



Assemblée Générale Ordinaire du lundi 2 novembre 2009

au Conseil Régional de Bourgogne

Rapport moral présenté au nom du conseil d'administration
par

Monsieur André ROSSINOT, Président de l'association

Le 27 novembre 2008, la dernière Assemblée Générale en date de notre association avait été organisée à Lyon, à l'invitation de Bernard SOULAGE, vice-président du Conseil Régional, en présence du Président de la CNR, du Directeur Général de VNF, de responsables du Conseil Régional de Rhône-Alpes et de nombreux autres élus.

Depuis cette Assemblée Générale et à l'occasion des débats parlementaires relatifs au projet de loi Grenelle 1, notre association a mené un intense travail de promotion du projet de liaison fluviale Saône-Moselle, afin d'en faire la nouvelle priorité fluviale française après la confirmation de la réalisation de Seine-Nord Europe.

L'activité de l'association

I - Rappel des avancées obtenues en 2008

Après les tables rondes du Grenelle de l'environnement qui, en octobre 2007, avaient retenu dans leurs conclusions la poursuite des études relatives au projet Saône-Moselle, notre association s'était fortement mobilisée afin que cet objectif soit partagé, inscrit dans la loi « Grenelle 1 » et porté au plus haut niveau politique.

Au cours de l'année 2008, cette mobilisation s'était ainsi traduite par des contributions, auprès du Conseil Economique et Social et des responsables publics concernés, et par la participation à différentes réunions comme celle organisée au ministère du Développement durable et consacrée à la poursuite du maillage fluvial du territoire français. Avec l'aide de nombreux députés, au premier rang desquels on comptait Laurent HENART, un amendement avait pu être adopté le 16 octobre 2008, lors de la première lecture du projet de loi « Grenelle 1 », soulignant la nécessité de poursuivre les études sur la liaison Saône-Moselle dans la perspective d'un débat public à organiser d'ici à 2012.

Notre Assemblée Générale organisée en novembre 2008 avait pu saluer cette avancée politique qui restait néanmoins à conforter d'ici l'adoption finale du texte de loi.

L'activité de notre association au cours de l'année 2009 s'est ainsi concentrée sur cet objectif.

II – Large sensibilisation post-AG

Après l'Assemblée Générale 2008, différentes initiatives d'information ont été conduites par l'association pour présenter aux parlementaires le projet Saône-Moselle. Le numéro 5 de la lettre *Liaisons*, diffusée à l'ensemble de nos membres et à une sélection d'acteurs institutionnels clés, a constitué en décembre 2008 un premier levier de sensibilisation.

D'autres courriers et autres mémos sur le projet ont été transmis, en fonction de l'actualité politique, aux parlementaires dans le contexte des débats parlementaires sur le projet de loi « Grenelle 1 ».

III – Contribution aux débats parlementaires sur le projet de loi dit « Grenelle 1 »

Lors de l'hiver 2008-2009 et à l'occasion de la première lecture au Sénat du projet de loi « Grenelle 1 », l'association Seine-Moselle-Rhône a mené auprès des Sénateurs une démarche d'information sur la liaison fluviale Saône-Moselle, son calendrier de réalisation et ses finalités.

Lors de cette première lecture au Sénat, des modifications ont été apportées à l'amendement adopté en première lecture à l'Assemblée nationale sur Saône-Moselle. Notre association a rapidement réagi vis-à-vis de ce nouveau texte qui s'avérait particulièrement contre-productif et susceptible de retarder très fortement le lancement du débat public, en associant les projets de liaison « *entre le bassin du Rhône et de la Saône, d'une part, et celui du Rhin et de la Moselle, d'autre part* ».

Sur ce sujet, les responsables de l'association ont multiplié les courriers et les rencontres avec les parlementaires et élus locaux, les Ministres concernés, leur cabinet et l'administration du MEEDDM afin d'obtenir des éclaircissements quant à l'application du texte adopté au Sénat, et envisager une solution de consensus dans l'optique de la deuxième lecture du projet de loi. Différentes initiatives ont également été conduites en direction de l'Elysée.

A l'occasion de la deuxième lecture à l'Assemblée nationale en juin 2009, et à la vue des différentes interventions soulignant l'inefficacité du texte adopté au Sénat, Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, a pris l'engagement d'organiser une réunion de consensus sur les projets Saône-Moselle et Saône-Rhin.

Cette réunion menée autour des rapporteurs du projet de loi et de quelques parlementaires a permis de mettre au point le texte qui sera finalement adopté à l'occasion de la deuxième lecture du projet de loi au Sénat. Ce texte précise au sein de l'article 11 du projet de loi que : *« Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. »*

Cette rédaction apporte les clarifications nécessaires pour une conduite maîtrisée du débat public dont le cœur portera, en vue de sa réalisation, sur Saône-Moselle. Dominique BUSSEREAU a d'ailleurs expressément confirmé cette priorité dans un courrier adressé le 1^{er} juillet 2009 au Président de notre association. Il y précise que *« cette rédaction réaffirme qu'il s'agira d'un débat public de projet organisé à la demande du maître d'ouvrage VNF et portant sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle »*, et que *« l'ensemble de ce processus ne doit pas remettre en cause la date d'organisation du débat public fixé par la loi »*. Dans des termes similaires, Claude GUEANT, Secrétaire Général de l'Elysée, a également confirmé cet engagement ministériel.

Notre association a jugé positivement la rédaction issue de ce dernier amendement parlementaire et la lecture gouvernementale qui en a été faite. Ainsi la liaison Saône-Moselle constitue l'objet central du futur débat. Nous adhérons à la nécessité d'envisager l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin, en cohérence et en continuité avec notre soutien de toujours vis-à-vis d'un barreau fluvial vers l'Alsace à partir de la liaison Saône-Moselle. Sur ce point, notre association entend renforcer sa coopération avec tous les membres qui la composent et notamment le « Consortium pour les Voies Navigables de l'Est et du Sud-Est » présidé par Robert Arnaud.

La « loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement », dite « Grenelle 1 », a été publiée au *Journal officiel* du 5 août 2009

IV – Mission « Grand Nord Est » et intervention du Chef de l'Etat

En septembre 2008, une mission avait été confiée au préfet Hubert Blanc, pour proposer un programme d'action au Gouvernement en faveur du développement et de l'attractivité du Grand Nord-est. Placé auprès du DIACT, appuyé sur une équipe restreinte, le préfet Hubert Blanc a ainsi engagé le dialogue avec les élus et les forces vives des territoires concernés et s'est entouré des meilleures expertises afin d'identifier les grands dossiers structurants et les idées neuves sur lesquels l'Etat pourra s'engager aux côtés des collectivités. Ce rapport remis fin mars 2009 insiste sur le caractère attractif et le levier de compétitivité que constituent les infrastructures de transport, et cite le projet Saône-Moselle comme l'un de ces grands projets capables de structurer, de manière économique et durable, les flux de transport au sein du grand Nord-Est.

Le 8 octobre 2009, à l'occasion de son déplacement à Woippy en Moselle pour un bilan d'étape de la mise en œuvre de la nouvelle carte militaire, Nicolas SARKOZY a esquissé les contours d'une liaison fluviale mer du Nord – mer méditerranée. Selon le Président de la République, le débat public pour une plateforme multimodale logistique « le long de la Moselle » devrait avoir lieu à la fin de 2011 ou au début de 2012. Le Chef de l'Etat a lié à cette annonce la perspective de la réalisation du canal Saône-Moselle afin de réaliser une liaison complète des ports nord européens aux ports de la méditerranée.

V - Financement des études complémentaires Saône-Moselle

En liaison avec Patrick DEVEDJIAN, Ministre chargé de la Mise en œuvre du plan de relance, et Gérard LONGUET, Président de l'AFITF, l'association a mené les démarches nécessaires afin que soit étudiée la possibilité de voir les études complémentaires Saône-Moselle financées dans le cadre du « plan de relance pour l'économie » lancé par le Président de la République à Douai, le 4 décembre 2009.

VI – Outils d'information

- Lettre Liaisons numéro 5 de décembre 2008

Le numéro 5 de la lettre *Liaisons*, diffusée à l'ensemble de nos membres et à une sélection d'acteurs institutionnels clés, avait constitué en décembre 2008 une occasion de marquer les avancées obtenues sur la feuille de route du projet Saône-Moselle, suite à l'adoption de l'amendement relatif à son débat public. Cette lettre avait également permis d'appeler à une poursuite de la mobilisation dans la perspective des prochains débats parlementaires et à l'occasion du bouclage définitif du financement des études complémentaires.

Cette lettre faisait également le point sur les études complémentaires à réaliser sur Saône-Moselle pour être au rendez-vous du débat public en 2012.

- Site web et relations presse

Mis en ligne à la fin de l'année 2007, le site web de l'association constitue désormais une vitrine permanente sur l'actualité de l'association, les actions qu'elle mène et ses prises de position. L'ensemble des documents liés à la vie de l'association (rapports et motions adoptés en Assemblée Générale, dossiers et prises de parole, communiqués de presse...) y sont intégralement téléchargeables.

Les perspectives de l'association pour l'année 2010
--

I – Préparation du débat public sur le projet Saône-Moselle

A l'occasion des prochains mois, notre association suivra attentivement le processus de préparation du débat public relatif au projet Saône-Moselle.

Comme le souligne l'article 11 de la loi « Grenelle 1 » du 3 août 2009 et nous l'a confirmé le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique BUSSEREAU, « *le débat public de projet portera sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle* ».

Il s'agira donc à travers ce débat public de consulter les habitants de la zone d'inscription du projet sur l'utilité publique et le caractère d'intérêt général du projet. Ce débat public offrira la possibilité de déterminer le projet le mieux disant du point de vue environnemental et économique, mais également, comme l'a souhaité le législateur, d'envisager de manière concomitante d'autres raccordements ultérieurs ferrés et fluviaux, de dimension inter-régionale et inter-européenne.

Dans la perspective de ce débat public et en tirant les leçons de l'instruction réussie du projet Seine-Nord Europe, il nous semble impératif, comme nous l'avons signalé au Ministre d'Etat Jean-Louis BORLOO, de mobiliser dès aujourd'hui les moyens qui nous permettront de satisfaire la lettre et les objectifs de la loi Grenelle 1, et de répondre aux attentes des décideurs économiques et territoriaux.

- Ainsi, il convient d'inscrire Saône-Moselle au nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et d'en faire la promotion auprès des instances européennes afin de l'intégrer au programme RTE-T (réseau transeuropéen de transport).
- Il est également nécessaire de conforter le rôle de maître d'ouvrage de VNF dans le cadre de la réalisation des différentes études nécessaires au bon déroulement du débat public.
- Enfin, il semble indispensable de créer une « mission Saône-Moselle » au niveau de VNF disposant des moyens humains et financiers nécessaires pour répondre à l'objectif de 2012. Cette structure pourrait être créée à l'image de la « mission Seine-Nord Europe » créée en 2004 par VNF et dont le professionnalisme et l'efficacité ont été unanimement salués.

Parallèlement à la mobilisation et à la structuration des dispositifs publics destinés à préparer le débat public de 2012, notre association souhaite souligner combien ce projet d'infrastructure d'intérêt général, de dimension européenne, doit faire l'objet d'un soutien indéfectible de la part des forces vives territoriales, toutes sensibilités politiques confondues.

II – Mission d'écoute et de remontées d'informations du territoire

Le Comité de pilotage des études Saône-Moselle qui s'était tenu en décembre 2007 à Metz avait évoqué une mission d'écoute et de remontée d'informations du territoire susceptible d'être confiée à l'association Seine-Moselle-Rhône. Cette mission devait se traduire par différentes réunions programmées dans les régions concernées et des entretiens avec les responsables politiques et socioprofessionnels des futurs territoires desservis.

L'intérêt de cette mission doit être aujourd'hui réévalué à l'aune de la rédaction de l'article 11 de la loi « Grenelle 1 », l'opportunité de sa mise en œuvre restant à l'appréciation du Comité de pilotage.

Comme elle l'a souligné en 2008, notre association reste mobilisée pour accompagner les travaux du Comité de pilotage et, en cas de besoin, déployer un dispositif de consultation/sensibilisation des territoires au sujet du projet Saône-Moselle.

III – Position vis-à-vis des projets liés à la desserte fluviale des ports maritimes et de l’extension de leur hinterland

1- Concernant l’axe Rhône Saône Moselle

- Les projets du Grand Port Maritime de Marseille

Sur un dossier qui lui tient à cœur depuis l’Assemblée Générale organisée à Marseille en 2006, notre association se félicite de l’avancée du projet de terminal conteneurs, Fos 2XL, mené par le Grand Port Maritime de Marseille. Pour rappel, ce projet, dont la mise en service est attendue pour le premier trimestre 2011, permettra de doubler le trafic de conteneurs. Le raccordement direct au Rhône de ce terminal et la réalisation de zones et quais dédiés au traitement des manutentions fluviales représenteront un levier de compétitivité important pour la desserte fluviale du port. Le Grand Port Maritime de Marseille s’est fixé comme objectif d’atteindre les 5 millions d'EVP en conteneurs d’ici à 2020 (contre 850.000 en 2008), via la mise en service de Fos 2XL puis de Fos 3 et 4 XL.

Par ailleurs, les capacités du terminal céréalier des Tellines à Port Saint Louis du Rhône seront très prochainement accrues avec la construction d’un deuxième silo vertical d’une capacité de 60 000 tonnes pouvant assurer dès la première année d’exploitation un trafic d’un million de tonnes.

Notre association salue l’ensemble de ces aménagements et projets, d’autant plus qu’ils ont été confirmés comme des éléments clés du projet stratégique du Grand port maritime de Marseille officiellement adopté le 3 avril 2009.

- La mise à grand gabarit du canal de Rhône à Sète

Notre opiniâtreté et nos efforts conjugués à d’autres, notamment le CAF et le Comité Provoideau, ont sur ce projet d’importance stratégique fini par payer. Ainsi, pendant l’été, la commission d’enquête a rendu un avis favorable à cet aménagement. Il en découle le calendrier suivant :

- d’ici la fin de l’année, est attendue la déclaration d’utilité publique ;
- le lancement des appels d’offres aura lieu dès la DUP prononcée ;
- l’ouverture du chantier est prévue au printemps 2010.

Aussi, nous réjouissons nous de la perspective qu’autorisent ces différentes procédures et leur calendrier avec la perspective de voir, pour la fin 2013 ou le début 2014, une exploitation cohérente du canal de Rhône à Sète avec celle du Rhône, autorisant sur cette portion l’exploitation de bateaux de 2300 tonnes (contre 800 tonnes au maximum actuellement) ce qui rendra notamment possible le transport de conteneurs, trafic actuellement inexistant sur ce canal. L’action de notre association y est pour beaucoup.

Il convient également de saluer l’engagement et la détermination des collectivités territoriales, et particulièrement de la région Languedoc Roussillon, partenaire déterminant de l’Etat de cette réalisation. Au final, et depuis le cœur de la Bourgogne, cet itinéraire rendu cohérent dans ses caractéristiques assurera une desserte optimale des ports de Marseille et de Sète.

2- Concernant l'axe Seine

- La mise à grand gabarit de la section de Bray - Nogent sur Seine

Fiabiliser l'itinéraire de la Seine Amont au grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine est au cœur des objectifs de notre association. La réalisation de cet objectif passe, dans un premier temps, par l'enclenchement des opérations de modernisation et de fiabilisation de l'ensemble des ouvrages jusqu'à Nogent-sur-Seine. Suite au débat public à organiser d'ici 2011 comme le fixe –et nous nous en félicitons– la loi « Grenelle 1 », cette première phase de modernisation devrait être poursuivie par la mise au grand gabarit de la section au départ de Bray pour la desserte du port de Nogent.

- La desserte fluviale du Grand Port Maritime du Havre

A plusieurs reprises, notre association a attiré l'attention des pouvoirs publics sur l'importance qu'elle attache à voir consolider les possibilités de desserte fluviale de nos Grands Ports Maritimes, au premier rang desquels on trouve Le Havre.

Sur ce dossier, on note quelques avancées. Le débat public sur le prolongement du Grand canal du Havre a débuté le jeudi 8 octobre 2009 pour une durée de quatre mois. Il s'agit précisément de terminer le chantier entamé dans les années 60 et de raccorder le Grand canal au canal de Tancarville à l'horizon 2013. Ce projet permettra d'améliorer la fluidité des circulations sur la zone portuaire et d'optimiser les opérations de transbordement d'interface maritime et fluviale.

Par ailleurs, la réalisation de deux autres projets majeurs s'avèrent d'une absolue nécessité pour le développement du trafic fluvial au Havre. Il s'agit de :

- la mise en service d'un nouveau pôle multimodal en 2012
- la réalisation d'une écluse fluviale à Port 2000.

Notre association apporte un soutien total à ces trois projets havrais. Concernant le centre multimodal, il s'agit de favoriser le développement des modes massifiés dans des conditions de fiabilité et de compétitivité marquant un réel progrès par rapport à la situation actuelle. Notre association insiste pour que ces progrès profitent de manière égale au transport fluvial comme au transport ferroviaire. S'agissant de la réalisation de l'écluse fluviale de Port 2000, notre association ne peut que réitérer tous ses regrets vis-à-vis des retards pris pour la réalisation d'un ouvrage qui aurait du être mis en service en 2007 et insiste donc sur la concrétisation des études en cours et le bouclage de son financement pour une réalisation effective qui ne saurait excéder l'année 2015.



A travers la réalisation de ces différents projets, la desserte des Grands Ports Maritimes de Marseille et du Havre comme la navigation fluviale bénéficieront d'axes Seine et Rhône aux performances optimisées, capables de jouer tout leur rôle pour atteindre l'objectif gouvernemental de report modal inscrit au cœur de la loi « Grenelle 1 » : « *faire évoluer la part modale du fret non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022* ».