



Assemblée Générale

Mercredi 27 avril 2016

Salle des Séances

Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale de Paris – Ile-de-France
27 avenue de Friedland, Paris 8^{ème}

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 18 février 2015 à la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale à Paris.

A l'occasion de cet événement, plusieurs témoins étaient intervenus pour souligner les multiples usages et bénéfices de la voie d'eau : outil de compétitivité économique, de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique.

Depuis cette dernière Assemblée générale, notre association a poursuivi son action de valorisation du transport fluvial et de mise en exergue de l'intérêt des grandes liaisons, dans une période charnière où les nouveaux ensembles régionaux sont apparus et où les chefs d'Etat ont décidé, à l'occasion de la COP 21, de renforcer la lutte contre les dérèglements climatiques.

A. Bilan synthétique de l'année écoulée en matière de transport fluvial

1. Le point sur les trafics fluviaux

En 2015, l'activité du fret fluvial s'est contractée. Si ce recul est notable (- 3,7 %), il ne remet pas en cause, selon Voies navigables de France, « les fondamentaux de long terme : une croissance soutenue du trafic sur le grand gabarit depuis 10 ans ».

Parmi les quelques motifs de satisfaction : la filière agroalimentaire est en progression pour la troisième année consécutive tandis que les conteneurs dépassent les 540.500 EVP avec des trafics en hausse dans le Nord-Pas-de-Calais et sur le Rhône.

Cette baisse des trafics, plus marquée sur les bassins de la Seine, de la Moselle et du Rhin (notamment en raison pour ce dernier d'importantes basses eaux), s'explique principalement par les crises que traversent les secteurs de l'énergie, avec la fermeture des dernières centrales au charbon, et celui de la construction, qui peine à retrouver le niveau d'activité d'avant 2008.

2. La situation des grands projets fluviaux

De nombreuses étapes franchies par le canal Seine-Nord Europe

C'est à Lens, le 26 février 2015, que les ministres représentant les différents partenaires de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut se sont réunis pour acter la remise d'une demande de subvention « Seine-Escaut 2020 » auprès de la Commission européenne.

Le 5 mai 2015, le Député Rémi PAUVROS remettait à Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, un deuxième rapport contenant des propositions et des outils concrets pour faire de Seine-Nord Europe une réalité pour les territoires.

Le 29 juin 2015, la Commission européenne publiait sa liste de projets éligibles au financement dans laquelle figure le canal Seine-Nord Europe. Il est proposé dans ce document que l'Union européenne subventionne la première tranche de construction du canal Seine Nord (2017-2020) à hauteur de 980 millions dont une partie a été effectivement versée.

Le 7 octobre 2015, le Secrétaire d'Etat Alain VIDALIES annonçait le lancement de l'enquête publique modificative sur le tracé du canal Seine-Nord Europe, en vue d'obtenir une déclaration d'utilité publique début 2017.

Enfin, il y a une semaine très exactement, l'ordonnance de création de la « Société du Canal Seine-Nord Europe » a été présentée en Conseil des Ministres le mercredi 20 avril 2016.

Notre association se félicite de toutes ces avancées et rappelle combien le projet Seine-Nord Europe constitue la pierre angulaire du renouveau de la filière fluviale en France et en Europe de l'Ouest. La priorité est désormais de conforter un lancement des travaux dès 2017.

Liaison Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine : une enquête publique envisagée pour 2018

Aménagement fluvial confirmé par la Commission Mobilité 21, ce projet a pour ambition d'augmenter le gabarit de navigation de la Seine amont à .2500 tonnes sur 27 km jusqu'à Nogent-sur-Seine, aujourd'hui terminus portuaire et logistique d'importance stratégique. Le calendrier du projet a malheureusement glissé en 2 ans... de 2 ans : l'enquête publique annoncée précédemment pour 2016 est désormais envisagée pour 2018, et la mise en service pour 2023.

Notre association ne peut que regretter le continuel dérapage du calendrier de réalisation de cette liaison. Ce projet est fortement soutenu par les acteurs économiques et les élus locaux, comme l'avait souligné le Directeur de cabinet du Maire de Nogent-sur-Seine lors de notre réunion de 2015. Il constitue, en outre, l'amorce d'une hypothèse de tracé entre la Seine et la Moselle, l'un des objectifs pour lequel, est-il besoin de le rappeler, notre association a été créée et demeure attachée.

Il faut rappeler que le potentiel de trafic de cette liaison est important car les opérateurs locaux maîtrisent la logistique fluviale. Ces trafics sont par ailleurs mobilisables dès la mise en service de ce nouveau tronçon. Enfin, c'est tout le système de transport composé du canal Seine-Nord Europe, de l'axe Seine et des ports normands qui bénéficierait de ces nouveaux trafics.

Black-out sur les études socio-économiques Saône-Moselle/Saône-Rhin

Le Directeur général délégué de Voies navigables de France, invité à intervenir lors de notre dernière Assemblée générale, semblait personnellement indécis en ce qui concerne une éventuelle restitution des études socio-économiques et technico-environnementales sur le projet Saône-Moselle/Saône-Rhin.

Pour rappel, le Directeur général de VNF avait évoqué par courrier début 2014 une possible restitution à l'automne. Après l'envoi d'un courrier de relance auprès de VNF cosigné à la mi 2014 avec Philippe RICHERT, alors Président du Conseil régional d'Alsace, différents contacts ont été établis au cours de l'année 2015 pour tenter de faire évoluer la situation. Face à l'inertie des parties intéressées, un nouveau courrier a été transmis, le 29 mars 2016, au Préfet de la région Grand Est, Stéphane FRATACCI, nouveau préfet coordonnateur des études.

Face au déni démocratique que constitue le black-out des pouvoirs publics concernant ces études, il s'agit aujourd'hui de recevoir des assurances quant à la restitution aux territoires de ces projections et simulations. Rappelons que dans le cadre de nos précédents débats, le Directeur général délégué de Voies navigables de France avait estimé que les études de filière et le modèle de trafic, tous les deux finalisés, constituaient des éléments d'intérêt.

L'articulation entre transport fluvial et transport maritime

Élément déterminant quant au développement du transport fluvial, l'articulation entre ce mode de desserte terrestre et le transport maritime n'a pas connu de réelles avancées depuis notre précédente AG. La desserte fluviale des terminaux de Fos 2XL du Port de Marseille est loin d'être optimale, tandis que le terminal multimodal du port du Havre connaît, après plus de 8 mois de retard d'entrée en service, la persistance de graves dysfonctionnements avec le résultat suivant : une stagnation de l'activité en général et un recul du report modal en particulier.

13 ans après son classement parmi les infrastructures prioritaires du CIADT de décembre 2003, un lien fluvial direct entre la Seine et Port 2000 était encore réclamé par le Président du Comité des Armateurs Fluviaux à son ministre de tutelle, lors de l'AG du CAF du 12 avril dernier. Notre association adhère complètement aux conclusions de la profession fluviale pour laquelle cette infrastructure est essentielle pour développer le trafic fluvial sur l'axe Seine et le futur canal Seine-Nord Europe.

La situation de nos ports maritimes inquiète le Gouvernement. A tel point que l'attractivité, la compétitivité et la qualité de nos places portuaires font l'objet de 4 missions parlementaires sur l'axe Seine, l'axe Rhône-Saône, le Nord Pas de Calais et la façade atlantique, dont les conclusions sont attendues en juin 2016.

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

1. La constitution d'un nouveau Bureau

Annoncé lors de l'AG 2015, le renouvellement du Bureau de notre association a été l'occasion de conforter les relations entretenues depuis des années avec de proches partenaires et des acteurs sensibilisés à l'aménagement du territoire, au développement durable et au transport fluvial.

Présenté officiellement le 30 juin 2015, notre nouveau Bureau est composé d'élus et de représentants des milieux économiques et notamment de la filière du transport maritime et fluvial.

Se trouve ainsi désormais à mes côtés au sein de ce Bureau :

Vice-Président trésorier :

Jean-François DALAISE, administrateur de Ports de Paris/HAROPA, membre du CESER Ile-de-France

Vice-Présidents :

Jacques TRORIAL, Président délégué de l'Union des Ports Français

Charles GUENÉ, Sénateur de la Haute-Marne

Patrice BEITZ, élu de la CCIR Paris – Ile-de-France

Vice-Présidente Europe :

Nathalie GRIESBECK, Députée européenne (circonscription Grand Est)

Secrétaire :

Dominique POTIER, Député de Meurthe-et-Moselle

Par ailleurs, Françoise BRANGET, Conseillère départementale du Doubs, Conseillère régionale de la région Bourgogne-Franche-Comté et Présidente déléguée du Consortium International pour le développement des Voies navigables, a également rejoint ce nouveau Bureau suite à l'invitation formulée lors de nos échanges du 18 février 2015.

2. Notre lettre d'information annuelle

« Relookée » en 2014, notre lettre d'information de juin 2015 est largement revenue sur les débats de notre réunion annuelle à la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale. Cette lettre fut également l'occasion d'évoquer la Réforme territoriale, mise en application depuis le 1^{er} janvier dernier, qui a réduit le nombre de régions françaises de 22 à 13.

Comme évoqué lors de notre précédent AG, il nous semble que ces grands ensembles régionaux doivent être capables d'engager à leur échelle une nouvelle réflexion sur les projets de développement économique et leur stratégie d'aménagement durable des territoires.

3. Un temps fort de mobilisation : la COP 21

A l'occasion de la COP 21, notre association a noué un partenariat avec deux autres associations : le Comité Provoideau et l'association Seine-Nord Europe, pour mettre en valeur les performances économiques et environnementales du transport fluvial.

Cette initiative s'est traduite par la réalisation d'un argumentaire conjoint et illustré, sous la forme d'une plaquette, sur les grands projets fluviaux (Seine-Nord Europe, Saône-Moselle/Saône-Rhin, Seine-Est) et la tenue d'une conférence le mercredi 9 décembre dans le cadre du dispositif Solutions COP21 au Grand Palais à Paris, sur le thème « Le transport fluvial face aux défis logistiques et climatiques du XXI^e siècle ».

Le message de nos trois associations est simple : Les objectifs ambitieux de report modal fixés par la France et l'Union européenne, dans une logique de lutte contre les changements climatiques, ne pourront jamais être atteints en l'absence d'une politique volontaire de modernisation et d'extension du réseau navigable, clé d'une croissance significative du transport fluvial.

C'est pourquoi, d'ici 2050, le maillage fluvial du territoire français doit être achevé avec la réalisation des projets Seine-Nord Europe, Saône-Moselle/Saône-Rhin, et enfin Seine-Est, qui vise à assurer la continuité du réseau navigable entre la Seine et le Rhin.

4. La sensibilisation des candidats aux élections régionales

Le dépliant réalisé à l'occasion de la COP 21 a également constitué notre principal outil de sensibilisation des candidats aux élections régionales de décembre 2015, en région Grand Est, Bourgogne – Franche Comté, Rhône-Alpes – Auvergne et PACA.

Au sein des courriers de transmission, notre association a insisté sur le rôle à venir du transport fluvial. A nos yeux, ce mode de transport doit constituer une composante clé de la politique de report modal encouragée par la France et l'Union européenne, et l'une des réponses à apporter aux enjeux de transition énergétique et écologique.

A la suite de cette opération, il convient de souligner en retour l'engagement de Philippe RICHERT, alors candidat à la présidence de la région Grand Est, pour « *continuer à promouvoir les alternatives durables au transport routier et à redonner au transport fluvial des perspectives pour le transport de marchandises, en lien avec le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin* ».

C. Les perspectives de l'association pour l'année à venir

1. Une priorité : engager le chantier de Seine-Nord Europe

Notre association veillera tout particulièrement à ce que le projet Seine-Nord Europe ne souffre d'aucun retard et ne puisse être remis en cause, notamment à l'occasion des prochaines élections présidentielles, ce qui constituerait un véritable déni de la parole publique si l'on considère le consensus politique quasi unanime qui entoure toute sa genèse.

Il est ainsi essentiel que le chantier de ce grand projet européen puisse être engagé dès le printemps 2017 et que les territoires puissent bénéficier dès que possible de cet élan économique. Dans le cadre de ce futur chantier, il nous semble primordial que le transport fluvial soit largement utilisé dans l'acheminement des matières premières et le déchargement des déblais.

Enfin, il convient de déterminer comment un modèle économique incitatif au report modal pourrait être mis en œuvre sur cet itinéraire. Le 2^e rapport PAUVROS préconise l'utilisation de la Directive Eurovignette III. Plusieurs exécutifs régionaux nouvellement élus se sont par ailleurs prononcé favorablement pour la mise en œuvre d'une éco-taxe régionale ou d'expérimentations analogues.

2. Une démarche de fond : engager une nouvelle réflexion sur l'avenir de la voie d'eau pour le Grand Est

L'Accord de Paris, obtenu à l'issue de la COP21, oblige l'ensemble des acteurs politiques et des acteurs socio-économiques à envisager différemment et à très court terme, l'aménagement du territoire et les pratiques logistiques. La voie d'eau a toute sa place dans cette nouvelle logique et doit être particulièrement privilégiée en matière de choix publics.

Notre association souhaite contribuer à une relance des réflexions et des études relatives à une meilleure exploitation de la voie d'eau en région Grand Est, et à un examen approfondi de l'intérêt de réaliser des connexions fluviales interbassins entre le bassin rhéno-mosellan et le Rhône (Saône-Moselle/Saône-Rhin) et entre la Seine et la Moselle (Seine-Est), qui pourraient bénéficier à plein de la mise en service de la future liaison Seine-Nord Europe/Seine-Escaut.

Comme évoqué précédemment, notre association peut compter sur le soutien du nouveau président de la région Grand Est, Philippe RICHERT, à qui il paraissait essentiel, comme évoqué dans son courrier du 5 novembre 2015, de « réaffirmer le caractère structurant, pour le Grand Est, d'un transport fluvial adapté et d'une autoroute fluviale compétitive reliant les principaux bassins économiques. »

La réunion de ce 27 avril 2016 doit constituer un point de départ pour cette démarche, via la participation d'un certain nombre de parlementaires, de représentants des milieux socio-économiques et d'une représentante de la Commission européenne.

3. Un objectif pour 2017 : conforter la place du transport fluvial dans les programmes des candidats à l'élection présidentielle

En vue du printemps 2017 qui constituera un nouveau temps fort politique avec l'élection du prochain Président de la République, notre association se mobilisera une nouvelle fois pour encourager les candidats, à faire du transport fluvial, un axe fort de leur stratégie logistique, économique et climatique.

Il nous appartiendra, dans la continuité de Seine-Nord Europe et de Bray-Nogent, totalement fidèles en cela à la loi du Grenelle de l'Environnement 1 qui reste évidemment pour les défenseurs et promoteurs de la voie d'eau et du grand gabarit que nous sommes, non seulement une source d'inspiration, mais une véritable feuille de route, de continuer notre action de sensibilisation auprès aussi bien des pouvoirs publics français comme des instances européennes, en faisant en sorte que le maillage et l'interconnexion à grand gabarit de notre réseau se poursuive de manière complémentaire et coordonnée, avec de réelles avancées à l'échelle de nos territoires.

* *
*