

Consortium International
pour le Développement
des Voies Navigables

8 rue du 17 Novembre - BP 1088
68051 Mulhouse Cedex
Tél. + 33 389 667 156

E-mail :
consortium.voies-navigables@newel.net
www.voies-navigables.org

Association inscrite au Registre
des associations du Tribunal
de Mulhouse - Volume IXXX(80) Folio 41

Françoise Branget
Présidente



Leader... ou dernier de la classe ?

Lors du One Planet Summit organisé à Paris par le président Macron, en décembre dernier, celui-ci affirmait : « *l'Union Européenne doit être à l'avant-garde de la transition écologique* ». Opération de communication ou réelle volonté d'agir ? On peut légitimement se poser la question.

Quelques semaines plus tard, la Commission européenne dénonce en effet le manque de volonté et le non-respect des engagements de la France en matière de pollution et la met en demeure d'engager des plans d'action efficaces et immédiats, sous peine de porter l'affaire devant la Cour de Justice Européenne ! La Commission montre du doigt les 48 000 morts prématurés en France (400 000 en Europe) dus à un air pollué. Elle considère que Paris n'a pas pris les mesures qui auraient dû être mises en place dès 2005. Un enième avertissement du Commissaire à l'environnement, Karmenu Vella, qui reconnaît être arrivé au terme « *d'une longue, trop longue succession d'offres d'assistance, de conseils et de mises en garde* ».

Rappelons qu'en 2009 pourtant, la démarche de « Grenelle de l'Environnement » avait débouché sur deux lois d'orientation et des objectifs fermes : « *Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. A cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes de la mer. Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022...* » (*)

Tout était dit ! Mais dix ans plus tard, aucune des ambitions de ce texte fondateur n'a été mise en oeuvre. En 2013 déjà, le rapport de la Commission « Mobilité 21 » donnait un coup d'arrêt aux nombreux projets susceptibles de réduire notre empreinte écologique, de diminuer la pollution et, par là même, d'assurer le respect de nos engagements. Aujourd'hui, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, prélude à la prochaine loi de programmation, est dans la même logique.

Quant à l'urgence climatique, elle n'est prise en compte qu'à l'aune des transports urbains et de la mobilité des personnes, traitant de manière subsidiaire le transport de marchandises, renonçant au report modal et ignorant la noria de camions qui transitent chaque jour du nord au sud de notre pays.

La voie d'eau comme le transport ferroviaire s'inscrivent pourtant parfaitement dans l'objectif de « mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale » cité par le rapport. Rappelons qu'un bateau de 3 000 tonnes, c'est deux trains de marchandises ou encore une file de camions de 1,5 km !

Nous ne pouvons nous satisfaire des quelques projets retenus dans ce domaine qui sont loin, très loin d'une mise en oeuvre satisfaisante des objectifs de report modal. Cette absence de vision prospective, comme l'absence d'une réelle politique d'aménagement du territoire, relève d'un manque de réflexion globale sur l'organisation de notre territoire national et d'une analyse purement financière des enjeux de transport.

(*) Article 11 de la loi 2009-967 du 3 août 2009.



À vos Agendas !

Judi 20 septembre 2018

À l'occasion de son assemblée générale, le Consortium International pour le Développement des Voies Navigables organise, en partenariat avec le programme européen **ClimAbility**, une conférence sur les :

« **Perspectives et enjeux de l'avenir de la navigabilité sur le Rhin face au changement climatique** »



Infrastructures de transport

Fini les raisonnements « en silos »

A l'occasion de l'assemblée générale du Consortium international pour le développement des voies navigables, Catherine Trautmann, présidente du Port autonome de Strasbourg et coordinatrice du corridor européen mer du Nord – mer Baltique, est venue informer les membres de l'association sur les enjeux d'une meilleure valorisation du transport fluvial dans la politique européenne des transports. Financement des infrastructures, suivi des projets, conséquences du Brexit, évolution des échanges mondiaux... retour sur les moments-clés de cette intervention.

• Quatre ans après l'entrée en vigueur de nouveaux outils de financement de la politique européenne des transports, quel premier bilan faites-vous du MIE⁽¹⁾ ? Cet instrument permet-il d'aller au-delà d'un effet d'aubaine pour réellement structurer la politique européenne des transports ?

Je pense que le MIE est une « success-story », tant en termes de gouvernance, de mise en œuvre, que de valeur ajoutée européenne. C'est le constat qui ressort de la déclaration commune que mes collègues coordinateurs et moi-même avons publiée en septembre 2017, à la suite du Livre Blanc de Jean-Claude Juncker. Cette déclaration a été approuvée à l'unanimité par les ministres des Transports des pays membres, ce qui est assez rare pour être souligné, et a été en grande partie reprise dans les conclusions du Conseil européen du 5 décembre.

Le MIE a permis de créer un « pipe-line » de projets réalisables et a montré que les acteurs du marché sont en capacité d'absorber les fonds européens. En optimisant de manière innovante l'utilisation des fonds publics et privés disponibles, il est devenu l'instrument le plus performant pour le financement d'infrastructures. Grâce notamment à l'intervention de l'INEA⁽²⁾, les dossiers financés sont fiables, les délais de réalisation

respectés, les investissements bien suivis : tout ce qu'il faut pour que l'argent soit correctement investi. Dans ce cadre, le principe « utilisé ou perdu » est essentiel ; au niveau national par exemple, il aide les ministres des Transports, qui sont rarement les plus puissants dans les gouvernements, à défendre leurs dossiers face à d'autres considérations financières. Au travers de l'élaboration du MIE, on a par ailleurs pu mesurer tout ce que peut représenter la politique européenne des transports en termes d'investissements : soit un total de 750 Mld € pour l'achèvement du réseau central à l'horizon 2030.

Je ne pense pas que le MIE ait créé un effet d'aubaine. Ce programme a au contraire initié un redémarrage des investissements après la crise. Les projets qui ont ainsi été financés ne seraient pas sortis de terre sans l'apport du MIE, à l'image de Seine-Nord et de Lyon-Turin, par exemple. Les projets plus facilement finançables ont quant à eux trouvé de nouvelles solutions de financement.

• Comment améliorer l'accompagnement des grands projets structurels à vocation européenne ?

Dans leur déclaration, les coordinateurs se posent plusieurs questions : quels sont les principaux éléments de réalisation de la politique européenne des transports ? Quelle position adopter pour le futur ? Que doit-on achever durant la période à venir ? Au-

jourd'hui, les projets de transport ont besoin de continuité. La phase d'étude a permis de faire un tri, on est désormais dans la phase de réalisation. On ne peut s'arrêter au milieu du gué, il faut aller au bout du programme ; c'est essentiel pour la crédibilité de la politique



européenne. Par ailleurs, avec le développement de la massification des échanges, des contraintes en termes d'impact environnemental et de délais d'acheminement, la dimension logistique des transports est devenue déterminante pour l'économie. De la réussite de la politique des transports dépendent les succès en matière de transition, qu'il s'agisse de l'évolution des outils de production ou du développement des transports intelligents, dans les questions de mobilité comme de services.

Le premier constat que l'on peut établir est qu'il est nécessaire de faire des efforts financiers supplémentaires si l'on veut arriver au bout du programme. Nous prôtons ainsi une augmentation du montant du MIE, y compris pour la mise en place de montages financiers innovants, dans la lignée du rapport Christophersen - Bodewig - Secchi, qui formulait des recommandations en la matière. L'équilibre reste à trouver en effet entre l'utilisation de subventions classiques et d'autres instruments financiers. Les premières doivent

être fléchées vers les projets ayant le plus de valeur ajoutée européenne (projets transfrontaliers, résorption des goulets d'étranglement), pour réserver les instruments financiers aux projets pouvant rapporter des revenus. Le « blending » ou combinaison d'instruments financiers est par exemple adapté aux secteurs en transition, notamment sur les sujets liés à l'impact du numérique, qui peuvent plus facilement trouver à se financer dans le privé. Il nous faut ainsi définir un « menu », une solution de financement pour les différents types de projet.

Par ailleurs, il faut arrêter de raisonner en silos : le MIE s'adresse certes aux infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunication, mais il y a des projets communs à ces trois secteurs, comme le développement de carburants alternatifs et des nouvelles technologies de communication. Enfin, nous devons développer une approche du cycle de vie des projets, plutôt que de se concentrer sur le côté technique, pour s'assurer que chaque projet ira jusqu'au bout.

(1) Le MIE ou Mécanisme d'Interconnexion en Europe est un programme européen de financement des infrastructures de transport lancé en 2014.

(2) L'INEA (Innovation and Networks Executive Agency ou Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux) est l'agence exécutive de la Commission européenne notamment responsable de la gestion du MIE.



© DR

• Les Pays-Bas ne sont-ils pas les meilleurs ambassadeurs des intérêts de la voie d'eau en Europe ? Comment, dans ces conditions, renforcer le positionnement européen de la France ?

L'esprit de compétition existe et, avec la diminution du budget européen, chaque pays va vouloir placer son projet. L'Hexagone n'a pas à rougir : sur six grands projets financés dans le cadre du MIE, deux sont français. Nous avons la chance de disposer d'un réseau fluvial, d'un réseau ferroviaire de qualité, d'un certain niveau de rentabilité des infrastructures de transport : partons de là, plutôt que de jouer les uns contre les autres.

Sur ses projets, la France se doit d'être précise, mais elle ne doit pas chercher à s'enfermer. Seine-Nord Europe, en particulier, nécessite des investissements complémentaires si l'on ne veut pas que cette infrastructure se transforme en aspirateur pour les intérêts néerlandais et belges. Autre exemple côté ferroviaire : le déficit de la SNCF fait que l'entreprise publique privilégie les voyageurs sur les in-

frastructures. Je préconise de sortir de ce débat en appréhendant la question au niveau européen. La nouvelle offre ferroviaire que viennent de lancer Haropa et le port de Marseille en direction de la Suisse s'inscrit ainsi complètement dans le corridor Atlantique. Il faut déjà se concentrer sur la longue distance pour connecter les grands axes de transport.

Pour autant, les mécanismes financiers européens ne doivent pas entraîner de concurrence entre les infrastructures. Dans le cadre du débat sur le MIE, il a ainsi fallu démontrer aux pays qui ont les moyens d'investir dans leurs infrastructures la plus-value des effets de corridor. La démarche a aussi eu un autre intérêt, celui d'intégrer les entreprises au débat, ce qui a permis de bien améliorer la perception de l'impact économique des corridors. Mais la démarche reste compliquée.

• Face au risque d'une diminution importante des moyens budgétaires de l'Europe suite, notamment, au Brexit, comment faire en sorte que les transports et, en particulier, la voie d'eau ne sortent pas perdants des futurs arbitrages ?

Le Brexit aura pour conséquence une diminution de 15 Mld € du budget européen, mais également, en parallèle, une diminution des besoins. Le principal problème engendré par la sortie de la Grande-Bretagne concerne davantage la

frontière avec l'Irlande. En matière de transport, il est intéressant de noter que parmi les défenseurs du développement de la politique européenne des transports, il y a des pays qui étaient pour une diminution du budget de l'Union euro-

péenne. Mais il est vrai que si l'on ne se positionne pas fortement en faveur MIE, les transports risquent d'être mis de côté au profit d'autres programmes. Quant à la voie d'eau, il faudra toujours défendre l'importance d'investir pour ce mode auprès des Etats membres « non mouillés ». Seul un environnement économique en progression au niveau de la filière permettra de poursuivre la réalisation du réseau fluvial prioritaire. Pour percevoir l'intérêt de la voie d'eau, il faut regarder chacun des corridors

dans leur ensemble et s'intéresser aux longues distances. A cette échelle, on relativise la « lenteur » du transport fluvial et on remarque la mobilisation des professionnels du secteur, qu'il s'agisse de développer des barges électriques ou des services numériques pour renforcer l'intégration du maillon fluvial dans la chaîne logistique et développer l'intermodalité. C'est en effet la combinaison des différents modes de transport qui permet une meilleure rentabilité des infrastructures.

• En France, les perspectives ouvertes par les Assises de la mobilité et le travail de priorisation réalisé au sein du conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron sont-ils à la hauteur des enjeux européens et mondiaux ?

Je suis déçue de la contribution de Philippe Duron, que je trouve incomplète. Quant aux assises, elles ne prennent pas assez en compte l'aspect fret et logistique, ni même la dimension européenne de ces réflexions. Pour autant, j'attends de bonnes surprises de leurs conclusions. Le problème, c'est que la représentation des enjeux de transport a changé ; en la matière, la logistique devrait être une priorité, alors que les infrastructures de transport et d'énergie sont très impactantes. Il faut faire avec cette contrainte et l'intégrer dès le départ dans la politique.

France ; c'est pourquoi je continue de défendre le « Y » entre la Saône, la Moselle et le Rhin. Il faut continuer d'inscrire cette liaison à nos schémas, même si on sera sans doute obligé de la réaliser différemment de ce qui a été fait pour le canal Main-Danube par exemple. Pour se faire, on ne s'en sortira pas sans une vision de corridor. Les ports doivent être alimentés à la fois par le rail et par le fleuve. Il ne faut pas oublier que l'attractivité industrielle d'un territoire dépend de la performance de ce dernier en matière d'énergies et de transport.

Je prêche quant à moi en faveur des corridors européens à chacune de mes interventions. La continuité est importante ; il faut ainsi connecter les bassins, notamment les corridors Atlantique et Mer du Nord – Méditerranée. On voit très bien où est le maillon manquant en

Pour conclure, la principale recommandation que je voudrais faire est qu'il faut prendre les dispositions les plus urgentes sur la performance de la chaîne logistique en France, en prenant inspiration et en s'appuyant sur le réseau européen. ◆

Conseil d'orientation des infrastructures : la mobilité avant le développement des territoires

La quinzaine d'élus et d'experts mobilisés par le gouvernement pour élaborer une stratégie en matière de transports et de mobilités a rendu fin janvier sa copie. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) esquisse une politique « recentrée sur les préoccupations premières des citoyens et des entreprises et qui, de fait, laisse peu de place au report modal et à un développement de la voie d'eau.

Présidé par Philippe Duron, le COI a inscrit son travail dans la suite des réflexions de la commission « Mobilité 21 », déjà présidée il y a cinq ans par l'ancien député et chargée à l'époque de « prioriser » les différents projets en matière d'infrastructures de transport. De fait, les orientations prônées par les experts sont restées les mêmes : aucun des projets alors décalés au-delà de 2050 n'a été repêché. La liaison Saône-Moselle / Saône-Rhin n'est pas mentionnée ; le canal Seine-Nord « acté » mais laissé de côté.

LES PERSONNES AVANT LES MARCHANDISES

Difficile, au sein des priorités ciblées par le rapport, d'identifier les enjeux liés au fret. Ses auteurs ont beau affirmer vouloir « remettre la logistique à l'agenda », les problématiques d'amélioration des transports en ville ou de réduction des inégalités territoriales sont exclusivement vues sous le prisme de la mobilité des personnes. Quant à l'amélioration de la qualité de service des réseaux, première priorité affichée par le COI, elle passe avant tout par la rénovation de l'existant. Il ne s'agit plus de créer de nouvelles infrastructures : les experts du COI proposent ainsi de passer d'une logique de moyens à une logique de résultats.

En matière de fret ferroviaire, seuls les investissements à réaliser sur le tronçon Dijon-Modane sont évoqués. Dans les voies navigables, les investissements nouveaux concernent essentiellement des opérations complémentaires au canal Seine-Nord : aménagement de la Lys mitoyenne, programme Magoé sur l'Oise et mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent. Ces investissements sont cependant phasés ; la réalisation de Bray-Nogent, prévue entre 2028 et 2032, est ainsi décalée par rapport à l'entrée en service de la liaison Seine-Nord.

Par ailleurs, pour « redonner du sens » au réseau fluvial - en prenant surtout acte du manque de moyens disponibles pour son entretien -, le COI préconise d'engager « une politique de dénavigation » des 20 % les moins circulés du réseau. Il s'agit, en clair, de maintenir le niveau actuel des dépenses sur les canaux concernés, mais de les fermer à la navigation, pour concentrer les efforts sur leur seule gestion hydraulique.

Une décision qui enterrerait, de fait, toute possibilité d'animation territoriale et de développement local autour des voies d'eau concernées, qu'il s'agisse d'activité fret ou de tourisme.

QUELLE RÉPONSE À L'ÉCHEC DES POLITIQUES MENÉES JUSQU'À PRÉSENT ?

Dernière priorité du COI : améliorer la performance du transport de fret et « transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent ». Dans ce domaine, le COI a du mal à dépasser

les discours convenus. Il fait un constat, celui de l'échec de la politique de report modal, sans pour autant proposer de solutions innovantes. Les experts font preuve de davantage de créativité en proposant de nouveaux outils de financement des infrastructures : affectation de la TICPE, création d'une redevance temporelle, développement de recettes affectées, renforcement du paiement par l'usager, péages urbains ou encore taxation des livraisons à domicile sont évoqués.

Il faut dire que, même en se focalisant sur la mobilité des personnes, les besoins sont énormes. Le scénario financier le moins ambitieux, qui repose sur le maintien de l'effort budgétaire à son niveau actuel (48 Mld €), impose de mettre les grands projets en pause pendant cinq à dix ans. Le second scénario, qui comporte un effort supplémentaire de 600 M €/an, permet d'assurer la restauration du réseau existant, tout en se limitant aux premières phases des grands projets. Seul le troisième scénario permet de donner un véritable coup

d'accélérateur, à condition de consacrer, chaque année, 2 Mld € supplémentaires aux infrastructures. Un effort hors de portée de l'économie actuelle, estime le COI.

Reste à savoir de quelle manière ces différentes propositions seront reprises par le gouvernement dans le cadre de son projet de loi d'orientation des mobilités, attendu dans les prochaines semaines. ◆



© CNR

Le Consortium estime que la future loi devra prendre en compte certaines mesures utiles au développement du transport fluvial : préservation des ressources foncières bord à voie d'eau, développement des ports intérieurs et de leurs équipements, traitement équitable des barges dans les ports maritimes et mutualisation des coûts de manutention (THC), développement de plans de desserte fluviale urbaine et assouplissement de la réglementation. Il demande la réintégration du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin et le redémarrage de la procédure de débat public le concernant. Pour ce faire, la mise en œuvre du scénario financier le plus haut est nécessaire, mais un scénario amendé, consacrant davantage de moyens au fluvial, grâce à la création d'un fonds d'investissement dédié.