



**S E I N E  
M O S E L L E  
R H Ô N E**

**Assemblée Générale Ordinaire  
du jeudi 27 novembre 2008  
au Conseil Régional Rhône Alpes**

---

Rapport moral présenté au nom du conseil d'administration  
par  
Monsieur André ROSSINOT, Président de l'association

---

Après Marseille le 29 juin 2006, après le Havre le 9 juillet 2007, deux villes dont le développement est en grande partie lié à celui des deux "grands ports maritimes" du même nom, empruntant sous cette nouvelle terminologie les termes de la loi du 4 juillet 2008 réformant les ports autonomes, notre assemblée générale de ce jour se tient à Lyon – Charbonnières au Conseil Régional Rhône – Alpes.

Nul hasard dans ces choix tant ils rendent compte de la permanence des objectifs, du champ d'action de notre association et, pourquoi ne pas s'en féliciter, de la pertinence de la plupart de ses analyses et propositions.

Jugées parfois archaïques hier, ces dernières voient désormais tous les caractères de leur modernité reconnus voire appropriés, par les pouvoirs publics.

De la part de notre association qui n'y a jamais cédé, une telle affirmation ne s'analyse en rien comme une prise de position partisane puisqu'elle se fonde sur le vote quasi unanime de l'Assemblée Nationale ayant permis l'adoption du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du "Grenelle de l'Environnement"

Au-delà du caractère positif de ces futures dispositions législatives, le consensus politique qui s'est forgé autour d'elles constitue dans l'instant un réel motif de satisfaction, mais surtout le meilleur terreau pour que, demain, les objectifs affichés et les projets avancés soient tenus et réalisés pour un développement effectivement durable.

Aussi ce rapport propose :

- de rendre compte de l'activité de l'association,
- de formuler ses analyses sur les principaux dossiers du moment,
- de proposer les lignes d'action de l'association pour les années à venir.

### **1.00 – L'activité de l'association 2007 - 2008**

Si le contexte politique en faveur de la voie d'eau est marqué ces deux dernières années par d'incontestables avancées, il faut par contre regretter que le contexte économique cette dernière année n'ait pas été aussi favorable au transport fluvial.

Le résultat des trafics en 2007 a accusé en effet une contre performance heureusement limitée en volume - 0,9% – mais plus accentuée en prestations avec – 5,1% en TKM, dans un contexte des transports terrestres pourtant en hausse de près de 3%.

Cette contre performance vient contredire ponctuellement l'évolution globale positive de ces dernières années mais n'entame pas celle des trafics à haute valeur ajoutée, qui s'établit à + 7% et même 9,6% pour les conteneurs.

Il faut au chapitre des mauvaises nouvelles relever aussi les difficultés du bassin du Rhône qui a accusé en 2007 une baisse de 17,8% due pour l'essentiel aux trafics de l'agroalimentaire et de l'énergie.

L'année 2008, aux dernières nouvelles, reste voisine en résultat de 2007 avec une baisse appréciée sur 10 mois à environ 1%, comme pour rappeler que rien n'ait jamais acquis et qu'il faut poursuivre sans relâche ses efforts de conviction.

C'est une mission de notre association

### **1.1 - Suivi du Grenelle de l'environnement et contributions de l'association**

\* Un objectif à terme : la réalisation d'un réseau à grand gabarit de dimension européenne.

Dans la perspective des travaux menés par les groupes de travail créés à l'occasion du Grenelle de l'environnement durant le deuxième semestre 2007, notre association s'était fortement mobilisée afin de souligner l'intérêt de la poursuite du processus de maillage fluvial de notre territoire. Si le projet Seine-Nord Europe s'imposait comme une priorité en matière de réalisation, il convenait à nos yeux de préparer dans le même temps l'étape suivante avec la mise en œuvre du projet Moselle-Saône.

Cette mobilisation s'est traduite par la réalisation d'une contribution, en synergie avec d'autres acteurs du transport fluvial, et de courriers aux Ministres concernés et aux acteurs impliqués dans les groupes de travail. Ce travail a porté ses fruits, puisque les voies navigables ont constitué dans les conclusions des groupes de travail, un levier fort de la politique nationale de report modal. Ces conclusions mentionnaient également explicitement « la préparation du débat public sur la liaison Moselle-Saône » à travers la mise en place d'un « Comité opérationnel avec Voies navigables de France, l'Etat, les régions, les transporteurs routiers, les logisticiens, les industriels ».

La poursuite du processus du Grenelle de l'environnement a fait l'objet d'un suivi très vigilant de la part de notre association. Elle a pu ainsi réagir très vite sur la première proposition de projet de loi, dit « Grenelle de l'environnement 1 », au printemps 2008. Ce projet de loi de programme ne comportait plus la mention relative au projet Moselle-Saône, alors que ce projet apparaissait clairement dans les conclusions des tables rondes du Grenelle de l'environnement et les versions précédentes de l'avant-projet de loi.

Notre association a alors pris l'attache des Ministères concernés ainsi que du Conseil Economique et Social, chargé d'apporter un avis sur le projet de loi « Grenelle de l'environnement 1 ».

Cette action rapide a débouché sur une mention favorable du CES dans son avis quant à la réalisation de Moselle-Saône : *« Procédant de la même logique consistant à créer un véritable réseau fluvial national à grand gabarit, le Conseil souhaite insister sur la nécessité d'inscrire dans la loi la mise au débat public de la réalisation d'une liaison fluviale permettant de raccorder le réseau rhodanien au réseau européen via notamment une liaison Saône-Moselle. »*

Malgré cet avis, conforté par la position du Conseil Economique et Social de la région Lorraine, le projet Moselle-Saône ne figurait toujours pas dans la version du projet de loi « Grenelle de l'environnement 1 » présentée en Conseil des Ministres le 11 juin 2008.

A la veille de la rentrée parlementaire et au nom de l'association, le Président André ROSSINOT n'a pas manqué de souligner nos attentes par rapport au projet de loi Grenelle de l'environnement, à l'occasion de différentes rencontres avec des Ministres en exercice.

A cette même période, et dans la perspective des débats parlementaires consacrés au projet de loi « Grenelle de l'environnement 1 », notre association a alors mis en place un large dispositif de sensibilisation des principaux parlementaires concernés par la liaison Moselle-Saône et le transport de marchandises.

L'objectif de cette opération était de proposer par voie d'amendement, la réintégration au cœur du projet de loi de l'objectif d'un débat public pour Moselle-Saône.

Le déploiement de ce dispositif a répondu à nos attentes puisqu'il a permis de mobiliser un grand nombre de parlementaires sur cette question. Sous l'impulsion de plusieurs parlementaires dont notre vice président René BEAUMONT et Laurent HENART, près de 40 députés ont déposé l'amendement proposé par notre association réclamant la réintroduction du principe du débat public pour le projet Moselle-Saône. Cette forte mobilisation a permis au rapporteur du projet de loi, Christian JACOB, de reprendre cet amendement au nom de la commission des Affaires économiques.

Le 16 octobre 2008, l'amendement n° 106 était adopté. L'alinéa 11 de l'article 10 du projet de loi Grenelle de l'environnement pouvait ainsi être complété par la phrase suivante : « Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle seront poursuivies, et un débat public sera organisé d'ici à 2012. ».

### Une politique fluviale tournée prioritairement vers le réseau magistral et une desserte performante des ports maritimes.

Les débats du Grenelle, puis les discussions parlementaires ont été également autant d'occasions saisies par tous les acteurs "pro voie d'eau" dont notre association pour tenter d'assurer la cohérence nécessaire entre les objectifs gouvernementaux et les moyens de les satisfaire. Ces objectifs qui seront inscrits dans le marbre législatif relèvent en effet d'un véritable challenge : d'ici 2012, il s'agit globalement d'augmenter de 25 % la part de marché du fret non routier, pour la porter de 14 % qu'elle occupe aujourd'hui à 25 % en 2012. Par ailleurs un autre objectif vise à doubler les acheminements non routiers à destination et en provenance des ports maritimes.

Notre association ne peut que se réjouir de ces ambitions qui traduisent à l'évidence un changement total des politiques publiques. En effet et jusqu'alors la croissance des transports assurée par le seul mode routier était perçue soit comme un mal nécessaire, soit comme une fatalité à laquelle étaient opposées impuissance ou indifférence. La volonté d'un développement durable fait place désormais à une nouvelle logique où les modes de transports terrestres doivent bénéficier des moyens nécessaires à leur développement dans leurs domaines respectifs de pertinence, moyens et considération dont les transports alternatifs, notamment le fluvial, ont été singulièrement privés pendant des décennies.

Voilà pour le positif. Il reste que le projet de loi souffre en l'état d'une insuffisance de dispositions concrètes pour traduire ces objectifs dans les faits. Ainsi si ce projet met légitimement en avant la nécessité d'une politique de modernisation du réseau magistral à grand gabarit, il renvoie à d'autres décisions le chiffrage et le principe de mobilisation des ressources correspondantes.

Par ailleurs et s'agissant de prise en compte fluvial dans les ports maritimes, notre association est consciente qu'au-delà des dispositions générales avancées, c'est bien dans le cadre de fonctionnement de la nouvelle gouvernance de ces ports et au cas par cas qu'il faudra susciter les nécessaires progrès qui restent à réaliser.

A cet égard, notre association soutient le vœu déjà adressé aux pouvoirs publics de voir le mode fluvial représenté dans les instances portuaires en cours d'installation qui, dans les trois mois à venir, devront respectivement élaborer et adopter un plan stratégique en phase avec les objectifs gouvernementaux.

#### **1.2 - Création du site web de l'association**

L'association a également finalisé en fin d'année 2007 la réalisation de son site web. Véritable centre de ressources sur la vie de l'association et l'avancement du projet Moselle-Saône, ce site web propose également un blog « actualités » permettant de suivre l'actualité des voies navigables.

Disponible à l'adresse [www.seine-moselle-rhone.asso.fr](http://www.seine-moselle-rhone.asso.fr), ce site web a été d'une grande utilité lors des différentes opérations de sensibilisation menées pendant les débats du Grenelle de l'environnement, en offrant un point d'information accessible à tous et en facilitant les échanges d'information (mise à disposition de dossiers complets et téléchargeables).

### 1.3 - Lettre « Liaisons »

Publiée en novembre 2007, la lettre « Liaisons » n°4 a consacré un dossier spécial à l'Assemblée Générale de juillet 2007 organisé au Havre. Elle a également permis de faire le point sur les études en cours sur le projet Moselle-Saône.

Support de communication synthétique et régulier, cette lettre a également constitué un outil précieux lors des démarches de sensibilisation menées par notre association pour le Grenelle de l'environnement. Le prochain numéro paraîtra à l'issue des travaux de la présente assemblée.

### 1.4 – La proposition d'une mission d'écoute des territoires

A l'occasion de l'Assemblée Générale du 3 juillet 2007, Jean-Philippe MORETAU avait évoqué 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. Il avait été proposé que cette mission d'écoute et de dialogue soit menée en 2008, par le biais de différentes réunions programmées dans les régions concernées et d'entretiens avec les responsables politiques et socio-professionnels des futurs territoires desservis.

Cette mission n'a pu être lancée pendant l'année écoulée, mais notre association reste mobilisée pour accompagner les travaux du Comité de pilotage et, en cas de besoin, déployer ce dispositif de consultation/sensibilisation des territoires au sujet du projet Moselle-Saône. En d'autres termes, elle reste immédiatement mobilisable à la demande de l'Etat et des collectivités territoriales comme du maître d'ouvrage.

## 2.00 – Nos analyses et propositions à l'égard des dossiers de l'heure

Ce rapport propose en effet d'apporter quelques développements concernant des problématiques à l'égard desquelles l'urgence commande. Certaines feront d'ailleurs l'objet de plusieurs présentations à l'issue de notre assemblée statutaire.

### 2.1 – La phase préparatoire du débat public de Moselle – Saône et son financement.

Avec le maître d'ouvrage, notre association est parfaitement consciente de la nécessité des études complémentaires qui restent à mener après celles réalisées ces dernières années. La démonstration de l'exhaustivité des intérêts du projet y conduit, notamment dans leur dimension européenne, il en va de même de la tenue et du succès du débat public qui pose la même exigence. A cet égard et naturellement sans interférer dans des compétences et domaines qui ne sont pas les nôtres, notre

association souhaite la définition pour les études à venir d'un cahier des charges précisant leur méthodologie et leur contenu, sur lesquels il devra exister un consensus entre l'Etat et les collectivités régionales principalement concernées. En d'autres termes la commande faite au maître d'ouvrage doit réunir toutes les conditions requises pour satisfaire aux exigences d'un débat public réussi.

Parmi ces conditions, il nous paraît qu'en l'état le projet de loi de Grenelle a apporté opportunément un élément de clarification qui était indispensable en précisant expressément que le débat public concernera le seul projet Moselle – Saône.

Notre association souscrit d'autant plus à la décision des pouvoirs exécutif et législatif que si une liaison entre la Saône et le Rhin supérieur pourrait présenter certaines complémentarités avec le projet Moselle – Saône, elle n'en demeure pas moins un projet totalement distinct. Autrement dit les intérêts respectifs de ces liaisons et donc leur sort ne peuvent en aucune manière être présentés comme indissolublement liés, aujourd'hui comme en 2012 à l'occasion du débat public. De la part de notre association cet argument de méthode en phase avec la volonté du législateur ne signifie nullement, est il à nouveau besoin de le souligner, une position de rejet à l'égard d'un projet de "barreau" vers Mulhouse. Nous le répétons, un tel projet aurait notre soutien total et immédiat si mis en avant par toutes les collectivités régionales concernées il était pris en considération par le Gouvernement.

Enfin et parce que 2012, c'est demain, notre association exprime le souhait que le bouclage définitif du financement des études évoquées soit rapidement arrêté, notamment en ce qui concerne la participation attendue du CPER (contrat de plan interrégional Rhône).

## 2.2 – Une autre urgence du moment : la fiabilisation et la modernisation prioritaires de deux itinéraires stratégiques et leurs équipements portuaires et logistiques.

A l'égard des deux bassins de navigation du pays, celui de la Seine et celui du Rhône, rentrant dans son champ d'action, notre association témoigne à nouveau de l'importance qu'elle attache à voir poursuivis et achevés des aménagements indispensables à la progression de l'activité fluviale.

\* Un premier itinéraire concerne la Seine de Port 2000 au Havre jusqu'à Compiègne sur l'Oise et le port de Nogent sur la petite Seine.

- La Seine amont tout d'abord dont le vieillissement des ouvrages nécessite un programme de restauration global d'autant plus nécessaire que les potentialités de trafics y sont très prometteuses pour les années à venir, notamment dans les filières agricole et BTP ;
- La desserte au grand gabarit Va du port de Nogent sur Seine depuis Bray relève du même intérêt si l'on considère le gisement de trafic fluvialisable qui s'élève dans ce port à plus de 1,5 millions de tonnes très diversifiées ;
- La desserte fluviale de l'ensemble des terminaux havrais dont naturellement celui de Port 2000 reste une autre problématique toujours en attente de solutions efficaces et pérennes. Sur ce point une communication spécifique sera présentée à l'issue des travaux statutaires de notre assemblée afin de présenter l'opportunité que révèle un projet consistant à raccorder le grand canal du Havre au canal de Tancarville et à réaliser sur cette zone un chantier de transbordement multimodal. Pour leur part et sans renoncer naturellement à la réalisation de l'écluse fluviale de Port 2000, le Comité des Armateurs Fluviaux comme le Comité Provoideau estiment que ce projet mérite leur total soutien tant en raison du calendrier qui lui est attaché (achèvement en 2013) que de la réponse logistique adaptée qu'il apporte aux opérations fluviales dans le port.
- Enfin et dans la perspective du canal Seine Nord Europe, notre association se réjouit de constater le confortement de l'armature portuaire séquanienne, notamment dans la région

francilienne. Cette question est en effet cruciale pour à la fois fixer, fidéliser et susciter un recours accru au transport fluvial. Cette donnée vaut naturellement pour tous les bassins de navigation dans la mesure où, de manière imagée, les ports sont au transport fluvial ce que sont les gares au transport ferroviaire.

\* L'autre itinéraire concerne l'axe Rhône – Saône du port de Pagny en Bourgogne jusqu'au deux ports maritimes de Marseille – Fos à l'est et de Sète à l'ouest.

\* Notre association se félicite avec d'autres que ses préconisations aient enfin suscité des échos positifs. D'une part avec la conception des futurs terminaux de Fos, 2XL et suivants, avec leur raccordement direct au Rhône et la réalisation des zones et quais dédiés au traitement des manutentions fluviales.

D'autre part l'aménagement au gabarit Va du canal du Rhône à Sète prévu au contrat de projet Etat/Région Languedoc Roussillon a constitué lors de sa signature un réel motif de satisfaction. Pour autant cette dernière se trouve aujourd'hui largement atténuée devant les nouveaux retards qui menacent cette opération. Faut-il rappeler que l'importance de la desserte de Sète est soulignée depuis une dizaine d'années par l'ensemble des acteurs économiques concernés et que depuis se sont empilés en vain opérations ponctuelles et études diverses, voire redondantes ? La raison à cette situation était avérée avec l'absence de financement à la hauteur de l'enjeu. Avec l'actuel CPER cette raison n'existe plus. Aujourd'hui nous le demandons avec vigueur, les opérations contractualisées permettant de relier le Rhône au port de Sète avec une barge au gabarit européen devront être achevées en 2013.

\* Enfin et par analogie avec les efforts déployés sur le bassin de la Seine en matière d'équipement portuaire, l'axe Rhône – Saône va enregistrer de manière heureuse un renforcement de ses capacités. Ainsi une présentation vous sera faite du projet de Salaize à l'initiative de la région Rhône – Alpes et de la Compagnie Nationale du Rhône qui par ailleurs et dans le cadre de son second plan quinquennal poursuit son programme d'amélioration de la navigation rhodanienne.

Au total, ce contexte illustre, nous semble t'il, avec les progrès enregistrés en dépit de la persistance de certains points noirs, une mobilisation active de tous les acteurs, publics et privés. Cette mobilisation nous paraît l'un des meilleurs atouts pour faire du "souffle" du Grenelle un vent porteur et installé durablement vers la concrétisation des objectifs de notre association.

### **3.00 – L'action de l'association pour les années à venir.**

A l'occasion des prochains mois, notre association continuera de suivre attentivement le processus lié aux projets de loi "Grenelle de l'Environnement" 1 et 2. Il s'agira de veiller notamment et dans un premier temps à ce que l'amendement obtenu en première lecture à l'Assemblée Nationale soit conforté lors de l'examen du projet de loi au Sénat, en janvier ou février 2009. Le principe et le calendrier du débat public en 2012 pour la liaison Moselle – Saône doivent demeurer au risque d'une démobilitation, notamment des Régions, qui provoquerait, nous en sommes certains, un coup fatal au maillage fluvial du Grand Est.

Notre association sera ensuite très attentive au contenu du projet de loi "Grenelle de l'Environnement 2" dans lequel seront déclinées un certain nombre d'orientations définies par l'actuel projet de loi dont le présent rapport a souligné toutes les avancées générales, mais aussi certaines lacunes.

Au niveau européen, notre association s'impliquera naturellement dans tous les travaux préparatoires à l'élaboration des nouvelles priorités qui seront retenues pour la réalisation du R.T.E.T. Le même exercice sera conduit au niveau national dans le processus de définition du schéma directeur des infrastructures prévu par le projet de loi de Grenelle.

Enfin et nous en nourrissons l'ambition en phase avec les attentes et les besoins exprimés par les collectivités territoriales sans le concours et la confiance desquelles notre action connaîtrait très vite ses limites, notre association entend dans la durée continuer à être une force de mobilisation, d'information et de propositions constructives. Ce n'est pas la morosité de la conjoncture du moment qui la freinera. Bien au contraire les objectifs de l'association en termes d'aménagements structurants et de compétitivité durable apparaissent comme autant de motivations fortes à continuer à agir aujourd'hui pour la réussite de demain.

---