



Assemblée générale et réunion d'information et d'échange du 18 février 2015

« Corridor de transport multimodal Mer du Nord – Méditerranée : perspectives d'aménagements, stratégies fluviales et intermodales »

L'association demande à être pleinement associée aux études multimodales menées par VNF sur le corridor Amsterdam - Marseille

A l'occasion de l'Assemblée générale et d'une réunion d'échange organisée en présence d'acteurs territoriaux et responsables économiques, André ROSSINOT, Président de l'association Seine-Moselle-Rhône, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et ancien Ministre, a rappelé le caractère stratégique du projet de liaison fluviale Saône-Moselle-Saône-Rhin (SM.SR), qui doit constituer l'un des maillons clés du corridor de transport multimodal Mer du Nord – Méditerranée.

Alors que la voie d'eau s'impose comme un outil de compétitivité économique, de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique, l'association souhaite être plus associée aux démarches d'études multimodales de Voies navigables de France (VNF) sur le corridor Amsterdam-Marseille.

L'association encourage aussi les pouvoirs publics à soutenir le développement du transport fluvial via les Contrats de Plan Etat-Régions actuellement en négociation, et à organiser prochainement une restitution des études socio-économiques très largement engagées par VNF sur le projet SM.SR.

Les voies navigables : support de stratégies économiques, territoriales et climatiques

Pascal GIRARDOT, Directeur général délégué de VNF, a tout d'abord fait un point sur l'étude multimodale menée sur le corridor Amsterdam-Marseille par VNF, en lien avec RFF et différents partenaires dont le Port de Marseille. Cette démarche a pour objet de déterminer les stratégies multimodales à mettre en œuvre. Finalisée fin 2015, cette étude devrait constituer l'une des 3 principales bases de travail de Peter BALAZS, coordinateur du corridor européen multimodal « Mer du Nord – Méditerranée ». André ROSSINOT a vivement regretté que l'association et les territoires n'aient pas été associés à cette nouvelle démarche d'étude visant le transport combiné fer / fleuve. De son côté, Jean-François DALAISE, Vice-Président de l'association, estime que des infrastructures structurantes, comme le projet SM.SR, sont nécessaires pour étayer les initiatives de transport combiné.

Pour ce qui est des volets fluviaux des contrats de plan Etat-Régions, il est encore difficile d'être précis selon Pascal GIRARDOT car ces CPER sont en cours de négociation. Il estime néanmoins que le total des investissements fluviaux devrait être de 500 à 600 millions sur la période 2015 – 2020. Les bassins les plus concernés seront le Rhône (PACA, Rhône-Alpes) et le Nord avec les aménagements liés au projet Seine-Nord Europe.

En ce qui concerne les études Saône-Moselle-Saône-Rhin, Pascal GIRARDOT a rappelé que le Directeur général de VNF s'était engagé à réaliser une restitution. Parmi les études finalisées par VNF, les études de filière et le modèle de trafic constitueraient des éléments intéressants à partager. André ROSSINOT et Françoise BRANGET, au nom du Consortium international pour le développement des voies navigables, ont souligné l'urgence de ce partage d'information et la nécessité de ne pas abandonner ces études financées par de l'argent public.

Pour André ROSSINOT, il paraîtrait également logique que la future région « Champagne-Ardenne – Lorraine – Alsace », à l'image de la future région « Bourgogne – Franche Comté », puisse « engager une nouvelle réflexion sur les projets de développement économique et dans ce cadre étudier des sujets comme les projets Saône-Moselle-Saône-Rhin ou encore Seine-Est. » Il encourage ainsi les CESER de ces nouveaux ensembles régionaux à se saisir de ce sujet stratégique pour le quart Nord-Est français.

L'importance des ports intérieurs et de leur lien avec les ports maritimes

Parmi les autres interventions, le représentant de la ville de Nogent-sur-Seine a réalisé un point d'avancement de la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Il a été rappelé combien la ville de Nogent-sur-Seine a encouragé l'avancement de ce projet, en lien avec les acteurs économiques. Parmi les leviers utilisés : des investissements massifs ont été réalisés sur le port de l'Aube à Nogent-sur-Seine. Pour rappel, une enquête publique est prévue en 2016/2017, avec une mise en service potentielle à l'horizon 2020/2022.

Coordinateur de l'étude d'Entreprises pour l'Environnement (EpE) sur les stratégies des entreprises pour le climat, Julien COLAS, Responsable du pôle Climat-Energie d'EpE, a mis en exergue le rôle du transport fluvial dans les stratégies visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre. André ROSSINOT, qui représentera les intercommunalités françaises à l'occasion de la COP 21 prévue à Paris fin 2015, estime qu' « *il sera important de mettre en valeur les avantages écologiques et énergétiques de la voie d'eau à l'occasion de ce rendez-vous international dédié au climat* ».

En conclusion, Jacques TRORIAL, Président délégué de l'Union des Ports Français, a insisté sur l'importance de l'articulation entre ports maritimes et ports intérieurs. Il a pris l'exemple du port autonome de Liège qui vit en symbiose avec le port maritime d'Anvers, comme l'a souligné sa représentante. En vue d'une relance du projet SM.SR, l'un des points clés sera, selon lui, la capacité de la voie d'eau à capter les flux de trafics de conteneurs, notamment à partir des ports maritimes.

Faire du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin une priorité européenne d'aménagement

Alors que l'Union européenne soutient la réalisation de liaisons interbassins à grand gabarit comme Seine-Europe, que la Grande Région¹ a fait du projet Saône-Moselle une « priorité commune » et que l'Etat veut engager la transition énergétique et écologique, « *le projet SM.SR doit constituer une nouvelle priorité nationale et européenne, dans le sillage de Seine-Nord Europe* » selon André ROSSINOT.

Différents contacts seront établis au niveau européen par l'association pour conforter le caractère prioritaire et structurant de ce projet. Il conviendra également, selon André ROSSINOT, de suivre avec attention l'évolution du projet Seine-Nord Europe, et d'associer au prochain débat de l'association en 2016 les représentants de la future Société de projet.

Pour renforcer son action, l'association s'appuiera sur un Bureau qui sera renouvelé dans quelques semaines. Ce Bureau sera élargi en faisant appel à de nouveaux profils et différentes compétences, tout en prenant en compte les différents et futurs ensembles régionaux concernés et en associant pleinement le tissu des maires.

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

Créée en 1999 et présidée par André ROSSINOT, Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et ancien Ministre, 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

¹ La Grande Région réunit le Luxembourg, la Wallonie, la Lorraine, la Rhénanie – Palatinat, la Sarre et les Communautés française et germanophone de Belgique.