

## **Rapport d'étonnement du nouveau Président Philippe TRIMAILLE**

\* Aujourd'hui, tout concourt à faire de la transition écologique un objectif universellement partagé. Mais cet objectif ne sera pas approché sans des changements importants dans les habitudes, et notamment dans un domaine qui a le plus d'impact sur l'environnement : les transports.

La transition écologique passe nécessairement par des reports modaux vers les modes vertueux et par une modernisation des flottes pour qu'elles deviennent véritablement propres.

Or, les modes de transport les plus vertueux à ce jour sont le fluvial et le ferroviaire.

On pourrait donc s'attendre à ce que les moyens soient mis aujourd'hui pour induire ces reports modaux. Il semble pourtant que cela ne soit pas si simple, et c'est ce que montre le rapport émis par le Comité d'Orientation des Infrastructures (COI).

Le rapport du COI donne la priorité à la maintenance et à l'entretien des réseaux, au détriment du développement, ce qui se retrouve dans le projet de loi de programmation des investissements de transport.

Le problème, c'est que le réseau fluvial est loin d'être abouti et qu'un véritable report modal passera forcément par un développement du réseau.

Mais le réseau existant est lui-même en mauvais état et exige une régénération pour laquelle les moyens manquent, malgré les efforts annoncés par l'Etat. Le rapport Duron du Comité Mobilité 21 avait déjà estimé à 200 M€/an pendant 10 ans les besoins de maintenance du réseau fluvial existant. L'audit confié au Cabinet MENSIA vient de chiffrer ce besoin à 244 M€/an pendant 10 ans.

Or, que propose la Ministre des transports dans le communiqué de presse par lequel elle annonce les orientations du projet de loi sur les mobilités ? 160 M€/an, dont 50 M€ abondés sur les fonds propres de VNF qui se demande bien où il pourra les trouver !

Cette politique de sous-investissement conduit VNF à diminuer son personnel, donc son offre de service, au point que c'est la dénavigation d'une partie du réseau qui est envisagée. Voilà ce qui explique que la priorité des investissements de VNF sera à l'avenir l'automatisation des écluses, pour économiser sur le personnel. Mais cela augmentera le temps de passage et c'est donc la compétitivité du secteur qui s'en trouvera dégradée.

Les usagers du réseau ne sont pas non plus très aidés : outre le manque criant d'aides au financement, je souhaite dénoncer le projet de suppression du Gazole Non Routier (GNR) pour le fluvial passagers. L'annonce vient d'en être faite le 18 septembre dernier : cette mesure aura un impact économique majeur sur l'activité fluviale de transport de passagers, et cela de manière discriminatoire.

Quel en est le sens ?

D'un point de vue comptable, c'est négligeable pour l'Etat puisque cela ne lui rapportera que 18 M€. Par contre, ce sera lourd de conséquences pour cette branche d'activité qui génère un chiffre d'affaire de 400 M€/an.

D'un point de vue écologique, cela n'a pas non plus de sens : c'est plutôt au routier qu'il faudrait s'attaquer à cet effet, pas au fluvial !

Alors pourquoi ?

Ne serait-ce pas le point de départ d'un détricotage de cette mesure d'exonération sur le prix du gazole que l'on commence par là où la réaction risque de ne pas peser lourd ni d'être audible ?

Je pense pour ma part qu'il faut s'y opposer et vous propose de prendre une motion en ce sens.

\* Le tableau que je viens de dresser concernant la gestion du réseau et de ses acteurs est certes sombre, mais ce n'est rien comparé à la problématique, pourtant essentielle, du développement de réseau.

Ce que je constate, c'est d'abord que les projets n'avancent pas beaucoup, ou en tout cas tellement lentement et sans visibilité qu'on peut se demander s'ils seront réalisés un jour ! Mais surtout, on peut constater que ce sujet fait l'objet d'une approche franco-française qui n'est pas propice au projet de liaison Saône-Rhin.

Tout tourne effectivement autour du projet Seine-Nord, avec un fort lobbying du Président de la Région Hauts de France en faveur d'un axe Ouest/Est visant à développer l'hinterland fluvial des deux ports reconnus d'intérêt stratégique français que sont Le Havre et Dunkerque.

Ce projet entraîne la justification du projet MAGEO d'aménagement de l'Oise de Compiègne à Creil. S'en trouve alors renforcé, à la confluence de la Seine et de l'Oise, le projet Seine-Métropole, plateforme multimodale conduite par Ports de Paris.

Seine-Nord fonde aussi l'intérêt du projet Bray-Nogent d'augmentation du gabarit de navigation de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine ; projet qui est alors l'amorce d'un tracé futur entre la Seine et la Moselle, ce qui poussera ensuite à envisager logiquement le raccordement de la Moselle et de la Saône.

Vous comprendrez aisément que le projet Saône-Rhin trouve difficilement sa place dans cette approche franco-française Ouest/Est, car Saône-Rhin est un projet européen sur l'axe Nord/Sud Rotterdam-Francfort-Lyon-Marseille.

\* Tous les projets ont un sens et sont importants. Mais se pose à nous la question de la stratégie appropriée pour faire avancer le projet d'interconnexion des bassins du nord et du sud, tout en soutenant le besoin d'entretien du réseau actuel et les acteurs de la batellerie, en distinguant les court, moyen et long termes.

A court terme, il convient de répondre au besoin de pousser au développement du transport fluvial. Cela passe par la maintenance et la modernisation du réseau, ainsi que par un accompagnement des acteurs de ce secteur pour qu'ils puissent financer leurs besoins d'adaptation et de modernisation, notamment de la flotte.

Cela passe aussi par un renforcement de l'activité des ports fluviaux. Or, pour cela, il convient de soutenir la multimodalité, et en particulier le fret ferroviaire.

Le projet de fret ferroviaire Rhin-Rhône est en effet susceptible d'être un catalyseur du report modal sur cet axe, report renforçant le besoin de développer l'infrastructure fluviale d'interconnexion des bassins du nord et du sud.

Il ne faut pas se tromper d'adversaire ! L'adversaire du fluvial, comme du ferroviaire d'ailleurs, c'est le routier. Face à cet adversaire, le ferroviaire est l'allié du fluvial et est susceptible de permettre d'amorcer le report modal vers le transport massifié dont le champion est bien le fluvial.

A noter que cela est pleinement conforme aux orientations stratégiques adoptées par notre association lors de son Assemblée Générale du 14 décembre 2016.

\* De ce qui vient d'être dit, il ressort que notre Consortium a une lourde mission à mener et qu'il lui faudra pour cela de l'ambition et de la détermination. Il lui faudra aussi s'organiser de sorte que nous soyons en mesure de répondre à tous les enjeux que cela comporte :

- Pour pousser à la maintenance du réseau et au soutien de la batellerie, je propose qu'une commission s'en occupe et qu'elle soit pilotée par Jean-Michel ZORN. Cette commission aura aussi à travailler à un volet social de soutien à la batellerie sous la forme d'une reconstitution du fonds Millot-Brousse.
- Pour pousser au renforcement de l'activité des ports fluviaux par le développement de l'infrastructure du fret ferroviaire sur l'axe Rhin-Rhône, je propose que là aussi une commission s'en occupe, et qu'elle soit pilotée par le Président du SMO des ports de Mulhouse Marc BUCHERT.

- Quant au lobbying en faveur du développement du réseau en vue de l'interconnexion des bassins du nord et du sud, cela impliquera des contacts, notamment politiques, de haut niveau, ainsi qu'avec nos partenaires suisses et allemands. Ce sera l'affaire de tous et c'est pourquoi je vous propose d'en être le pilote.

Notre association est engagée depuis longtemps dans la défense d'une cause dont les projets d'infrastructure génèrent des coûts tels qu'ils ne peuvent avancer que lentement. Pour tenir le cap sans s'essouffler, il convient de se passer régulièrement le relais. C'est ce que nous avons fait aujourd'hui et c'est pour moi l'occasion de rendre un hommage à la Présidente sortante Françoise BRANGET, que je remercie pour son implication au service du Consortium et de sa cause. Je tiens tout particulièrement à ce que la feuille de route que je viens de présenter ne soit pas prise comme une critique du passé, mais bien comme le signal d'un nouvel élan que nous devons donner au Consortium à l'occasion de ce passage de relais.

---