

ASSEMBLEE GENERALE
21 juin 2019
RAPPORT MORAL DU PRESIDENT

La multiplication des déclarations allant dans le sens d'un état d'urgence climatique vient conforter le Consortium qui est engagé depuis déjà longtemps dans un combat en faveur du développement du transport fluvial sur l'axe Rhin supérieur-Rhône.

En effet, le secteur des transports est l'un des secteurs les plus émetteurs de polluants atmosphériques, sachant que le principal émetteur dans ce domaine est le transport routier : d'où le besoin d'un report modal.

Concernant le transport des marchandises, la solution réside dans le développement des trafics massifiés que permettent le fret fluvial et le fret ferroviaire.

Lorsqu'on compare les différents modes de transport des marchandises, on peut ainsi constater que le fluvial est de loin, avec le ferroviaire, le plus performant sur plusieurs points :

- Tout d'abord, le transport fluvial permet d'emmener plus de marchandise par trajet : ainsi par exemple, un convoi fluvial de 3800 T (90 mètres de long) équivaut à 66 wagons de chemin de fer de 58 tonnes, et à 127 camions semi-remorques de 30 tonnes, soit l'équivalent sur la route d'une caravane de 6 kilomètres.
- Par ailleurs, le transport fluvial consomme moins d'énergie qu'un train ou un camion : là où l'indice de consommation d'énergie (tonne/kilomètre/équivalent charbon) est de 1 pour le transport fluvial, il est de 2,3 pour le fer et de 27 pour la route !
- Il s'ensuit que le transport fluvial pollue moins que le train (au diesel) ou le camion : si on se préoccupe par exemple des émissions de CO₂, on constate que le fluvial émet 0,04 g de CO₂ par t/km, alors que le chemin de fer en émet 5 fois plus (0,2 g par t/km) et la route 13 fois plus (0,5 g par t/km).
- Enfin, il convient de noter que le transport fluvial est économiquement très compétitif, puisque son coût de revient est de 0,01 à 0,03 €/t/km, alors qu'il est de 0,06 €/t/km pour le train et de 0,27 €/t/km pour le camion.

Tout cela n'est pas nouveau, mais il convient de le rappeler.

Déjà en 2008, le Grenelle de l'Environnement considérait comme prioritaire le développement de l'usage des transports fluvial, ferroviaire et maritime. C'est pourquoi il était préconisé d'accorder, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et maritimes.

Dix ans plus tard, quel est le bilan ? Quelles sont les grandes infrastructures fluviales qui ont été réalisées ou même simplement lancées ? Est-ce que les investissements en faveur du fluvial ont au moins augmenté ?

Le diagnostic qui a été fait en 2018 dans le cadre du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) est sans appel : non seulement aucune grande infrastructure n'a été réalisée, à

commencer par Seine-Nord-Europe pourtant programmée pour 2015 dans le Grenelle, mais il y a même eu un désinvestissement chronique sur le réseau (comme en témoignent les crédits alloués à VNF) qui a conduit à sa dégradation progressive, avec pour conséquence de devoir envisager aujourd'hui la dénivellation de 20 % du linéaire du réseau existant. Cela pénalise bien évidemment les opérateurs du transport fluvial dont la fiabilité de l'activité et la compétitivité des prestations impliqueraient au contraire l'entretien et la modernisation du réseau.

Il y a donc de quoi désespérer : la maison brûle et on regarde ailleurs !

Mais il y a tout de même des signaux positifs auxquels on peut se raccrocher :

- Tout d'abord, le secteur du transport fluvial en France a connu en 2018 une reprise d'activité significative, que ce soit dans le domaine du fret ou dans le domaine du tourisme fluvial. Cette croissance de l'activité est un phénomène de fond, qui est lié à la reprise de l'activité générale, mais qui est inégalement réparti selon les bassins du fait des aléas climatiques qui ont surtout touché le bassin rhénan dont les basses-eaux ont été prononcées et de longue durée en 2018.
- Par ailleurs, le gouvernement a décidé de donner un coup d'arrêt à la diminution des crédits alloués à VNF en proposant, dans le cadre de la loi LOM, de porter les crédits de VNF alloués à la régénération et à la modernisation des voies navigables à 110 M€/an entre 2019 et 2022, puis 130 M€/an entre 2023 et 2027. Certes, cela reste insuffisant, puis que l'audit effectué par le cabinet MENSIA a chiffré à 244 M€/an le besoin de régénération : ce qui signifie que le réseau va continuer à se dégrader, mais cette inversion de tendance est tout de même un point positif qu'il faut saluer.
- Enfin, le Consortium défend un projet sur l'axe Rhin Supérieur-Rhône dont toutes les études avaient démontré le bienfondé : les études préliminaires socio-économiques missionnées en 2007-2008 par le Conseil Général du Haut-Rhin avaient en effet établi qu'une liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et le Rhin Supérieur générerait un trafic de 19 MT à horizon 2025 et 21 MT en 2030, à comparer avec les prévisions de trafic sur Seine-Nord-Europe : 17 MT, et sur Saône-Moselle : 15 MT. Les perspectives de trafic liées aux conteneurs maritimes se montent à 6 MT, ce qui confirme en même temps tout l'intérêt de cette liaison fluviale pour le port de Marseille dont elle étendrait l'hinterland à l'est vers la Suisse et l'Allemagne. A noter que les travaux de réalisation de cette liaison fluviale génèreraient 21000 emplois et que l'impact économique de cette même liaison correspondrait à 70000 emplois créés ou conservés.

Nous avons donc toutes les raisons de rester déterminés et pugnaces dans notre engagement en faveur du développement du fluvial sur l'axe Rhin Supérieur-Rhône ; je dirais même que nous avons aujourd'hui encore plus de raisons de nous battre sur ce dossier, eu égard à l'urgence climatique.

Mais pour cela, nous devons procéder méthodiquement :

- Tout d'abord, nous devons remettre notre association en configuration d'action : c'est ce que nous sommes en train de faire.

- Par ailleurs, nous devons chercher à préserver et à renforcer l'existant.
- Enfin, nous devons relancer la prospective en faveur du développement du réseau et de la réalisation des grandes infrastructures destinées à l'interconnexion des bassins du nord et du sud.

Le travail sur l'association elle-même a déjà bien avancé et il était nécessaire, tant le Consortium a subi une dégradation de son image auprès de ses partenaires naturels.

Cette année, nous avons actualisé les statuts de notre association, pour les rendre plus opérationnels et pour compléter son objet de sorte que notre travail en faveur du développement du fluvial soit plus efficace.

En effet, les ports sont des infrastructures qui génèrent l'essentiel du trafic sur les voies navigables. Or, les ports sont des plateformes multimodales dont le dynamisme dépend aussi de leur embranchement ferroviaire. Cet aspect se trouve d'ailleurs retenu dans la loi LOM qui insiste sur la dimension multimodale de l'activité fluviale. Il s'avère que sur l'axe Rhin Supérieur-Rhône les infrastructures de fret ferroviaire manquent, ce qui pénalise les ports sur cet axe et par conséquent le trafic fluvial. C'est donc à court et moyen terme par le fret ferroviaire que l'on pourra dynamiser et développer le trafic fluvial, ce qui est la condition de crédibilisation d'un projet d'extension du réseau.

A noter que les études socio-économiques de 2008 ont établi que la réalisation de la liaison fluviale Rhin Supérieur-Rhône absorberait une partie du trafic routier seulement, au point d'en stopper la progression, ce qui veut dire que le fret ferroviaire en est un complément nécessaire si on veut produire sur cet axe une véritable transition écologique dans les transports de marchandises.

Si nous avons consolidé structurellement notre association, il nous reste maintenant à en étoffer les membres, car c'est en fédérant toutes les forces que nous pourrions vraiment espérer avancer dans notre combat.

Au-delà du travail sur l'association elle-même, nous avons enclenché plusieurs actions, dont l'une vise aussi à consolider l'existant, mais à l'échelle européenne : nous avons en effet rencontré Catherine TRAUTMANN en février 2019. A cette occasion, nous avons pris conscience que, en deçà du lobbying pour la réalisation de la liaison fluviale Rhin Supérieur-Rhône, il convenait d'abord de préserver le corridor européen Mer du Nord-Méditerranée sur la carte des corridors européens de transport, qui sera revue à horizon 2021. C'est pourquoi nous avons décidé de travailler à provoquer une initiative de la nouvelle Commission européenne, en vue de produire une nouvelle donne sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée, notamment pour tenir compte du Brexit et renforcer la place de Strasbourg comme carrefour d'interconnexion de 4 corridors européens.

Concernant le renforcement du réseau, nous avons bien compris que nous ne pouvons pas tout attendre de l'État. Cela signifie que, si nous voulons avancer, il va falloir s'inscrire dans des co-financements, non seulement avec l'Europe qui est un levier essentiel, mais aussi avec les collectivités territoriales : c'est pourquoi nous avons d'ores et déjà pris des contacts avec les Régions Bourgogne Franche-Comté et Grand Est, d'abord afin de s'assurer de l'inscription explicite dans leur SRADDET respectif du fluvial et du fret ferroviaire sur l'axe Rhin Supérieur-Rhône.

Mais il nous faudra aussi exploiter les données du Comité d'Orientation des Infrastructures pour établir des priorités en matière d'entretien, de régénération et de modernisation du réseau, de sorte qu'on puisse proposer un plan d'action qui permette d'être plus efficace. Ce travail sera doublé d'une rencontre prochaine avec le Directeur Général de VNF en vue de renforcer notre niveau d'information, mais aussi d'identifier une méthode de travail commune, notamment en s'appuyant sur le partenariat que VNF est en train de monter avec SNCF Réseau.

Enfin, nous rencontrerons prochainement le Directeur Territorial Grand Est de SNCF Réseau, pour identifier avec lui les conditions de possibilité et la méthode à mettre en œuvre en vue de développer les infrastructures du fret ferroviaire sur l'axe Rhin-Supérieur-Rhône.

Tout cela devra déboucher sur une rencontre avec le Ministre des Transports. Mais pour lui proposer quoi ?

Ce que nous voulons lui proposer, c'est d'expérimenter une méthode qui prendrait la forme d'un Pacte d'Engagements Réciproques au service de la transition écologique dans les transports sur l'axe Rhin Supérieur-Rhône.

Comme chacun le sait, il ne suffit pas dans le monde d'aujourd'hui de faire, mais il faut aussi faire savoir : c'est pourquoi l'une de nos priorités pour l'exercice qui s'ouvre sera de mettre en place un plan de communication du Consortium et d'élaborer les outils nécessaires à cette fin.

Nous sommes aujourd'hui en pleine redynamisation de notre association et nous pouvons dire que le mouvement est bien lancé. C'est le résultat d'un travail collectif pour la qualité duquel je souhaite remercier tous ceux qui y participent : les membres de l'association, pour leur soutien ; les membre du Conseil d'Administration, pour leur engagement ; et les membres du Bureau pour leur action, notamment leur représentation du Consortium auprès de nos partenaires.