



## **Assemblée Générale Ordinaire du vendredi 22 novembre 2013**

### **Grand Port Maritime de Marseille**

---

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

---

L'an dernier, notre association avait tenu son Assemblée Générale annuelle, et organisé un débat le 18 décembre 2012, sur le Bateau « Bel Ami », amarré en face de la Tour Eiffel à Paris. A cette occasion, différents acteurs institutionnels et territoriaux s'étaient exprimés sur leur perception du projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle.

Pour rappel, la récente mise en place de la Commission « Mobilité 21 », appelée à se prononcer sur le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), venait de suspendre le déroulement de la phase de préparation du débat public ; le travail de VNF se concentrant alors sur le corridor européen n° 9 « Mer du Nord – Mer Méditerranée ». Après avoir regretté les retards accumulés en vue de l'organisation du Débat public, Patrick LEGRAND, alors Vice-Président Commission Nationale du Débat Public, avait, fort de son expérience sur le débat public Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine, souligné la nécessité de « faire revenir le fluvial en société ».

Lors de ce débat, Philippe BONNEVIE, Délégué général de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), avait rappelé, pour l'avenir du transport fluvial, toute l'importance du projet Seine-Nord Europe, mais également des infrastructures de desserte fluviale des ports maritimes comme le raccordement à Marseille de la darse 2 de Fox 2XL au Rhône. Enfin, en plein débat sur la ré-industrialisation de la France, André ROSSINOT avait souligné combien les voies navigables constituaient le mode de transport le plus utile à l'industrie, et qu'il ne fallait pas, au sujet des projets Seine-Nord Europe et Saône-Moselle, prendre de décisions trop hâtives et conjoncturelles sur des projets aussi structurants qui s'amortissent à l'échelle d'un demi-siècle.

## **A. Rappel des événements survenus et des principales activités conduites par l'association depuis l'AG 2012**

### **- L'avancée du projet Saône-Moselle « gelée » pendant la période de travail la Commission « Mobilité 21 »**

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin figurant dans l'avant-projet du SNIT faisait partie des projets examinés par la Commission Mobilité 21 mise en place en octobre 2012 et présidée par Philippe Duron, Député-Maire de Caen. Cette Commission avait été chargée par le Gouvernement de « *trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures* » et de préciser les conditions de mise en œuvre de ce Schéma. En réponse au courrier de notre association, le Ministre délégué chargé des Transports nous avait confirmé le 7 février 2013, que le projet Saône.Moselle.Saône-Rhin serait « *examiné au vu de son intérêt socio-économique, dans le cadre de la révision du SNIT, par la Commission Mobilité 21* ».

Comme précisé par Nicolas BOUR lors de notre AG de décembre 2012, Voies navigables de France avait, dès la mise en place de cette Commission, suspendu toute activité relative au projet Saône-Moselle.Saône-Rhin, et notamment l'organisation des différents ateliers thématiques prévus par le maître d'ouvrage ainsi que les Comités de pilotage réunissant les co-financeurs et en principe au nombre de 2 par an.

### **- Des échanges avec des membres clés de la Commission Mobilité 21**

En début d'année 2013, André ROSSINOT a mené différentes démarches auprès de membres clés de la Commission Mobilité 21.

Une rencontre a ainsi pu être organisée, le 6 février 2013 à l'Assemblée nationale, avec Bertrand PANCHER, Député de la Meuse. Celui-ci s'était montré plutôt favorable au développement du transport fluvial et d'une manière générale, très attaché aux procédures de débat public et de dialogue avec les parties prenantes. Il faut souligner que suite à la parution du rapport de la Commission Mobilité 21, Bertrand PANCHER avait regretté publiquement que la Commission Mobilité 21 ne se soit pas plus engagée en faveur de la réalisation du projet Seine-Nord Europe. Par ailleurs, plusieurs contacts ont été établis avec Philippe DURON, Député Maire de Caen, et son équipe. Un dossier complet sur le projet Saône-Moselle avait ainsi pu être directement remis au Président la Commission Mobilité 21.

### **- Une diffusion large de la lettre « Liaisons n° 9 » auprès de l'ensemble des décideurs politiques concernés**

La lettre « Liaisons n° 9 », bouclée en avril 2013, a constitué le principal document de communication de l'association réalisé au cours du premier semestre 2013. Ciblante directement le travail mené par la Commission Mobilité 21, André ROSSINOT rappelait au sein de son éditorial que « *La France a besoin d'infrastructures fluviales à la hauteur de ses ambitions* ».

Outre sa distribution habituelle, cette lettre d'information a également été diffusée, au cours du deuxième trimestre 2013, avec un courrier personnalisé, auprès d'une sélection de 70 parlementaires particulièrement impliqués sur les questions de transport de marchandises ou géographiquement concernés par le projet Saône-Moselle.

### **- Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin classé dans « les projets à horizons plus lointains » de la Commission Mobilité 21, et non retenu par le plan d'investissement à 10 ans du Gouvernement**

Dans son rapport remis au Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche le 27 juin 2013, la Commission Mobilité 21 a considéré que « *le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin s'inscrit clairement dans une logique de réalisation de long à très long terme* » et le classe « *dans les projets à horizons plus lointains quel que soit le scénario financier considéré* ». Pour rappel, les projets à

horizons plus lointains sont, pour la Commission Mobilité 21, « *les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance* ».

Le 9 juillet 2013, le Premier ministre présentait le plan d'investissements d'avenir sur les dix prochaines années. En matière de transport, le Gouvernement propose « *de l'ordre de 30 milliards d'euros d'investissements, tous financeurs confondus, dans les grands projets prioritaires (scenario n°2 de la Commission Mobilité 21)* ». Si ce plan prévoit l'élimination des nœuds ferroviaires et la poursuite du maillage du réseau ferroviaire structurant, il ne prévoit, pour le transport fluvial, que la mise à grand gabarit de la Seine-Amont entre Bray et Nogent-sur-Seine, sans s'engager sur la réalisation de Seine-Nord Europe et en confortant le classement de Saône-Moselle.Saône-Rhin dans les projets à horizons plus lointains.

#### - **L'exercice prospectif du Gouvernement à horizon 2025**

Il faut souligner qu'à l'occasion du séminaire gouvernemental consacré à la France de 2025 le 19 août 2013, la contribution présentée par le Ministre délégué chargé des Transports fait état d'une nécessaire coopération portuaire sur les axes Seine, Nord Est et Rhône-Saône. Pour le Ministre, « les ports français ne gagneront des parts de marché qu'avec un lien avec leurs hinterlands 'naturels' ».

#### - **La réaction de l'association Seine-Moselle-Rhône**

C'est par voie de communiqué de presse que l'association Seine-Moselle-Rhône a réagi aux recommandations de la Commission Mobilité 21 et à ce plan d'investissement. Si la réalisation de Saône-Moselle ne peut être envisagée qu'à long terme, notre association ne peut accepter que ce classement aboutisse à un abandon des études déjà bien avancées sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France. Estimant « *impensable que tout le travail engagé par VNF et les collectivités concernées l'ait été en pure perte* », André ROSSINOT soulignait la nécessité de terminer les études pour mieux envisager l'avenir sur des bases partagées, et de confirmer la tenue du débat public prévu par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009.

Dans un courrier adressé le 20 septembre 2013 au Ministre Frédéric CUVILLIER, André ROSSINOT reprenait la même argumentation et déplorait le peu de place accordée au transport fluvial dans les orientations préconisées par la Commission Mobilité 21 et les axes d'investissement à 10 ans du Gouvernement. Souhaitant que les études sur le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin soient poursuivies et terminées, il a demandé une entrevue au Ministre sur ce sujet spécifique.

## **B. Les perspectives de l'association pour l'année à venir**

### **I – Un suivi attentif de l'avancée des principaux projets fluviaux**

Notre association sera particulièrement attentive au bon avancement des principaux projets d'infrastructures fluviales qu'elle soutient (Bray-Nogent, Seine-Nord Europe, Saône-Moselle.Saône-Rhin), et contribuera également aux débats, européens et nationaux, qui toucheront l'aménagement des territoires et le transport.

#### - **Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine**

Seul projet fluvial retenu dans le plan d'investissements gouvernemental, la poursuite de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine a été confirmée par le Conseil d'Administration de Voies navigables de France, le 3 octobre 2013. Les études préalables à l'enquête publique vont être lancées, en prenant en compte les apports de l'étape préliminaire. VNF précise que l'enquête publique pourrait se tenir en 2016/2017, pour une mise en service à l'horizon 2020/2022.

Notre association a toujours soutenu la réalisation de cette liaison, justifiée notamment par l'existence de gisements de trafic importants. Au regard des potentialités de la liaison et de la forte mobilisation des élus et des industriels concernés, on peut regretter néanmoins le temps perdu sur le calendrier de réalisation de cette liaison.

#### - **Seine-Nord Europe**

Ecarté du périmètre d'analyse de la Commission Mobilité 21, le projet Seine-Nord Europe fait l'objet d'une mission de reconfiguration confiée au Député Rémi PAUVROS, qui devrait remettre son rapport en cette fin novembre 2013. Ce dernier réunissait d'ailleurs, le 30 octobre dernier, les principales collectivités concernées qui n'ont pas manqué de confirmer leur volonté de voir le projet aboutir et de renforcer leur engagement financier.

Il faut également souligner que le 17 octobre 2013, à l'occasion du Conseil informel des ministres des Transports européens organisé à Tallinn en Estonie, une déclaration conjointe a été signée par Siim KALLAS, le Commissaire européen aux transports, Frédéric CUVILLIER, le Ministre délégué chargé des Transports, et ses homologues belges et néerlandais. Cette déclaration souligne leur volonté commune de voir le projet Seine-Nord Europe/Seine-Escaut avancer et confirme que ce projet est éligible à des subventions européennes pouvant atteindre jusqu'à 40 % du coût total du projet.

Notre association, qui a toujours considéré Seine-Nord Europe comme la priorité numéro 1 en matière de grands projets fluviaux, se réjouit de ces avancées et sera très attentive aux conclusions du rapport de Rémi PAUVROS. Elle prendra une part active aux débats qui suivront cette parution car les prochains mois seront décisifs pour la réalisation de Seine-Nord Europe. Il est en effet indispensable que le Gouvernement français dépose son dossier de demande de subvention auprès de la Commission européenne, début 2014.

#### - **Saône-Moselle.Saône-Rhin**

Comme évoqué précédemment, notre association souhaite que les instances de pilotage du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin reprennent leurs travaux et que les études soient finalisées. L'objectif de notre association, partagé avec le Consortium International pour le développement des voies navigables, est de voir les études conduites à terme, et partagées avec les territoires concernés, afin de pouvoir mieux apprécier l'importance des intérêts multiples de ce projet et envisager sa faisabilité.

Il convient de rechercher avec Voies navigables de France les moyens les plus efficaces pour atteindre cet objectif, notamment dans le cadre des travaux engagés sur le corridor européen multimodal « Mer du Nord – Mer Méditerranée », dont l'une des principales composantes fluviales est le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin.

## **II – Une attention particulière portée aux initiatives des acteurs économiques et territoriaux en faveur du transport fluvial et des dessertes portuaires**

---

En dix ans, le trafic fluvial conteneurisé a doublé en France, grâce à la fiabilité du mode, sa compétitivité et sa faible empreinte environnementale. Pour conforter cette progression, des aménagements restent à réaliser dans les ports maritimes et de nouvelles approches sont à développer. A l'image du débat proposé le 22 novembre 2013 à Marseille, notre association portera tout au long de l'année 2014 une attention particulière à ces questions, dont les prochains Contrats de plan devraient rendre compte pour y apporter les solutions appropriées.

#### - La desserte portuaire des Grands ports maritimes

À Fos, le projet de desserte fluviale directe de Fos 2XL est à l'étude. Il prévoit la construction d'une liaison fluviale directe de 10 kilomètres sans écluse qui évitera le transit par le golfe de Fos. Au Havre, c'est la création d'une passe (chatière) dans la digue de l'avant-port qui est aujourd'hui privilégiée.

Elle permettrait à des unités fluviales traditionnelles d'avoir un accès direct par le canal de Tancarville en lieu et place des passages "Sud" et "Nord" actuels imposant des matériels coûteux à exploiter.

Notre association encourage les pouvoirs publics à prendre rapidement les décisions permettant l'avancée de ces projets et leur financement à court terme. Ces deux investissements clés constituent une réponse à une priorité gouvernementale affichée et martelée : le développement des dessertes massifiées de nos ports maritimes.

- La mutualisation des coûts de manutention

Contrairement aux ports du Range Nord, la mutualisation des coûts de manutention, appelés THC (Terminal Handling Charges), n'existe pas dans les ports maritimes français. Il en résulte un écart des coûts de THC de l'ordre de 40 % en défaveur du fluvial. Des réflexions et concertations visant à mettre en place cette mutualisation sont en cours suite au rapport RAULIN.

Notre association estime que cette mutualisation des THC est un passage obligé, afin de rétablir une équité de traitement entre les modes de transport, et de contribuer à l'objectif cité précédemment : développer les dessertes massifiées en sortie des entrées maritimes.

- Les stratégies de coordination portuaire

L'association salue les premiers résultats positifs du GIE HAROPA, le Havre – Rouen – Paris, qui affiche, sur les neuf premiers mois de l'année, un trafic global en hausse de 5 % quand celui de Hambourg n'a augmenté que de 2 % et que tous les autres ports maritimes enregistrent des baisses d'activité. Sur le trafic de conteneurs, cette hausse atteint même 7 % grâce notamment aux activités de *feeder*.

Pour notre association, ces résultats démontrent toute la pertinence de la stratégie de coopération initiée entre les partenaires d'HAROPA. Les initiatives similaires sur les axes du Rhône, de la Saône et de la Moselle sont, aux yeux de notre association, à conforter et amplifier :

Le réseau de plates-formes multimodales de l'axe Rhône-Saône, MedlinkPorts, mène ainsi une démarche commune de promotion fluviale vis-à-vis des ports maritimes de Marseille, Fos et Sète. Un récent accord signé avec VNF et Lyon Terminal comprend des actions de formation, la création d'une fonction de conseiller en logistique auprès des chargeurs et des démarches de labellisation et de certification des chargeurs.

- Le projet de plateforme multimodale et multi-sites de Lorraine progresse, dans chacun des ports concernés. Les travaux d'extension du port de Metz, destinés à créer une zone conteneurs, débiteront début 2014. A Nancy-Frouard, c'est une zone de 10 000 m<sup>2</sup> dédiée aux conteneurs qui sera créée. Enfin, à Illange-Thionville, le premier coup de pelle devrait intervenir avant la fin de l'année. Les premiers conteneurs sont attendus pour la fin 2014 ou le début 2015. Le timing a été pensé pour coller avec la fin des travaux du complexe d'affaires sino-européen TerraLorraine.

### **III – La rencontre-débat du 22 novembre 2013 à Marseille**

---

Le choix du Grand Port Maritime de Marseille, comme lieu d'accueil de notre AG et de cette rencontre débat, a constitué une évidence, après les travaux de notre association organisés en 2006 au Palais du Pharo. L'activité de ce port maritime est en effet primordiale pour le développement du transport fluvial sur l'axe rhodanien et au-delà, le projet Saône-Moselle. Saône-Rhin devant participer à terme à l'élargissement de son hinterland.

L'avenir du port de Marseille-Fos a d'ailleurs constitué le thème du colloque professionnel, organisé le 25 octobre, à Fos-sur-mer pour les 50 ans de la zone industrialo portuaire. Alors que la crise du raffinage pèse sur le trafic global (- 4 % sur le premier semestre 2013, malgré la hausse des trafics

conteneurs + 6 %, et vracs solides + 11 %), le port pourrait constituer à l'avenir la porte d'entrée européenne du gaz méditerranéen. Un deuxième terminal méthanier est attendu pour 2017, avec peut-être un troisième à suivre. Ont été aussi évoqués les projets de captation et de stockage du CO2 et l'installation d'un parc de 13 éoliennes flottantes à axe vertical, à l'horizon 2017. Enfin, les projets Fos 3XL et 4XL, susceptibles de générer un trafic de 2 millions de conteneurs supplémentaires, ont été également rappelés. Mais dans cette perspective, le développement des dessertes terrestres du port est un passage obligé pour gérer ces futurs trafics.

Par ailleurs, l'association Intermed-Gateways ouverte sur la méditerranée, qui associe les ports de Marseille, Gênes et Barcelone, a récemment fixé son programme de travail 2014-2015. Sont ainsi prévus une étude sur les avantages des ports méditerranéens face à ceux du Range Nord, des échanges d'informations, et des activités communes de promotion de 3 ports en direction des acteurs privés, mais également des pouvoirs publics et notamment des institutions européennes. Cette structure de coopération est présidée par Jean-Claude TERRIER, Président du Directoire du GPM de Marseille. Pour rappel, le port a été retenu par la Commission européenne en tant que nœud multimodal stratégique du réseau central du RTE-T (réseau trans-européen de transport). Il est également intégré aux corridors européens multimodaux « Mer du Nord – Méditerranée » et « Méditerranée ».

Dans ce contexte et alors que les futurs Contrats de plan Etat-Région doivent prochainement confirmer quelques investissements clés en matière de desserte du port de Marseille-Fos, notre association a souhaité donner la parole aux principaux acteurs impliqués dans les projets et démarches qu'elle soutient depuis sa création. Ainsi, elle souligne une fois encore que son action déterminée s'inscrit dans la durée.

\* \*  
\*