européens stratégiques : celui du Rhin et du Rhône, et qu'il faisait ainsi partie des projets retenus par la Commission européenne pour le réseau central de transport à réaliser d'ici 2030, soit un horizon beaucoup moins lointain que l'année 2050 retenue par la Commission Mobilité 21.

Michel DOURLANT, Président de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale qui, rappelant l'initiative récente de la création de Transporteurs Fluviaux de France (T.F.F.) avec le CAF, a souhaité témoigner du soutien total des professionnels au projet Saône-Moselle.Saône-Rhin, et ce nonobstant la rétrogradation du projet dans l'ordre des priorités de la Commission 21.

Jean-François DALAISE, Vice-Président de l'association, a rappelé que la priorité numéro 1 en matière de grands projets fluviaux restait la réalisation de Seine-Nord Europe. Le rapport du Député Rémi PAUVROS, en charge de la mission de reconfiguration du projet, est attendu dans les prochaines semaines. Pour Jean-François DALAISE, la progressivité de la mise en œuvre de la liaison européenne Seine-Escaut (dont Seine-Nord Europe est le maillon français) – solution préconisée par Rémi PAUVROS pour boucler le financement du projet et engager concrètement sa réalisation – pourrait constituer un exemple à suivre dès les prochains Contrats de Plan Etat-Région, pour Saône-Moselle.Saône-Rhin.

Structurer et élargir l'arrière-pensée du Grand Port Maritime de Marseille-Fos

Alors que le Grand Port maritime de Marseille-Fos a pour objectif de multiplier par 3 ou par 4 son trafic de conteneurs, pour atteindre d'ici 2030 les 3 millions voire 4 millions d'EVP traités (contre un million en 2013), la priorité est pour Jean-Claude TERRIER, Président du Directoire du port de Marseille-Fos et d'Intermed Gateways (association rassemblant les ports de Marseille, Gênes et Barcelone), de développer les services ferroviaires et fluviaux, massifiés, écologiques, compétitifs et fiables.

Pour ce qui est du développement du transport fluvial, la Direction du port maritime s'appuie sur l'association MedLink Port, qui renforce les liens entre les ports maritimes méditerranéens et les ports fluviaux du Rhône et propose des services à valeur ajoutée. La Direction porte également un projet de raccordement direct de la darse 2 du terminal Fos 2XL. Si le financement de ce projet est déjà acquis, sa mise en chantier est ralentie en raison des contraintes environnementales qui pèsent sur la zone de ce chantier. A ce stade, il est surtout besoin d'une décision d'arbitrage de la part de l'Etat.

Pour favoriser le recours au transport fluvial sur le Rhône, l'important est d'offrir aux industriels la capacité à s'installer bord à voie d'eau, selon Michel COTE, Directeur du développement économique et portuaire de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Le Rhône compte aujourd'hui 18 plates-formes logistiques dont 8 sont plurimodales. Et pour favoriser l'essor des trafics fluviaux, Michel COTE retient du rapport RAULIN deux propositions à mettre en œuvre : la mutualisation des coûts de manutention (THC) dans les ports maritimes français et le projet d'accès fluvial direct à la darse 2 de Fos 2XL évoqué précédemment.

Directrice de la Région Urbaine de Lyon (association de collectivités co-présidée par Gérard COLLOMB, président du Pôle Métropolitain, et Jean-Jack QUEYRANNE, président de la Région Rhône-Alpes), Anne DUBROMEL a également évoqué la nécessité d'accompagner le dialogue entre acteurs privés et publics sur les questions logistiques. Porteur du schéma de cohérence logistique et à l'origine de la création du Cluster logistique Rhône-Alpes, la Région Urbaine de Lyon aide à la reconnaissance de la filière logistique, au développement de la multimodalité et à son appropriation par les élus.

En conclusion, André ROSSINOT a rappelé, en ce jour de session plénière au Parlement européen de Strasbourg, les enjeux européens du projet sur lesquels l'association va faire porter ses efforts en 2014. Il a également annoncé pour l'année prochaine, qui marquera les 10 ans du partenariat entre le Consortium International pour le développement des voies navigables et l'association Seine-Moselle-Rhône, l'organisation d'une réunion d'information et d'échanges à Lyon Confluence.

Rappel sur l'association « Seine-Moselle-Rhône »

Créée en 1999 et présidée par André ROSSINOT, ancien ministre et Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy, l'association Seine-Moselle-Rhône entend contribuer au développement du transport fluvial à travers le soutien aux politiques de modernisation du réseau navigable français et d'interconnexion des grands bassins français par des liaisons fluviales à grand gabarit. L'objectif à terme est de permettre la connexion des bassins de la Seine, du Rhin, de la Moselle, du Rhône et de la Saône au réseau fluvial européen à grand gabarit afin de doter la France d'un maillage fluvial performant, offrant aux entreprises une nouvelle compétitivité et aux territoires de nouvelles perspectives de développement durable.

Contact presse : Yann JOSSE - 01.44.56.09.56 - yjosse@alliantis.fr