Numéro 10 - Juillet 2014

LIAISONS

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

Contact : Association Seine-Moselle-Rhône - 8 rue Saint Florentin - 75001 PARIS
Tél. : 01.42.60.36.13 - E-mail : contact@seine-moselle-rhone.asso.fr
Web : www.seine-moselle-rhone.asso.fr

ÉDITORIAL D'ANDRÉ ROSSINOT, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION SEINE-MOSELLE-RHÔNE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND NANCY ET ANCIEN MINISTRE

Les études Saône-Moselle.Saône-Rhin finalisées et prochainement restituées

« A ma demande expresse, mon établissement a pu poursuivre des travaux de finalisation des études techniques et de synthèse des études socio-économiques (sur le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin), pour lesquelles votre association a contribué, ce dont je vous remercie. » Cette phrase est extraite du courrier de réponse que Marc PAPINUTTI, Directeur général de VNF, m'a adressé le 7 mai dernier.

Depuis le rapport de la Commission Mobilité 21 et la présentation du volet « transport » du plan d'investissement à 10 ans du gouvernement le 9 juillet 2013, notre association n'avait eu de cesse de réclamer la fin de ces études. Le classement du projet Saône-Moselle. Saône-Rhin parmi les projets « de long à très long terme » avait abouti à la suspension de facto des études sur ce projet, alors que celles-ci étaient soit terminées, soit très avancées. Tout laisser en plan en l'état nous semblait constituer une aberration, un déni de démocratie et une rétention d'information vis-à-vis de l'ensemble des territoires impliqués tout en étant contraire à un bon usage de l'argent public.

Par voie de courriers, de communiqué de presse et à l'occasion de notre réunion d'information annuelle, nous avions réaffirmé notre souhait de voir ces études être finalisées puis présentées aux territoires. Après une première intervention en ce sens de Pascal GIRARDOT, Directeur général délégué de Voies navigables de France, lors de notre rencontre annuelle le 22 novembre 2013 à Marseille, le courrier de Marc PAPINUTTI est venu confirmer que VNF a pu poursuivre ces études, dans le cadre des travaux engagés sur le plan européen et relatifs au corridor multimodal Mer du Nord Méditerranée. En lien avec VNF et d'autres partenaires, notamment le Consortium international des voies navigables, une restitution commune pourrait se tenir au cours de l'automne 2014.

La finalisation de ces études confirme l'importance au niveau européen d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhin et du Rhône. Déjà reconnu comme « priorité commune » de la Grande Région, le projet Saône-Moselle démontre qu'il dépasse largement nos frontières et constitue l'un des maillons fluviaux de ce corridor de transport stratégique. Notre ambition est aujourd'hui d'accompagner les efforts de structuration de la composante fluviale de ce corridor européen : desserte fluviale du port de Marseille-Fos, structuration portuaire, coopération économique (Medlink Ports), amélioration des conditions de navigation, modernisation des infrastructures. A l'heure où l'on fête les 50 ans de la mise à grand gabarit de la Moselle canalisée, il nous appartient aujourd'hui d'écrire une nouvelle page de l'histoire de ce cours d'eau, lien naturel et vecteur stratégique d'échanges européens à conforter autour de nouveaux projets.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET RENCONTRE-DÉBAT DU 22 NOVEMBRE 2013

Un consensus autour de la nécessité de développer la desserte fluviale du port de Marseille-Fos à court et long terme

Le 22 novembre 2013, notre association organisait, au siège du Grand Port maritime de Marseille, son Assemblée générale annuelle ainsi qu'une rencontre-débat en présence de nombreux acteurs économiques et territoriaux sur la thématique : « Desserte du GPM de Marseille, synergies portuaires et projet Saône-Moselle. Saône-Rhin : la structuration progressive de l'axe fluvial du corridor Mer du Nord Méditerranée ».

André ROSSINOT
et Jean-François DALAISE

En ouverture des débats, André ROSSINOT, Président de l'association, a rappelé combien l'association était attachée au développement de la desserte fluviale des ports maritimes. Il s'agit là, selon lui, d'un enjeu majeur en matière de politique de transport, à envisager à l'échelle européenne et sur le court et le long terme. C'est pourquoi l'association a souhaité réunir à Marseille un certain nombre d'acteurs clés pour évoquer la structuration fluviale du corridor multimodal Mer du Nord Méditerranée.

Desserte du port de Marseille - Fos : répondre par la voie d'eau à la saturation du mode routier et à l'absence de sillons ferroviaires disponibles pour le fret

En introduction, Jean-Claude TERRIER, Président du Directoire du GPM de Marseille, a mis en avant la phase de reconquête de parts de marché entamée par le port. Pour répondre à un déficit de desserte routière et ferroviaire, le port souhaite mieux mettre en valeur sa situation de débouché maritime du Rhône en améliorant ses capacités de pré et post-acheminement des marchandises par la voie d'eau. Le projet de desserte fluviale directe de la darse 2 de Fos 2XL en constitue un parfait exemple (cf. page 3).

Directeur du développement économique et portuaire de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), Michel COTE a rappelé l'objectif de la CNR en matière de transport fluvial sur le Rhône : proposer aux acteurs économiques un accès fluvial tous les 20 km. Questionné sur les leviers de développement du transport fluvial sur le Rhône, Michel Cote retient deux propositions du rapport RAULIN : la réalisation du canal à fond de darse pour le terminal Fos 2XL du port de Marseille et la mutualisation des coûts de manutention entre les différents modes de transport dans les places portuaires.

Une liaison fluviale performante entre Rhin et Rhône à réaliser d'ici 2030 pour la Commission européenne

Didier LEANDRI
et Michel DOURLENT

En ce qui concerne la réalisation d'une liaison fluviale entre les bassins du Rhône et du Rhin, André ROSSINOT et Françoise BRANGET, Présidente déléguée du Consortium International des voies navigables, ont rappelé leur attachement à voir les études Saône-Moselle.Saône-Rhin être finalisées et présentées avec les territoires concernés. En réponse, Pascal GIRARDOT, Directeur général délégué de VNF, a précisé que VNF réfléchissait à la réalisation d'une synthèse des études réalisées et à une finalisation des études manquantes.

Didier LEANDRI, Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), a mis en exergue le fait que le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin avait pour objet l'interconnexion de deux bassins de navigation stratégiques : celui du Rhin et du Rhône. Ce projet fait partie des projets retenus par la Commission européenne pour le réseau central de transport à réaliser d'ici 2030, soit un horizon beaucoup moins lointain que l'année 2050 retenue par la Commission Mobilité 21. Pour sa part, Michel DOURLENT, Président de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), a souhaité témoigner du soutien total des professionnels de la batellerie à la réalisation du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin. Pour rappel, le CAF et la CNBA ont créé en février 2013 le groupement professionnel Transporteurs Fluviaux de France (TFF) afin de *« fédérer l'offre française du transport fluvial de marchandises et parler d'une seule voix en direction des pouvoirs publics, des acteurs économiques et des médias »*.

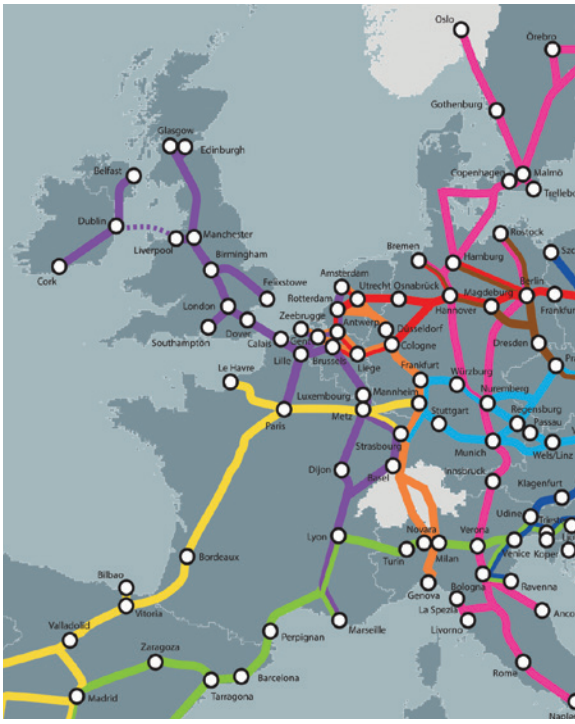
NOUVELLE POLITIQUE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Focus sur le corridor multimodal Mer du Nord Méditerranée

Le 16 octobre 2013, la Commission européenne a officialisé sa nouvelle carte des neuf principaux corridors qui formeront l'ossature du réseau de transports au sein du marché unique.

La nouvelle politique de l'Union européenne vise à établir un réseau central de transport fondé sur neuf corridors principaux. Il s'agit pour la Commission de remplacer l'actuel morcellement des voies de communication par un réseau structuré à l'échelle européenne. Ce nouveau réseau central permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, de moderniser les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier.

Parmi ces projets prioritaires, le corridor Mer du Nord-Méditerranée s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les Îles britanniques au continent.



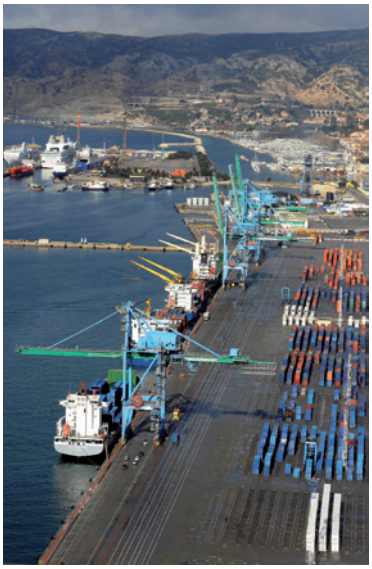
Parmi les 9 corridors prioritaires multimodaux figure le corridor Mer du Nord-Méditerranée (en violet)

L'objectif de la Commission européenne est d'achever ce réseau central d'ici à 2030. Dans cette perspective, le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe, doté d'un fonds de 26 milliards d'euros pour la période 2014-2020, constituera « un capital d'amorçage » destiné à encourager les Etats membres à investir davantage. C'est sur cette enveloppe financière que la Commission européenne propose de financer 40 % du coût du projet de canal Seine-Nord Europe, maillon français du projet de liaison fluviale Seine-Escaut, si l'Etat français confirme bien cette priorité d'aménagement et répond à l'appel à projets correspondant d'ici au 15 février 2015.

DESSERTE FLUVIALE DU PORT DE MARSEILLE-FOS

Point sur le projet de desserte fluviale directe de Fos 2XL

Porté par le Grand Port Maritime de Marseille, ce projet de liaison fluviale directe de 3,5 km sans écluse permettrait de réduire chaque aller-retour de 3 heures et d'éviter le transit actuel des unités fluviales par le Golfe de Fos, où la navigation n'est possible qu'environ 11 mois sur 12. Ralenti pour des problématiques environnementales, ce projet serait aujourd'hui en passe d'être concrètement lancé.



© Port de Marseille-Fos

A l'occasion de notre événement marseillais, Jean-Claude TERRIER avait mis en avant ce projet comme étant l'une des clés du développement du transport fluvial au cœur du port. Les terminaux conteneurs de Fos 2XL ont atteint un trafic record de 815 000 EVP en 2012, année de leur mise en service. Associés à deux zones logistiques de près de 400 hectares, ces terminaux ont permis au port de Marseille-Fos de se mettre au niveau de ses concurrents européens.

Via le Contrat de plan Etat-Région, la Direction du port de Marseille disposait des crédits nécessaires pour réaliser cet aménagement d'un coût de 42 millions d'euros. La mise en œuvre de ce chantier se heurtait jusqu'ici à quelques problématiques environnementales qui semblent, à l'heure où nous avons écrivons ces lignes, avoir trouvé des réponses et solutions appropriées.

RETOUR SUR LES RÉSULTATS DU TRANSPORT FLUVIAL EN 2013

Un trafic fluvial en progression de 1 % sur l'année 2013, avec une forte hausse pour le bassin de la Moselle (+ 18,3 % en t.km)

En 2013, le trafic fluvial de marchandises a connu une hausse de 1 % grâce notamment à la progression des filières charbon et métallurgie, et les performances des bassins de la Moselle et du Rhin qui affichent respectivement des progressions de 18,3 % et de 9 % en tonnes.kilomètres (t.km).

Quatre filières affichent des trafics en forte hausse entre 2012 et 2013 : les charbons (+ 25 %), la filière métallurgique (+ 7,5 %), la filière engrais-chimie (+ 5 %) et les céréales (+ 4,6 %). La Moselle affiche le meilleur taux de croissance par bassin grâce à l'export et à trois filières en forte progression (les combustibles minéraux, les produits agricoles, les minerais et déchets pour la métallurgie).

© VNF

Le projet de modernisation « Moselle 2020, voie d'eau intelligente » de VNF

« Moselle 2020, voie d'eau intelligente » est le nom d'un vaste projet de modernisation, qui vise à mettre en œuvre une gestion informatisée des ouvrages et du trafic.

Dans le cadre de ce projet « Moselle 2020 », un Centre d'information et de gestion du trafic fluvial (CIGTF) sera installé par Voies navigables de France à Frouard. Il permettra aux personnels de Voies navigables de France de suivre en permanence le fonctionnement du réseau, de piloter à distance les ouvrages d'art mais également de suivre la route des navires (grâce à la mise en place d'un système d'information fluviale).

Cet équipement devrait être mis en service fin 2015 : une modernisation aujourd'hui essentielle pour la fiabilité de cet axe fluvial.

Parallèlement au déploiement de ces outils informatiques, VNF s'est engagé dans un grand programme de régénération de ses ouvrages d'art sur la Moselle, pour un montant total de 120 millions d'euros entre 2010 et 2020.

ACTUALITÉS EN BREF

Lancement de la réforme territoriale

Le 2 juin 2014, le Président de la République s'est exprimé sur la réforme territoriale qu'il souhaite initier, en présentant notamment une carte de 14 régions *« de taille européenne et capables de bâtir des stratégies territoriales »* au lieu des 22 actuelles. Cette réforme devrait être discutée dès cet été au Parlement.

Les volets « mobilité multimodale » des contrats de plan

Appelés à être signés d'ici l'été 2014, les contrats de plan 2014-2020 représentent une nouvelle étape importante des relations Etat-régions. Parmi les 5 thématiques proposées à la contractualisation, la « mobilité multimodale » devra poursuivre les priorités suivantes : modernisation du réseau existant et poursuite des opérations de désenclavement et décongestion des axes les plus encombrés.

L'éco-taxe fait place à un « péage de transit poids lourds »

Le Gouvernement a confirmé, le 22 juin 2014, qu'un péage de transit poids lourds sera mis en place le 1er janvier 2015. Il concernera les camions de plus de 3,5 tonnes et sera appliqué sur 4000 km de voies à fort trafic contre 15000 km envisagés pour l'éco-taxe. Ce péage de transit devrait rapporter environ 550 millions d'euros par an.
Suite à cette annonce, Transporteurs Fluviaux de France (TFF) a fait part de son inquiétude face à « l'insuffisance des crédits tirés de ce nouveau dispositif » qui « aura pour conséquence la dégradation de la qualité des réseaux d'infrastructures » et « retardera les investissements ». Pour TFF, ce dispositif est loin d'être suffisant pour favoriser ou seulement accompagner une véritable politique de report modal. C'est pourquoi la possibilité de faire contribuer les sociétés d'autoroutes au financement des grandes infrastructures, évoquée par les ministres Ségolène Royal et Michel Sapin, constitue pour TFF « une nécessité » notamment en vue du financement de Seine-Nord Europe et à plus long terme de Saône-Moselle.Saône-Rhin.

Le projet de réforme des CCI contesté

Le rapport demandé par le Gouvernement à l'administration sur la réforme du réseau des CCI propose de limiter le nombre de CCI à leur seule représentation régionale, et de réduire de plus de 30% leurs ressources fiscales. CCI de France dénonce « le démantèlement de l'économie sur le territoire » et évoque des « conséquences désastreuses » sur l'apprentissage ou la pérennité d'infrastructures (aéroports, ports fluviaux, zones d'activités...).

Les événements liés au 50ème anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle au cœur du pays des 3 frontières

A l'occasion de ce 50ème anniversaire, le colloque du 3 juin 2014 organisé à Trèves sur les questions économiques et celui du 4 juin organisé au château de Malbrouck sur les enjeux environnementaux de la navigation sur la Moselle ont permis de démontrer la modernité de cet axe fluvial et son potentiel d'activités pour le futur.

SEINE MOSELLE RHÔNE

Création & réalisation : id bleue - www.idbleue.com