



Assemblée Générale Ordinaire

Mercredi 18 février 2015

Salle Chaptal

Hôtel de l'Industrie – 4 place Saint-Germain-des-Prés 75006 Paris

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

Ce rapport moral dresse un bilan résumé de l'action de l'association depuis notre précédente Assemblée générale, organisée le 22 novembre 2013 à Marseille au Siège du Grand Port Maritime, et expose les priorités de l'association pour les années à venir, dans un contexte global marqué par une évolution favorable de la politique nationale des transports, la réforme territoriale et la volonté du Gouvernement français et de la Commission Juncker de relancer la croissance à travers une politique d'investissement forte.

A. Rappel des principaux éléments d'actualités et de l'activité de l'association

1. Le rappel du contexte de notre précédente Assemblée générale

En matière de projets d'infrastructure, l'année 2013 avait pu être considérée comme une « année 0 ». Chargée de trier, hiérarchiser et mettre en perspectives les grandes infrastructures, la Commission « Mobilité 21 » avait rendu son verdict le 27 juin 2013. Ce rapport, écrit sous la pression de la crise de la dette, s'était avéré particulièrement timide en matière d'investissements.

Sur les sujets qui nous préoccupent, la Commission Mobilité 21 avait soigneusement laissé de côté le projet Seine-Nord Europe, et avait considéré que « *le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin s'inscrivait clairement dans une logique de réalisation de long à très long terme* », c'est-à-dire « *au-delà de 2050* ». Seule la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine était retenue par la Commission dans le scénario 2, qui fut confirmé par le Gouvernement.

Notre association avait publiquement regretté ce manque d'ambition et rappelé son attachement à la réalisation de ces grands projets de liaison interbassins et autres aménagements fluviaux stratégiques, ainsi qu'à l'amélioration de la desserte fluviale des ports maritimes. Comme rappelé au sein de notre lettre d'information « Liaisons », parue en juillet 2014, il nous semble essentiel aujourd'hui d'accompagner les efforts de structuration et de modernisation de la composante fluviale du corridor européen de transport « Mer du Nord – Méditerranée ».

Le classement du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin dans les réalisations de long à très long terme, et l'abandon du débat public prévu par le Grenelle de l'environnement a fortement impacté notre association. Alors que depuis 2010, celle-ci enregistrait régulièrement de nouvelles adhésions, plusieurs membres ont récemment quitté notre association, fragilisant son équilibre économique. Néanmoins, il est compréhensible que dans la perspective d'une baisse importante de la DGF d'ici 2017, certains élus soient contraints de réaliser des arbitrages budgétaires et abandonnent malheureusement des combats de long terme.

2. L'évolution de la politique nationale des transports

De manière heureuse, la vision purement comptable de la politique des transports évoquée précédemment a rapidement fait place en 2014 à une vision plus européenne et plus ambitieuse de l'aménagement du territoire.

Une mise en service du canal Seine-Nord Europe prévue à l'horizon 2022/2023

Dès 2013, la Commission européenne avait confirmé que le projet de liaison fluviale Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe est le maillon français, constituait l'une de ses 5 priorités en matière de transport. Pour soutenir sa réalisation, l'Europe s'était ainsi engagée à financer 40 % des coûts de construction. En France, le rapport de la mission de reconfiguration pilotée par le Député Rémi Pauvros, finalisé en décembre 2013, a permis de relancer le projet sur la base d'une maîtrise d'ouvrage publique, d'un nouveau plan de financement et d'un engagement fort des territoires.

Ce consensus autour de la réalisation de Seine-Nord Europe et les promesses de co-financements européen et territoriaux ont amené le Premier ministre à confirmer, le 26 septembre 2014 à Arras, « *l'engagement total du Gouvernement dans la réalisation de Seine-Nord Europe* ». Par voie de communiqué de presse, notre association avait pu se féliciter de cette annonce, précisant que cette bonne nouvelle devait permettre d'engager un cycle vertueux en faveur du transport fluvial.

La liaison Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en phase d'étude d'impact

Seul projet fluvial confirmé par la Commission Mobilité 21, le projet Bray-Nogent a pour ambition d'étendre le réseau à grand gabarit de l'axe Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine. Examiné le 7 janvier dernier par la Commission nationale du débat public, ce projet de mise au grand gabarit entre désormais dans la phase d'étude d'impact, tandis que de premiers sondages géotechniques sont réalisés sur le terrain. L'enquête publique pourrait se tenir en 2016/2017, pour une mise en service à l'horizon 2020/2022.

Les études économiques Saône-Moselle.Saône-Rhin finalisées

En ce qui concerne le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin, VNF a annoncé à l'occasion du dernier Comité Provoideau, le 17 décembre 2014, que les études économiques ont été finalisées. Une présentation aux DREAL (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) était prévue fin janvier 2015. C'est pourquoi nous avons tout naturellement invité VNF à venir nous en parler à l'occasion de cette matinée de travaux.

Conformément à la stratégie définie à Marseille en lien avec le Consortium International des Voies navigables, notre association avait déjà pris l'attache de la Direction générale de VNF, le 22 juillet 2014, à travers un courrier cosigné par André ROSSINOT et Philippe RICHERT, Président du Conseil régional d'Alsace et Président du Consortium, pour envisager une restitution de ces études face à nos deux associations. Le Directeur général de VNF nous avait répondu, le 26 septembre 2014, qu'il proposerait au Préfet coordonnateur de ces études, le Préfet de Lorraine, de réunir un Comité de Pilotage en décembre pour présenter une synthèse de ces études.

Des avancées disparates en matière de desserte fluviale des grands ports maritimes

Avec la confirmation de la réalisation de Seine-Nord Europe, l'ensemble des ports français du Range Nord devraient bénéficier d'aménagements destinés à optimiser leur desserte fluviale. Parmi ceux-ci, la réalisation d'un accès fluvial direct à Port 2000, via une écluse ou une chatière, pourrait bénéficier d'un cofinancement européen à hauteur de 40 %. Il faut souligner que les professionnels du transport fluvial réclament depuis longtemps cet accès direct et que la prochaine mise en service d'une plateforme multimodale ne règlera pas le déficit de compétitivité du transport fluvial au Port du Havre d'autant plus que les aides publiques dévolues au soutien du transport de conteneurs par les modes massifiés (fluvial et ferroviaire) sont en très forte diminution.

Pour ce qui est des débouchés maritimes du Rhône, notre association se montre à la fois inquiète et interloquée. Le projet de desserte fluviale directe de Fos 2XL, qui avait fait l'objet d'une présentation lors de notre événement marseillais a été remis en question par la nouvelle direction du GPMM. Dans son plan stratégique 2015-2018, le canal de fond de darse n'est en effet plus considéré comme une priorité par la nouvelle Présidente du Directoire, Christine CABAU-WOEHREL, qui estime que « *le mode fluvial peut être développé dans les infrastructures existantes* ». En revanche, la poursuite de la modernisation du canal du Rhône à Sète a été inscrite au sein du CPIER Plan-Rhône.

3. Investir dans les infrastructures pour conforter notre compétitivité économique

Depuis la présentation du rapport de la Commission Mobilité 21, les lignes ont fortement bougé car investir dans les infrastructures, c'est d'abord nourrir la croissance des territoires à court terme et accroître leur compétitivité à moyen-long terme. Stopper net l'investissement public aurait par ailleurs des effets catastrophiques. La FNTP a récemment souligné qu'elle prévoyait pour 2015 une baisse de 8 % de l'activité et la destruction de 16000 emplois.

Notre association encourage donc les pouvoirs publics à prendre rapidement les décisions permettant l'avancée des aménagements fluviaux et leur financement à court terme, notamment dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région qui ont déjà pris un an de retard.

On peut noter à ce propos que les pouvoirs publics ont récemment engagé un certain nombre de décisions dans le domaine des transports. Le bon exemple en la matière, c'est l'organisation d'un débat public sur le projet de Port Seine-Métropole Ouest. Le mauvais exemple, c'est la déclaration d'utilité publique accordée le 10 janvier 2015 à la LGV Limoges-Poitiers, contre les avis de la Commission Mobilité 21, de la Cour des Comptes et du Conseil d'Etat. Mais sur ce sujet précis, le recours déposé par le Conseil général de la Vienne auprès du Conseil d'Etat pourrait définitivement enterrer ce projet qui ne remplira jamais les critères de rentabilité.

On assiste là, de la part du Gouvernement, à une réelle prise de distance par rapport au travail de la Commission Mobilité 21 qui avait envisagé initialement une clause de revoyure tous les 5 ans, la prochaine échéance tombant l'année de l'élection présidentielle.

Sur cette question spécifique, il faut souligner que le Président de la région Lorraine a récemment fait part de son souhait d'accueillir à Metz dans les prochaines semaines Philippe DURON, Président de la Commission Mobilité 21. Les représentants de l'association, présents à cette occasion, ne manqueront pas de l'interroger sur la situation du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin au regard des avancées que connaissent les projets Seine-Nord Europe et Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine.

4. La réunion d'information et d'échange de ce jour

Les interventions prévues lors de notre réunion d'information et d'échange de ce 18 février apporteront différents éclairages sur ce sujet. En présence d'acteurs portuaires, fluviaux et socio-économiques, d'entreprises mais aussi d'institutions, cet échange sera l'occasion d'évoquer les études et les projets d'aménagements fluviaux sur l'axe Moselle-Saône-Rhône, mais également de débattre des stratégies économiques qui font du transport fluvial, un levier de report modal, un outil de développement économique territorial et un choix responsable pour limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de fret.

En ouverture, Voies navigables de France a été invité à nous présenter les études menées sur le corridor de transport multimodal Mer du Nord – Méditerranée et à réaliser un point sur les volets fluviaux des projets de CPER. Suite à cette intervention liminaire, différentes stratégies de collectivités, de ports et d'entreprises en lien avec le transport fluvial nous seront présentées, avec les interventions d'Hugues FADIN, Maire de Nogent-sur-Seine, d'Hélène THIEBAUT, Attachée de communication du Port autonome de Liège, et de Julien COLAS, Responsable du pôle Climat-Energie de l'association Entreprises pour l'Environnement. Jacques TRORIAL, Président Délégué de l'Union des Ports de France (qui résulte de la fusion de l'UPACCIM et de l'ADPF en 2013), sera ensuite invité à tirer une synthèse de ces témoignages, avant la séquence de questions / réponses avec les participants.

B. Les perspectives de l'association pour l'année à venir et le contexte d'intervention

Pour 2015 et les années à venir, notre association entend poursuivre une action ciblée en faveur de la réalisation de certaines infrastructures clés sur l'axe Rhône-Saône-Moselle. Notre activité associative s'inscrira dans un contexte nouveau qui nous semble favorable au développement du transport par voies navigables. Plusieurs éléments viennent étayer cette nouvelle donne.

1. De nouveaux plans d'investissements publics en France et en Europe

Alors que les politiques d'austérité ont démontré leurs limites en Europe et que les niveaux de croissance et d'inflation sont aujourd'hui préoccupants, relancer l'investissement public est devenue une priorité partout en Europe.

Déjà en mai 2013, le Président de la République annonçait un plan d'investissements de 20 milliards d'euros *"pour les dix ans qui viennent"* dans le domaine du numérique, de la transition énergétique, de la santé, des grandes infrastructures et d'une manière générale, des nouvelles technologies.

Le nouveau Président de la Commission, Jean-Claude JUNCKER, a de son côté plaidé, dès son arrivée, pour la mise en place d'un plan d'investissement de 300 milliards d'euros. Il s'agirait de doter de 21 milliards un Fonds européen pour les investissements stratégiques qui pourrait prêter 60 milliards, et par effet de levier, déclencher cinq fois plus d'investissements privés. La France a déjà fait savoir que parmi ses 5 priorités d'investissements, elle mettrait l'accent dans le cadre de ce plan européen sur l'innovation et le numérique, puis sur le transport, l'énergie et l'éducation. Dès le mois d'octobre 2014, un courrier de notre association avait été transmis à l'attention de Jean-Claude JUNCKER, afin de lui proposer un entretien sur la question de la place du transport fluvial au sein de ce plan d'investissement. En raison de la mise en place de l'équipe de nouveaux Commissaires à Bruxelles, la programmation de cet entretien n'avait pu être envisagée à court terme.

Par ailleurs, les nouveaux contrats de plan Etat-région 2015-2020 représenteront de leur côté 12,5 milliards d'euros d'investissements. La mobilité multimodale fait partie des 6 volets essentiels d'investissements. C'est pourquoi notre association sera très vigilante quant au contenu de ce volet lié à la mobilité sur l'ensemble de l'axe Moselle – Saône – Rhône et aux négociations qui vont s'ouvrir entre l'Etat et les régions concernées.

Notre association et les acteurs des voies navigables doivent se saisir de ce contexte pour faire avancer et conforter les projets fluviaux, que ce soit au cœur des territoires, dans les ports maritimes et intérieurs mais aussi... dans les mentalités.

Néanmoins des zones d'ombre persistent sur le financement des infrastructures à moyen terme suite à l'abandon de l'écotaxe. Si le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) devrait être sécurisé pour 2015 et maintenu au même niveau qu'en 2014, grâce aux surtaxes sur le gazole, l'après 2015 est loin d'être réglé.

Notre association regrette l'abandon de l'écotaxe et milite pour la mise en place de sources de financement pérennes et une juste taxation du transport routier, au regard de ses externalités négatives et de son impact sur la dégradation des routes. Nous suivons avec attention la mise en œuvre d'une éventuelle expérimentation sur le plan régional qui, si elle reste à confirmer, nous semble constituer une démarche intéressante sur des territoires très impactés par le transport routier, et à même de prouver l'efficacité de ce dispositif en vue d'un éventuel (re)déploiement à l'échelle nationale.

2. La dynamique du projet Seine-Nord Europe

Notre association suivra avec attention l'avancement du projet Seine-Nord Europe car seule la pertinence économique et écologique de ce projet est à même de relancer durablement le maillage fluvial de notre territoire.

L'Etat doit ainsi déposer sa demande de subvention auprès de l'Union européenne d'ici le 26 février prochain. Ces dernières semaines, différents conseils régionaux et généraux ont confirmé par un vote leur soutien financier au projet. Quant à l'engagement de l'Etat, il a été confirmé par le Premier ministre le 26 septembre 2014 à Amiens. Enfin, dans la perspective de la création d'ici la fin de cette année d'une société de projet en charge de la réalisation de Seine-Nord Europe, un amendement gouvernemental a été adopté au sein du projet de loi « Macron » le 27 janvier 2015.

Si notre association a toujours fait de la réalisation de Seine-Nord Europe une priorité, il convient également de préparer l'avenir. Il s'agit donc de capitaliser sur cet élan pour poursuivre le processus de maillage fluvial du pays, notamment avec la liaison Saône-Moselle.Saône-Rhin. C'est tout le sens du courrier envoyé par le Président de l'association au Premier ministre, le 27 octobre 2014.

3. La réforme territoriale en France et la coopération avec nos voisins européens

Le 1^{er} janvier 2016, notre pays devrait compter 13 régions dont une méga-région « Champagne Ardenne – Lorraine – Alsace » : constat qui n'occulte pas les réticences alsaciennes.

Alors que les débats du Grenelle de l'environnement avaient clairement mis en exergue deux « camps », les partisans d'une liaison Saône-Moselle via la Haute-Saône et les tenants d'un projet Saône-Rhin via le Doubs, ce nouveau découpage régional pourrait mettre un terme à cette division en fédérant l'ensemble des soutiens sous une même bannière régionale.

Notre association appelle ainsi de ses vœux une large réflexion au sein de cette future région pour refaire du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin une priorité en termes d'aménagement durable du Grand Est français, et encourager la coopération entre les territoires plutôt que la compétition.

La vision court-termiste et purement comptable assignée à la Commission Mobilité 21 qui renvoyait ce projet à l'horizon 2050 n'est clairement plus d'actualité. Nos réflexions doivent s'inscrire dans le calendrier européen, qui fixe à 2030 l'objectif de réalisation du réseau central de transport, dont Saône-Moselle.Saône-Rhin constitue l'un des principaux maillons fluviaux. Les études menées actuellement sur le corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée constituent pour notre association une occasion à saisir pour rappeler une évidence : l'objectif aussi légitime que consensuel d'un partage modal plus équilibré ne saurait être atteint sans l'aménagement d'axes et d'infrastructures puissants dévolus aux deux modes massifiés.

Il s'agit donc de sortir d'un raisonnement franco-français. Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin possède une dimension européenne indéniable et il convient d'associer à nos réflexions les responsables fédéraux et les exécutifs des régions les plus concernées au Luxembourg, en Belgique, en Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas. Il conviendra ainsi de capitaliser sur la constitution d'une région « Champagne Ardenne – Lorraine – Alsace » pour créer un nouveau élan dans la coopération entre régions européennes transfrontalières.

Pour rappel, le projet Saône-Moselle est une priorité commune des partenaires de la Grande Région¹ en matière d'infrastructures depuis 1997. Il faut voir ce projet comme un levier de structuration durable des échanges de marchandises sur l'une des zones les plus peuplées, les plus productrices et les plus dynamiques d'Europe. Car avec la constitution de la région « Champagne Ardenne – Lorraine – Alsace », qui sera effective dès le 1^{er} janvier 2016, la Grande Région constituera une véritable Eurorégion qui s'étendra de Liège en Wallonie jusqu'à Bâle en Suisse.

Au sein des partenaires territoriaux de cette Grande région, les relations partenariales s'intensifient comme entre le Sillon Lorrain et la ville de Sarrebruck et le land de Saar, dans le cadre de sa « stratégie France ». Parmi les initiatives prises par les membres de la Grande Région, il faut souligner la soirée parlementaire autour de la navigation mosellane, organisée le 3 mars 2015 par la Rhénanie-Palatinat dans les locaux de sa représentation à Berlin, et à laquelle le Président de l'association a été invité.

Enfin, si l'Europe mise beaucoup sur le développement du transport fluvial, c'est aussi en raison de ses performances environnementales. La capacité du transport par voie d'eau à réduire la consommation énergétique et les émissions de CO2 à la tonne transportée sera d'ailleurs mise en exergue lors de Paris Climat 2015, la conférence de l'ONU sur le réchauffement climatique organisée à Paris en décembre 2015.

En conclusion, notre association compte bien s'appuyer sur cette nouvelle donne européenne, nationale et régionale pour repositionner le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin en tant que projet d'infrastructure européen d'importance majeure, dont la réalisation doit s'inscrire dans le sillage de celle du projet Seine-Nord Europe.

* *
*

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