



Rapport moral 1er décembre 2017

L'Europe a développé une véritable stratégie politique en matière de transports et propose d'accompagner de manière significative le financement des grands projets d'infrastructures au RTET, réseau trans européen de transport.

Bien que la commission européenne ait fait des voies navigables une priorité, la part modale de ce moyen de transport a progressé lentement aux cours des quinze dernières années et l'utilisation des voies navigables internes n'ont pas été valorisée de manière pleinement efficace par les états membres qui y prêtent que peu d'intérêt.

Depuis longtemps l'Union Européenne recommande de porter une attention plus élevée au secteur fluvial, afin d'éliminer les goulets d'étranglement et faciliter le report modal bénéfique à l'ensemble des citoyens de l'Union. Elle souhaite que nous parvenions à un meilleur équilibre entre les différents moyens de transports, la route, le rail et le fluvial, mais malheureusement elle ne peut que faire le constat d'engagements non tenus.

Le fluvial reste en France le parent pauvre des politiques publiques, le manque de volonté politique, d'ambition, de prospective font qu'il souffre d'un sous-investissement chronique, même au regard de l'entretien de son réseau qui demeure pourtant le plus grand d'Europe. Le budget de VNF se réduit comme une peau de chagrin, encore moins de 40 % ces deux dernières années.

En 25 ans la France a consacré à peine plus d'un pour cent de ses investissements en infrastructures à la voie d'eau, alors que l'Allemagne en consacrait 3 fois plus avec un réseau 2 fois plus petit.

Pour autant, l'urgence climatique, encore confirmée par la Cop 23, qui vient de s'achever à Bonn, nous encourage à prendre des mesures drastiques afin de limiter les gaz à effet de serre. Le rapport de l'Organisation Météorologique Mondiale démontre que la concentration de carbone en 2016 n'a jamais été aussi haute. En France, les transports sont responsables du plus fort taux d'émission de GES, devant l'industrie qui décline.

Avant même ces constats, les lois Grenelle 1 et 2 ainsi que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, avaient affirmé la nécessité d'engager à cette fin des investissements dans des projets d'infrastructures de transport autorisant et favorisant le report modal plus conséquent de la route vers le mode fluvial tout particulièrement.

Le Grenelle de l'environnement 1 de 2009, qui je le rappelle a été voté à l'unanimité, ce qui n'est pas si fréquent pour être souligné, a acté le principe de relance de liaison fluviale interconnectant notamment les bassins du Rhône et du Rhin, dans la perspective d'un projet fluvial global à deux branches : « Saône-Moselle, Saône-Rhin », comme la liaison entre le bassin de la Seine à celui de l'Escaut avec le projet Seine-Nord-Europe.

L'objectif de son article 10 pointe le respect des engagements nationaux et internationaux et la réduction des GES d'ici 2020. De même dans son article 11, l'engagement du développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, maritime en matières de transports de marchandises : « L'Etat accordera, en matières d'infrastructures, une priorité au investissement ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique, à l'aménagement et à la compétitivité des territoires ».

Malgré cela, les décisions récentes en matière d'investissements relativisent les priorités portées par les gouvernements successifs, faisant fi des engagements pris et de la parole de l'Etat.

J'en veux pour preuve, déjà, le rapport de classification des projets d'infrastructures de la commission Duron, faisant le tri entre des projets retenus non engagés et des projets non retenus mais engagés, ainsi que les déclarations du Président Emmanuel Macron sur le gel des grands projets d'infrastructures.

Le projet le plus abouti Seine-nord-Europe en est une illustration. Après en avoir annoncé le gel, le président Macron cherche le compromis face à la grande mobilisation des élus locaux.

Bien entendu le consortium réitère son plein soutien à sa réalisation à court terme qui devrait engager une dynamique pour l'ensemble du territoire traversé avec la création de quelques 50 000 emplois, selon les milieux économiques. L'union Européenne assurera 2Mds du financement sur un total de 4,7Mds.

Que dire de Saône-Moselle, Saône-Rhin qui nous concerne plus particulièrement, après le report à un horizon très lointain : 2050. Avons encore des raisons d'espérer ? Est-il présomptueux d'y croire encore ?

Cette liaison fluviale, notamment sa branche Est Saône-Rhin, jugée depuis des décennies comme prioritaire par l'Union Européenne, reliant Pagny (extrémité septentrionale de l'axe Rhodanien à grand gabarit) à Mulhouse, au débouché méridional de l'axe Rhénan français, traverse les régions les plus industrialisées de France, devenues à la longue un véritable couloir à camions de l'Europe entière. Comment pourrait-on ne plus la prendre en compte ?

Les études réalisées initialement en vue du débat public acté par le grenelle de l'environnement, ainsi que l'étude du Corridor Multimodal Amsterdam-Marseille, ont enfin été restituées par VNF le 8 mars dernier.

Bien qu'annoncées fragmentaires et inabouties, ces études ont laissé apparaître un potentiel particulièrement important de flux massifiés sur la seule branche Saône-Rhin du projet, oscillant entre 7 et 15 millions de tonnes à l'horizon 2030/2050, en fonction des scenarii retenus. En référence pour Seine Nord le potentiel est estimé de 13 à 14 millions de tonnes.

Il nous semble aujourd'hui essentiel de consolider et de finaliser ces études en vue d'une relance de la réalisation du projet Saône-Moselle, Saône-Rhin qui figure, rappelons-le, toujours au cœur des priorités du réseau trans européen de transport et que l'Union Européenne souhaiterait voir réalisé à cette moyenne échéance de 2030.

Après l'annonce de la fin des grands projets, le gouvernement veut préparer un « new deal » dans les transports. Les assises de la mobilité qui se déroulent depuis septembre doivent déboucher sur un projet de loi de programmation en 2018.

L'accent devrait être mis sur les services innovants, pour améliorer les déplacements des Français plutôt que sur les grands travaux d'infrastructures.

Mais qu'en est-il du transport de marchandises, des millions de tonnes de fret qui transitent sur nos routes. Le sujet a été évacué du débat malgré les protestations de nombreux acteurs économiques et professionnels du transport (seule la logistique urbaine de proximité a été retenue), dont le Consortium qui s'est exprimé en ce sens auprès du Ministère.

Ce débat cadré et restrictif laisse à penser que les objectifs et les orientations ont déjà été arrêtés.

Des contributions de tout bord ont malgré tout été produites pour que le transport de fret soit mieux pris en compte. Aussi le consortium s'est manifesté auprès du conseil d'orientation des infrastructures mis en place à cette occasion et présidé par monsieur Philippe Duron.

Je ne vous cache pas mon inquiétude concernant le projet Saône-Moselle/Saône-Rhin. La volonté européenne est là mais l'Etat Français reste insensible au trafic de marchandises international et à la pollution générée autour des grands axes routiers. Tout cela malgré les belles paroles, les constats accablants, les milliers de morts prématurés à cause de la pollution, et bien sur le réchauffement climatique.

L'Europe ne peut contraindre les États, mais doit réfléchir à une solution pour améliorer l'accompagnement des grands projets structurants à vocation européenne, tel que le projet Saône-Moselle, Saône-Rhin.

Nous comprenons tous les arbitrages budgétaires auxquels le gouvernement doit faire face, avec le souci d'une meilleure adéquation entre les ressources et les dépenses mais il doit prendre en compte la réalité et la nécessité pour le pays de pouvoir bénéficier d'infrastructures modernes, interconnectées et inscrite au sein des réseaux européens, permettant ainsi aux opérateurs économiques d'élargir leurs marchés, stimulant ainsi l'activité économique et le développement de l'emploi., tel que le projet Saône-Moselle, Saône-Rhin.

Gouverner c'est prévoir, la prospective ne peut se limiter au court terme et aux déplacements de voyageurs.

La France souffre surtout d'un manque d'investissements et d'entretien de ses infrastructures avec un retard considérable qui pénalise notre compétitivité.

Comme de nombreux acteurs, le consortium reste mobilisé pour défendre une meilleure prise en compte d'une réelle et indispensable ambition fluviale pour notre pays, se traduisant par la relance du projet Saône-Rhin conformément aux attentes de l'Union Européenne.

Le consortium s'engage également en faveur d'une véritable approche tri modale de notre système de transport fret sur l'axe Rhin-Rhône-Méditerranée, qui doit tenir compte d'une meilleure desserte des plateformes plurimodales qui égrènent cet axe et sur la nécessité de développer aussi, en complément, leur desserte ferroviaire.

En liaison avec ses différents partenaires institutionnels et associatifs, le consortium se doit de poursuivre ses actions d'influence en faveur de :

- la réalisation de ce projet d'infrastructure fluvial majeur pour l'inscription de nos territoires dans les réseaux de transports européens,
- L'efficacité sous l'angle résolument multimodal de notre système de transport, pour répondre aux impératifs de la transition écologique et énergétique,
- Et de la dynamique de notre économie régionale et nationale,

Notamment dans perspective de l'élaboration des STRADDET des régions concernées auxquelles nous avons fait parvenir une contribution que vous trouverez sur notre site internet.

Pour la prochaine mandature, (2018/2020) le Consortium souhaite également diversifier les thématiques suivies, et notamment l'impact sur la navigation du changement climatique. A cet égard, par exemple, un partenariat est en discussion avec les acteurs de Clim'ability, programme soutenu par les fonds européens fédérant 13 partenaires, en vue de l'organisation début juin 2018 d'une conférence-débat sur cette question. Clim'ability a pour objectif d'identifier les vulnérabilités des entreprises du Rhin Supérieur dans la perspective du changement climatique. L'enjeu est d'adapter les stratégies d'entreprise aux conditions climatiques et socio-économiques à venir. A cet égard, l'un des grands enjeux notamment pour cette région du Rhin Supérieur, où nous tenons notre assemblée générale 2017, est l'impact du changement sur la navigabilité du Rhin, confronté à un probable régime accéléré d'alternances de basses et de hautes eaux potentiellement hautement pénalisantes pour la navigabilité et l'activité économique.

Par ailleurs, dans le cadre de notre souci de populariser davantage le transport fluvial, auprès des décideurs, forces vives et opinion publique, nous réfléchissons à l'organisation en 2018 d'une manifestation médiatique qui nous permettrait de délivrer des trophées du fluvial et de primer l'un ou l'autre acteur de la société civile, notamment par l'attribution de bourses, engagés dans cette voie.

Par ailleurs, nos actions sont répertoriées dans le rapport d'activité dont je vous épargne la lecture mais dont vous pouvez prendre connaissance dans le dossier. Dans le cadre de nos actions futures, nous poursuivrons également nos contacts avec diverses collectivités intéressées par nos thématiques et à cet égard, j'ai le plaisir de pouvoir vous faire part, pour 2018, à la suite de divers contacts avec sa présidente, Marie-Guite DUFAY, de l'adhésion hautement stratégique, en 2018 de la Région Bourgogne Franche-Comté.

Françoise BRANGET, le 1^{er} décembre 2017