**RAPPORT MORAL/RAPPORT D’ACTIVITÉS**

**juin 2012/juillet 2013**

**DU CONSEIL D’ADMINISTRATION**

1. **Promotion du projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin ».**

L’année écoulée a été marquée par les travaux de la « Commission mobilité  21 ». Cette dernière avait pour mission d’estimer l’opportunité des projets d’infrastructures du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) et à les hiérarchiser. Ces projets étaient estimés à 245 milliards d’€ d’investissements. Certes, cette somme est apparue exorbitante dans son absolue. Mais ramenée à un engagement annuel, ce dernier se limitait à quelque 10 milliards, puisque le SNIT couvrait une période de réalisation de 25 années. 10 milliards d’€ annuels pour équiper la France en infrastructures de transport structurantes, renforcer par là même l’attractivité et la compétitivité de nos territoires, concernant qui plus est des projets souvent éligibles à des co-financements européens allant jusqu’à 40 % de leur coût, voici qui a de quoi relativiser l’effort d’investissement demandé à notre pays.

Le Consortium, partenaire officiel de l’Etat dans le cadre de la préparation du Débat public « Saône-Moselle, Saône-Rhin », annoncé pour 2013, avait pour vocation naturelle à faire entendre sa position dans le cadre des travaux de cette Commission « mobilité 21 », afin de défendre le projet de liaison fluviale « Saône-Moselle, Saône-Rhin » dans son ensemble, et tout particulièrement la branche EST de ce dispositif, en l’occurrence la liaison entre la Saône et le Rhin Supérieur ; ceci en conformité avec les nouveaux objectifs prioritaires de l’association définis lors de notre assemblée générale 2011, se traduisant notamment par l’affichage explicite la réalisation de la liaison « Rhin Supérieur /Méditerranée ».

Le Consortium a donc fait parvenir un argumentaire circonstancié à la Commission mobilité 21, développant les atouts et enjeux de la réalisation de la branche EST du dispositif « Saône-Moselle, Saône-Rhin ». Parallèlement, des actions politiques plus directes ont été menées par l’exécutif de notre association, tant vers les membres de la Commission 21 que vers le Gouvernement, et notamment le Ministre en charge des transports. Une audience a ainsi été obtenue auprès de ce dernier en avril 2011, en vue de développer les arguments en faveur du projet «  Saône-Moselle, Saône-Rhin » et d’en débattre avec le Ministre et son cabinet.

A cette occasion, la dimension européenne du projet a notamment été mise en exergue, se traduisant par l’inscription en mai 2013 du projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » dans le cœur du Réseau Trans Européen Transport (RTE T). Parallèlement, le projet émarge au corridor multimodal transeuropéen reliant la Mer du Nord à la Méditerranée. En pleine cohérence avec ces décisions stratégiques, l’Union Européenne revendique donc une réalisation du projet pour 2030 au plus tard, ce qui reflète parfaitement les ambitions calendaires de notre Consortium.

Les conclusions du rapport de la Commission 21 rendues publiques fin juin 2013, ont été rapidement validées par le Premier Ministre, sans débat avec les collectivités territoriales concernées, ni avec la représentation nationale, ce que dénonce notre association.

En effet, si l’opportunité de la réalisation de la liaison « Saône-Moselle, Saône-Rhin », inscrite dans le Grenelle de l’environnement en 2009 est belle et bien confirmée, décision à laquelle nos actions de lobbying ont sans doute fortement contribué, le classement du projet dans la catégorie du « long terme, soit au-delà de 2050 », s’avère totalement inacceptable, car elle porte atteinte à la faisabilité politique et technique même du projet.

Enfin, la suspension corrélative, pure et simple, de la préparation du Débat public et de la conduite des études de mise à même niveaux des branches Ouest et Est de « Saône-Moselle, Saône-Rhin », sans aucune annonce ni concertation officielle des partenaires impliqués, a suscité une légitime irritation des instances de notre association.

Réuni en conseil d ‘administration le 4 juillet 2013 dans l’immédiate foulée du dépôt des conclusions du rapport de la Commission « mobilité 21 » et des annonces gouvernementales afférentes, le Consortium s’est exprimé par le biais d’une résolution, dans laquelle il demande notamment à l’Etat de respecter l’application de la Loi « Grenelle de l’environnement ». Dans ce contexte, il est également sollicité de l’Etat la conduite à terme des études engagées en 2010, devant permettre une décision politique pleinement éclairée quant à l’opportunité et la faisabilité du projet, et le cas échéant le lancement du Débat public.

Le Consortium revendique enfin dans cette résolution que l’échéance de réalisation du projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin, retenue dans le futur Schéma National de Mobilité Durable, soit celle affichée par l’Union Européenne, soit 2030 au plus tard.

1. **Activités d’influence et élargissement de la base de l’association**

Au-delà de ces actions de promotion directe de « Saône-Moselle, Saône-Rhin », des entretiens ont été menés ces derniers mois avec divers partenaires du Consortium, notamment le Port de Strasbourg (rencontre avec sa Présidente, Catherine Trautmann le 25 mars 2013), l’Union Européenne des CCI (rencontre avec son Président, Henry Uhring le 13 juin 2013).

Nous avons également participé à l’assemblée générale de Saône-Rhin Europe, à un colloque de l’association française des Ports intérieurs, à diverses réunions de l’association Avenir Transport (à laquelle le Consortium a adhéré), ainsi qu’à celles de l’association faitière du lobby fluvial français, Provoideau,
 évènements qui offrent autant d’opportunités de prise de contacts, de réseautage et de présentation de l’association et des ses activités.

Cette présence sur le terrain s’est accompagnée au cours du second semestre 2012/début 2013 d’une intense campagne de prospection auprès de membres potentiels dans la moitié EST du Pays, de l‘Alsace jusqu’à la Région PACA, campagne malheureusement entravée par l’atermoiement, puis le coup de frein provoqué par les travaux et conclusions de la commission mobilité 21, au premier semestre 2013.

Néanmoins, nous pouvons nous féliciter de l’adhésion cette année des agglomérations d’Avignon et de Colmar, de la société Géodis et de l’association allemande « Südwestdeutscher Verband für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“ (Association du Sud-Ouest de l’Allemagne en faveur du transport fluvial et des infrastructures de transport).

Relevons enfin que l’essentiel du travail de l’association s’est basé au cours de l’année écoulée sur son Bureau qui s’est réuni plus d’une dizaine de fois.

1. **Création d’un site internet**

Une association d’influence telle que le Consortium ne peut se permettre de ne pas être présente sur la toile. Une grande partie du début de l’année 2013 a été consacrée à l’élaboration, puis à la constitution d’un site internet mis en ligne en juin 2013 sous l’adresse suivante :

<http://www.voies-navigables.org/>

Il est complété par un «  espace membre » permettant à ceux-ci d’accéder à tous les documents opérationnels, non publics, de l’association.

1. **Perspectives**

Au delà de la promotion de la liaison « Saône-Moselle, Saône-Rhin » et tout particulièrement de sa branche Est « Rhin Supérieur/Méditerranée », qu’il conviendra de poursuivre, notamment dans le cadre d’une meilleure articulation avec d’autres associations de promotion de projets fluviaux, il importe désormais pour le Consortium de mettre davantage l’accent sur ces missions et objectifs traditionnels. Il s’agit en l’occurrence de la valorisation globale du mode fluvial, sous tous ses aspects, au sein de l’opinion publique et auprès des élus politiques et relais d’opinion. Corrélativement, le Consortium se doit de continuer à œuvrer en faveur de la réalisation d’infrastructures fluviales performantes dans l’ensemble de son périmètre historique d’influence, à savoir l’Est et le Sud-Est de la France, élargi aux territoires suisses et allemands voisins. Après deux années consacrées à la mise en place des outils nécessaires au travail de toute association du type du Consortium (logo, charte graphique déclinée sur divers supports, plaquette de présentation, site internet), il revient désormais au Consortium de relever de nouveaux défis, de décliner une nouvelle stratégie assortie de plans d’actions et de poursuivre l’élargissement de sa base en mobilisant de nouveaux membres, notamment par une participation active ou l’organisation d’évènements intéressant la voie d’eau et les ports : colloques, séminaires, journées d’information … Ceci afin d’élargir la notoriété de notre Association aussi bien dans les milieux économiques qu’auprès du grand public.