

Les nouveaux adhérents à l'Association

Dix nouveaux membres ont rejoint l'Association depuis la dernière Assemblée Générale. Bienvenue donc à la Ville de Marseille, à la CCI de la Drôme, à la CCI de Saône-et-Loire, à la CCI de Sète-Frontignan-Mèze, à la CRCI de PACA-Corse, à la Chambre d'Agriculture de Saône et Loire, à la Chambre d'Agriculture des Vosges, au Comité Agricole de Protection et de l'Aménagement du Bassin du Versant de la Saône et du Doubs, à la Chambre Départementale d'Agriculture de Haute-Marne et au Port de Marseille.

Prochaine Assemblée Générale de l'Association en 2007 : après Marseille, sans doute Le Havre...

L'Assemblée Générale du 29 juin 2006 tenue à Marseille a permis à Guy JANIN, Directeur du Port de Marseille et ancien Directeur Général de VNF, de présenter le projet d'extension du terminal conteneur baptisé " Fos 2XL ". Ce projet a pour ambition de permettre, d'ici 2008, de doubler les capacités actuelles, qui passeront progressivement de 700 000 à 1,5 million de conteneurs. Le montant des investissements, à la fois publics et privés, est estimé à près de 400 millions d'Euros. A l'occasion de son intervention, Guy JANIN a confirmé l'adhésion du Port de Marseille à l'Association.

La prochaine Assemblée Générale de l'Association devrait donc se tenir en 2007 dans la Ville du Havre, autre champion français du transport maritime, avec Port 2000.

Réseau-Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Veillons à obtenir les co-financements européens les plus élevés pour le fluvial

La présidence finlandaise de l'Union européenne recherche actuellement un compromis sur les règles qui régiront l'octroi des financements communautaires aux Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T).

Jacques BARROT, Commissaire européen en charge des transports, souhaite prendre en compte trois priorités pour attribuer les meilleurs taux de co-financement : les sections transfrontalières, la résorption de goulets d'étranglement et les voies navigables. Dans un premier temps, la France n'a pas soutenu ces priorités proposées par le Commissaire français, ce qui a suscité l'incompréhension de nos partenaires de l'Europe fluviale. A l'occasion d'une réunion de travail avec Dominique PERBEN, le 25 septembre dernier, Jacques BARROT a souligné à nouveau le fait que *" c'est à lumière de ces priorités que nous étudierons les propositions françaises "*, mentionnant notamment le projet Seine-Nord Europe qui *" permettra de décharger les voies autoroutières de la région Nord "*.

Notre Association formule le vœu que la voie d'eau, qui a jusqu'ici bénéficié d'un très faible taux de subvention européenne, environ 1,3 % alors qu'elle représente 7,5 % du transport continental de marchandises, verra l'Union Européenne -avec le soutien du gouvernement français- confirmer la proposition de Jacques BARROT, avec un co-financement des projets fluviaux du RTE-T à hauteur du plafond maximum, c'est-à-dire de 30 %.

Nicolas SARKOZY et Christian ESTROSI confirment leur soutien aux projets fluviaux

Le 10 octobre 2006, à l'occasion des Rencontres de l'Aménagement du Territoire, Christian ESTROSI, Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire a déclaré, au nom de Nicolas SARKOZY, Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, *"...la route a pris une place disproportionnée dans le transport de marchandises... Pour rétablir l'équilibre, il est nécessaire de doter la France des infrastructures qui lui manquent pour donner leur vraie place au fer et à la voie d'eau. La voie fluviale est depuis quelques années en constante expansion. Un convoi fluvial toutes les demi heures, c'est un camion toutes les 18 secondes. Il faut ouvrir les voies qui relieront entre eux les bassins fluviaux de notre territoire : le canal Seine Nord d'abord, puis une première liaison à grand gabarit entre la Mer du Nord et la Méditerranée sur un tracé à étudier activement dès à présent "*.

Une prise de position à laquelle l'Association, représentée à cette manifestation par son Vice-Président, Jean François DALAISE, souscrit bien volontiers, dès lors que Moselle-Saône, au travers des études en cours dans les Contrats de Projets Etat-Région, en constitue bien l'épine dorsale.

Le nouveau bureau de l'Association

Président :

André ROSSINOT

Vice-Président :

René BEAUMONT

Vice-Président Trésorier :

Jean-François DALAISE

Vice-Présidents :

Jacques TRORIAL

Le représentant de la
région Haute-Normandie
Frédéric MEYER

Secrétaire :

Patrick HATZIG

LIAISONS

La lettre d'Information de l'Association Seine-Moselle-Rhône

Numéro 3 – Novembre 2006

Editorial
d'André ROSSINOT
Président de l'Association
Seine-Moselle-Rhône
Maire de Nancy
Ancien Ministre



L'actualité de cet automne 2006 a été riche et propice à la voie d'eau. De nouvelles voix se sont élevées pour soutenir le développement de la voie d'eau en France et je m'en félicite.

En ce qui concerne le projet Seine-Nord Europe, le Premier ministre, à la suite d'un courrier que je lui avais personnellement adressé en ce sens, vient de me confirmer que le lancement de l'enquête publique interviendra avant le 15 janvier 2007. Cette étape importante pour le projet se déroulera ainsi en phase avec le calendrier fixé par le CIADT de décembre 2003.

Si Seine-Nord Europe reste la condition sine qua non de la réalisation progressive d'un réseau fluvial français à grand gabarit et de son interconnexion à l'échelle européenne, il faut également préparer l'avenir avec Moselle-Saône. Concluant à la pertinence de ce projet par rapport à la demande de transport de marchandises sur cet axe, l'étude préliminaire socio-économique a confirmé tous les espoirs de notre

Association. Place désormais aux études techniques et environnementales. Puissant moteur de croissance pour le Port de Marseille et les régions desservies, cette liaison sera un formidable facteur de compétitivité et d'attractivité pour le Sillon Lorrain et le couloir rhodanien.

Notre Association avait souligné en juin dernier l'importance de l'articulation entre transport maritime et transport fluvial. C'est pourquoi je me félicite de la décision de Dominique PERBEN, qui a confirmé le choix du grand gabarit pour l'écluse fluviale du Havre. Je suis persuadé que ce choix constituera pour Port 2000, un facteur de croissance durable, comme le sera demain la réalisation du nouveau terminal FOS 2XL pour le port de Marseille.

Je conclurai en souhaitant la bienvenue aux nouveaux adhérents et les remercie pour leur confiance, certain que je suis que notre unité et notre nombre sont le meilleur gage de l'efficacité de notre action.

Côté Bassin de la Seine

Sur la base de l'Avant-Projet Sommaire remis par VNF au Ministre le 5 juillet 2006, et des conclusions des rapports du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) et de la Mission d'Appui à la réalisation des contrats de Partenariats Public-Privé (MAPPP), le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Dominique PERBEN, a approuvé l'Avant-Projet Sommaire et annoncé, pour janvier 2007, l'enquête publique, attendue par l'ensemble des parties prenantes concernées. Pour rappel, le calendrier fixé par le CIADT de décembre 2003 envisage une Déclaration d'Utilité Publique pour la fin 2007.

Côté Moselle-Saône

Les résultats de l'étude préliminaire socio-économique multimodale Mer du Nord/Méditerranée ont confirmé toute la pertinence du projet de liaison Moselle-Saône. Parmi les hypothèses et les projections retenues, le scénario macro-économique le plus favorable aux échanges verrait ce projet offrir une croissance de 50% du trafic à l'horizon 2025, avec 15 millions de tonnes de fret. A l'occasion de notre Assemblée Générale, Christian ESTROSI, Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, et Jean-Claude GAUDIN, Sénateur-Maire de Marseille, ont réaffirmé leur attachement à un projet de liaison fluviale entre la Mer du Nord et la Mer Méditerranée.

Côté Association

Notre association a enregistré 10 nouvelles adhésions, confirmant l'intérêt suscité par ce projet et la volonté des acteurs locaux de se mobiliser et d'unir leurs forces pour accompagner le bon déroulement des études préliminaires, désormais entrées dans leur deuxième phase. S'agissant du bureau de notre association, Patrick HATZIG, Vice-Président du Conseil Régional de Lorraine en charge des Transports, a été nommé Secrétaire.

Un temps fort de mobilisation et une marque de soutien de l'Etat à notre projet

L'association Seine-Moselle-Rhône a tenu son Assemblée Générale annuelle, le jeudi 29 juin au Palais du Pharo à Marseille, en présence de Christian ESTROSI, Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, de Jean-Claude GAUDIN, Sénateur-Maire de Marseille, de Christian FRÉMONT, Préfet de la région PACA, ainsi que du Sénateur de Saône-et-Loire, René BEAUMONT, de Michel MARGNES, Président de la CNR, de Jacques TRORIAL, Président de l'ADPF, de Robert ARNAUD, Président du Consortium Est et Sud Est, de Guy JANIN, Directeur général du Port



Christian FRÉMONT, Jean-Claude GAUDIN, Christian ESTROSI, André ROSSINOT, Jean-François DALAISE (de gauche à droite)

Autonome de Marseille, de Patrick LAMBERT, représentant le Président de VNF et de nombreuses personnalités du secteur des transports et de l'aménagement du territoire.

Cette Assemblée Générale a permis de faire le point sur les actions entreprises et les projets en cours tandis que les personnalités politiques présentes ont réitéré leur soutien au transport fluvial et au projet de liaison entre la Mer du Nord et la Méditerranée.



Liaison Saône-Moselle : Principaux résultats des études préliminaires socio-économiques

Lors de notre Assemblée Générale, Jean-Philippe MORETAU, Directeur Interrégional de VNF à Nancy et Directeur du Service de Navigation du Nord Est, a fait le point sur les études en cours concernant l'axe Marseille-Ports de la Mer du Nord et de l'Europe de l'Est, cofinancées par l'Etat, VNF et les régions Lorraine et Rhône-Alpes.

Ce premier volet d'études portait sur deux questions : **l'infrastructure fluviale peut-elle être une réponse pertinente à la demande de transport dans 20 ans sur ce corridor ? Quelles seraient les conséquences éventuelles de sa non réalisation ?**

Les atouts de la liaison Saône-Moselle relevés par l'étude sont : des réserves de capacité, un positionnement stratégique sur l'eurocorridor C2 entre la " Banane bleue " et " l'arc méditerranéen ", des opportunités liées au trafic de conteneurs avec l'Asie notamment à Marseille-Fos, l'interconnexion des bassins fluviaux (sous réserve d'une homogénéité entre bassins, imposant le gabarit V b au futur canal). Les éléments défavorables pris en compte concernent la hauteur libre sous les ponts, les changements climatiques menaçant les étiages du Rhin, les risques de désindustrialisation de certaines zones économiques...

Les prévisions de trafic montrent qu'**en fonction des scénarios prospectifs** (fondés sur les prévisions de croissance des transports, la prise en compte de l'impact environnemental des activités économiques, l'environnement géopolitique...), **le trafic fluvial sur la future liaison pourrait atteindre, selon les hypothèses considérées, jusqu'à 15,3 millions de tonnes en 2025.**

La non-réalisation de cette liaison entraînerait une dégradation plus rapide de la circulation sur les autoroutes, des risques importants d'engorgement avec une perte d'attractivité des régions concernées. Le Port de Marseille y perdrait un atout pour attirer de nouvelles lignes de conteneurs et le réseau de ports intérieurs serait privé d'opportunités de développement logistique.

Le Comité de pilotage politique composé des différents financeurs des études a validé les conclusions de cette étude socio-économique et décidé de lancer la phase II consacrée aux études techniques et environnementales. Cette phase correspond à une première approche de la faisabilité de cette liaison fluviale envisagée au gabarit Vb pour un itinéraire homogène sur l'ensemble de l'axe Coblence-Marseille. La tranche ferme de ces études correspond à l'analyse du territoire et à l'identification des couloirs de passage potentiels, fuseaux destinés au choix du futur tracé. L'étude approfondie de ces couloirs constitue une tranche conditionnelle.

Des interventions fortes lors des échanges à Marseille



Jean-Claude GAUDIN s'est tout d'abord félicité d'accueillir l'Assemblée Générale d'une Association à laquelle sa ville a adhéré en mars dernier. Le Sénateur-Maire de Marseille a fait part de sa *" conviction sincère en faveur du fluvial "* à l'heure où *" le pré-acheminement des marchandises est absolument stratégique et doit s'inscrire dans des logiques de développement durable et favoriser au maximum les reports modaux "*.

Quant au projet Moselle-Saône, *" ce projet concerne Marseille et son port et pourra tirer parti des opportunités liées au trafic de conteneurs avec l'Asie. De 2 millions de conteneurs il y a quelques années, le trafic avec l'Asie via la Méditerranée devrait atteindre 30 millions d'ici 2 à 3 ans. "* Conscient du positionnement stratégique de Marseille sur le bassin euro méditerranéen, Jean-Claude GAUDIN précise que *" Marseille se distingue de ses concurrents espagnols et italiens par la présence d'un fleuve qui lui permet de jouer la carte de l'intermodalité et d'envisager l'accroissement de son hinterland. "*



Christian ESTROSI, Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, a tout d'abord souligné *" l'impérieuse nécessité de donner à notre pays une grande ambition en matière de report modal de marchandises, et en particulier une grande ambition fluviale. "* Rappelant la hausse du prix des énergies fossiles et l'engorgement routier croissant, le Ministre a rappelé les atouts du transport fluvial et sa volonté d' *" additionner les talents plutôt que de les diviser "*, à travers une politique de co-modalité. Christian ESTROSI a ensuite présenté 3 pistes d'actions concrètes :

1 - Soutenir les Ports du Havre et de Marseille,
2 - Faire du canal Seine-Nord Europe une réussite, qualifiant le projet, d' *" exemple de ce qu'il fallait faire sur le plan économique, territorial, environnemental et de la concertation "*,

3 - Relancer un grand débat national sur une liaison à grand gabarit entre la Mer du Nord et la Mer Méditerranée à travers *" une étude globale sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat portant sur l'intérêt d'une liaison de ce type. "* En conclusion, le Ministre a précisé qu' *" il est temps que la France ait un discours beaucoup plus ambitieux sur le fret, en particulier sur le fret fluvial. "*

Point d'actualité sur les résolutions adoptées lors de l'Assemblée générale

La première résolution concernait la contribution de l'Association au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce débat public étant désormais clos, le compte-rendu, paru en septembre 2006, fait état d'une demande généralisée pour un *" changement de cap immédiat afin de respecter l'objectif de division par 4 de nos émissions de CO2 à l'horizon 2050 "*. *" Partisans d'un report modal maximal, les participants s'opposent à l'accroissement des capacités autoroutières "*. Les avis convergent sur la nécessité d'offrir des alternatives à la route, à travers le *" développement de plateformes intermodales, l'étude d'une liaison Saône-Moselle et l'amélioration des infrastructures pour permettre une plus grande utilisation du fleuve "*. Pour faciliter un report modal maximum, il est question de développer *" les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les navettes fluviales conteneurs, le cabotage maritime et les autoroutes de la mer "*.

Compte-rendu disponible à l'adresse : www.debatpublic-transport-vral.org

La deuxième résolution soulignait en quoi la desserte fluviale de nos ports maritimes était aujourd'hui négligée et insuffisamment développée. L'Association a donc réitéré son souhait de voir le grand gabarit choisi pour l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre, afin que cette écluse soit en cohérence avec les capacités de navigation sur la Seine.

Nota : Dominique PERBEN a annoncé début octobre 2006 qu'il a choisi pour cette écluse fluviale, *" l'option haute, correspondant à l'aménagement d'une écluse qui permette le passage des convois fluviaux les plus importants, à savoir les convois poussés de 185 mètres de long et de 11,40 m de large, ainsi que les bateaux automoteurs de 155 m de long, transportant 5 largeurs de conteneurs "*.

L'Association se félicite de ce choix du grand gabarit, un préalable nécessaire pour mettre en place une desserte fluviale optimale et assurer une compétitivité durable à Port 2000.