

➤ **Participants**

BRANGET Françoise	Conseillère Régionale de Franche-Comté
BUCHERT Marc	m2A
CHAUVY Pascal	M2A
COSSIAUX Bruno	CNBA
GAILLET Luc	Société Industrielle de Mulhouse
HELL Patrick	CCI Sud Alsace Mulhouse
RASCALON Pascal	Région Alsace
SCHILDKECHT Georges	ACUTA
VIRET Pascal	Association Saône-Rhin Europe
ZORN Jean-Michel	Association des Loueurs de Bateaux Alsace-Lorraine-Ardenne

**Ordre du jour :**

- 1) Point sur l'actualité et sur les actions menées par l'association
- 2) Participation du Consortium à l'AG de l'association Seine-Moselle-Rhône le 18/02
- 3) Débat d'orientation générale sur l'évolution du Consortium et sur l'éventuelle opportunité de révision des statuts
- 4) Point financier
- 5) Détermination des prochaines échéances (réunion du CA, de l'AG...)

## **1. Point sur l'actualité et les actions menées par le Consortium**

Françoise Branget fait le bilan des différentes actions menées ces dernières semaines, notamment :

- Les entretiens à Bruxelles début octobre 2014, avec divers interlocuteurs de la Commission européenne et d'associations de promotion de la voie d'eau, où l'intérêt pour la liaison Saône-Rhin s'avère pérenne. L'Union européenne qui a inscrit le projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » dans le cœur du Réseau Trans Européen Transport et au sein du Corridor Mer du Nord Méditerranée, souhaite toujours ce projet pour 2030 au plus tard. Pour autant, nous avons été à nouveau sensibilisé au fait que la position européenne n'est qu'indicative et accompagnatrice (notamment en terme de financement) et que l'initiative incombe toujours à l'Etat membre concerné territorialement par le projet.
- Un entretien avec Peter Balacs, Coordinateur du Corridor Mer du Nord Méditerranée, en novembre 2014 à Besançon et qui a tenu le même discours.
- La participation aux assises des charges à Strasbourg, début décembre, où l'intérêt des professionnels de la filière logistique et des chargeurs pour la liaison Saône-Rhin a été réitéré à plusieurs reprises et où, lors de la dernière table-ronde, Didier Leandri (Provoideau) affirmait que le projet SMSR était bien pris en compte dans l'étude sur le Corridor pilotée par VNF, alors que les faits démontrent le contraire.
- Un colloque de TDIE sur le financement des infrastructures de transport, à Paris, le 9 décembre 2014. A cette occasion, une intervention de la nouvelle commissaire européenne aux transports, avec des propos très favorables à la voie d'eau comme alternative au transport routier et réponse au réchauffement climatique, a pu marquer les esprits.

### **Actions menées par les autres membres du Bureau :**

- JM Zorn a participé au CA de Provoideau le 22 octobre et put obtenir à cette occasion l'adhésion de Provoideau au Consortium
- Le 25/11 JM Zorn représenta, à Karlsruhe, le Consortium à la conférence de clôture des études menées par les Ports du Rhin Supérieur
- Pascal Viret a participé au salon Eurowaterways à paris le 3 février 2015.

## **2. Participation de F. Branget à l'Assemblée Générale de l'Association Saône-Moselle-Rhône du 18.02.2015**

Lors de cette Assemblée générale a de nouveau été posée la question de la restitution des études menées par VNF en prévision du début public sur l'axe Saône-Moselle, Saône-Rhin ; restitution régulièrement demandée par le Consortium, maintes fois annoncée, mais toujours ajournée, sans qu'une garantie explicite soit à nouveau formulée.

Un point d'étape sur l'étude « Corridor Mer du Nord Méditerranée » fut à nouveau présenté à cette occasion : cette étude qui cible l'organisation de chaînes logistique articulées sur le fer/voie d'eau et les plates-formes portuaires, exclut la prise en compte du projet SMSR, sous prétexte que son horizon officiel (au-delà de 2050) s'avère trop lointain pour une étude qui vise 2030. Or, comme l'a rappelé F Branget, 2030 est justement l'échéance souhaitée par l'Union Européenne pour le projet SMSR ; une Union Européenne qui finance 50 % de cette étude, ce qui justifierait la prise en compte de la vision européenne en la matière.

De qui plus est, l'étude « Corridor » ne considère plus qu'un bassin fluvial « Rhin-Moselle-Saône » sur lequel les échanges de flux auraient vocation à se concentrer, excluant toute référence au Bassin Saône-Doubs-Rhin. Au final, F Branget dénonce une « étude tronquée », qui sera toutefois versée dans les réflexions de de l'Union européenne sur ce même corridor. Elle est intervenue avec véhémence lors de cette AG pour dénoncer cet état de fait.

Lug Gaillet considère que la pression gagnerait à être maintenue pour obtenir la restitution des études socio-économiques de VNF et suggère une nouvelle interpellation de la Ministre Ségolène Royal.

Au-delà, il importe à ses yeux de consolider à court/moyen terme le passage naturel de trafics de marchandises par l'axe Rhin-Rhône, pour préserver l'opportunité à terme d'une liaison fluviale. C'est la raison pour laquelle il plaide, au nom des CCI d'Alsace, pour que le Consortium s'oriente vers le soutien du « Rhin-Rhône Ferroviaire Fret », seul susceptible d'assurer à moyen terme la concentration de flux sur l'axe Rhin-Rhône ; en l'absence de quoi, si ces flux sont captés par d'autres axes, jamais le projet fluvial ne trouvera une réelle justification. Il engage de la sorte la discussion sur le point 3.

F Branget évoque enfin la proposition qui lui est faite d'intégrer le Bureau de cette association. Le Bureau n'y voit pas d'inconvénient majeur.

### **3. Débat d'orientation générale sur l'évolution du Consortium**

Le débat est lancé sur la base d'un courrier adressé par JM Bockel à P Richert, dans lequel le principe d'une évolution du Consortium vers le portage de l'option fluviale fret sur l'axe Rhin-Rhône est évoqué.

Luc Gaillet propose que le Consortium promeuve la réalisation du RRFF sur le court/moyen terme, tout en préservant sa vocation « fluviale » et maintienne la promotion de l'option fluviale sur le long terme.

Françoise Branget doute de la crédibilité de l'option ferroviaire et de la volonté politique de réaliser une telle liaison ferroviaire à vocation fret sur cet axe.

Pour Marc Buchert, les deux options (ferroviaire et fluviale) sont éminemment complémentaires, dans une vision cohérente d'aménagement à long terme de ce corridor Rhin-Rhône. Il détaille le dispositif du RRFF, favorisé par la réalisation d'une LGV qui capte les trafics voyageurs et libère des sillons sur les lignes existantes, et décrit les deux options de tracé envisageables (vallée du Doubs. Haute/Saône). Il déclare souhaite que le Consortium intègre plus explicitement la question ferroviaire fret sur cet axe et en assure le lobbying, en complémentarité avec les questions fluviales, au cœur des préoccupations naturelles du Consortium.

Pour illustrer son propos, il évoque notamment le projet de mise en service, sur le canal Freycinet, de barge susceptibles de relier Belfort au port de Mulhouse-Ottmarsheim, pour l'acheminement de pièces lourdes produites par Areva et qui gagnerait à susciter, selon JM Zorn, une plus grande attention de la part du Consortium.

Pascal Viret rappelle que le RRFF avait déjà été lancé en 1997, comme alternative à l'arrêt du projet fluvial Saône-Rhin, mais n'avait jamais connu un quelconque début de concrétisation, ce qui témoigne du manque d'intérêt des politiques et de la SNCF à son égard, la priorité restant accordé au trafic ferroviaire voyageur. Il estime que le Consortium gagnerait à préserver sa vocation, sa culture fluviale, au moment même où il a gagné de la crédibilité et de l'audience à cet égard. Changer son objet social s'avère très risqué à ses yeux, le lobbying ferroviaire étant un tout autre « métier » que le lobbying fluvial, et son environnement, avec pléthore d'acteurs, très différent. Toutefois, il plaide pour une logique de dialogue intermodal.

F Branget rappelle qu'elle s'est entretenue sur cette question avec P Richert et que ce dernier estime qu'il convient d'attendre une vision plus claire de la nouvelle configuration des régions, avant d'envisager une quelconque évolution majeure du Consortium. Il a confirmé la délégation de Présidence à F Branget, jusqu'à l'expiration de son mandat en 2017. Les échéances politiques de cette année permettront probablement de

mieux appréhender les chances de relance du projet fluvial au moment de la « revoyure » des conclusions du rapport Duron.

Pour Bruno Cossiaux, le ferroviaire est plus concurrent que complémentaire du fluvial, sur de nombreux marchés. Il se déclare également sceptique quant à l'opportunité de faire évoluer le Consortium vers le portage du ferroviaire fret, au risque de perdre l'âme de l'association et d'offenser la mémoire de ses créateurs. Il rappelle qu'une partie importante des réserves du Consortium procède de cotisations de la batellerie et revendique l'affectation de ces ressources à des actions fluviales.

JM Zorn se déclare également surpris d'avoir découvert dans la lettre de JM Bockel à P Richert l'hypothèse de financement d'études à vocation ferroviaire par les réserves du Consortium.

G Schildknecht évoque également une logique plutôt de concurrence entre fret fluvial et ferroviaire, tout en se déclarant sceptique quant à la compétitivité du ferroviaire sur de nombreux trafics.

Luc Gaillet constate deux niveaux d'intérêts au sein du Consortium : celui des aménageurs du territoire, qui développent une vision globale, par rapport aux défenseurs intrinsèques de la voie d'eau, ce qui plaide en faveur d'un véritable débat d'orientation ciblant les actions futures du Consortium. Pour Marc Buchert, cette dimension d'aménagement du territoire prévaut et devrait favoriser une approche clairement intermodale des activités du consortium. La fracture d'opinion étant manifeste, elle ne pourra pas rester sans conséquences selon lui.

Pour F Branget, il s'avère primordial que le Consortium préserve sa culture fluviale, quitte à mieux peaufiner les actions de lobbying en faveur de la promotion de la liaison fluviale, en s'appuyant notamment sur les soutiens européens au projet. Dans cette perspective, il importe que le Consortium renforce ses actions en faveur du fluvial au sens général du terme, par exemple par l'organisation d'états généraux du fluvial dans la perspective des élections de 2017.

#### **4) Point financier du Trésorier sur les comptes 2014**

JM Zorn détaille les principaux résultats des comptes 2014 qui seront soumis au prochain Conseil d'administration, ainsi que l'état des recouvrements des cotisations. L'exercice sera clos avec un bénéfice de l'ordre de 10 000 €

#### **5. Prochaines échéances.**

Le Conseil d'administration se déroulera le 28 avril à la CCI de Mulhouse  
L'assemblée générale se déroulera le 23 juin, en un lieu à déterminer. L'option d'une réunion en Allemagne est à préciser.