



Compte rendu de l'Assemblée générale du 17 octobre 2007

Le Président MARINI accueille les participants à l'assemblée générale dans les salons de l'Hôtel Lutétia à Paris.

1 – Rapports financiers sur les résultats de l'exercice 2006 et le budget 2007

Elle s'ouvre par la lecture du rapport financier par le Vice-Président Secrétaire Général Jean-François DALAISE qui met en évidence le résultat positif de l'association de 16.551 € qu'il y a lieu de comparer aux 9.140 € budgétés. Ce résultat ne doit cependant pas occulter le déficit de recettes dû au défaut de versement de certaines cotisations et par la non concrétisation d'adhésions annoncées. Par ailleurs le budget 2007 est voté en perte de 7.100 € due à la nécessité d'assurer les frais supplémentaires déjà engagés pendant les campagnes électorales pour sensibiliser les candidats et de création du site Internet. Ce déficit est couvert par le fonds de réserve et ne porte pas atteinte à la santé financière de l'association.

2 – Rapport moral

Le rapport moral a rappelé l'activité de l'association en 2006 en évoquant successivement son soutien aux décisions de lancement de l'enquête publique préalable à la DUP, sa vigilance sur le dossier de financement de la liaison et son intervention pour revaloriser la demande gouvernementale initiale aux autorités de Bruxelles, sa participation au colloque de Tournai où fut enregistrée la décision des autorités wallonnes de réaliser les travaux d'aménagement de l'Escaut notamment à Tournai et à la sensibilisation des nouvelles équipes gouvernementales mises en place après les récentes élections.

La création du site Internet de l'association, www.seine-nord-europe.asso.fr, et de sa prochaine mise en ligne est présentée rapidement. La finalisation de ce site internet prendra notamment en compte le rôle de l'association qui sera défini dans le cadre de la gouvernance territoriale de Seine-Nord Europe.

Le rapport fait également le point du dossier de la liaison Seine Nord Europe en rappelant la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'avis favorable rendu par la commission d'enquête sous une réserve tenant à la sécurité et à la sûreté de l'ouvrage.

La mission de financement dont le rapport est attendu avant la fin de l'année devrait confirmer à la fois le montage en PPP, proposer des hypothèses d'intervention de l'Etat et des collectivités régionales et confirmer le principe d'un sur-péage dont le montant sera établi en concertation avec les usagers pour ne pas mettre le transport sur la liaison hors marché.

Enfin le rapport moral conclut à la nécessité de faire franchir au projet trois dernières étapes, à savoir le bouclage définitif du financement, la confirmation gouvernementale du choix du PPP permettant de lancer le dialogue compétitif à l'issue duquel sera choisi l'équipe chargée de la réalisation et de l'exploitation de l'ouvrage et enfin la réalisation elle-même.

A cet égard le Président MARINI a annoncé la sollicitation du Préfet coordonnateur visant à proposer à l'association de participer, sous une forme à définir, à un Comité territorial chargé de participer à la gouvernance territoriale du projet et d'organiser l'écoute des territoires et la remontée de leurs avis et interrogations.

Cette proposition à laquelle il convient de répondre favorablement selon lui et pour laquelle il sollicite un mandat, nécessitera vraisemblablement une modification des statuts qui pourrait consister par exemple à identifier un collège des Collectivités locales et des Chambres consulaires.

Cette sollicitation de l'Etat est confirmée par Jean-Louis GRENOUILLOUX, Chargé de Mission à SGAR Picardie, représentant du Préfet coordonnateur Henri Michel COMET.

Cette proposition est jugée très intéressante par Monsieur CHEVAL représentant du Conseil général de la Somme et l'assemblée se rallie à son point de vue. De son côté Madame du GRANRUT souhaite savoir si dans le cadre des études de financement, des contacts ont été pris avec la BEI qui a fait savoir à plusieurs reprises son intérêt pour le projet.

Monsieur LEGENDRE, maire de Cambrai, fait état de la mobilisation de l'Artois et du Cambrésis sur la promotion du projet en parfaite liaison avec les 2 départements du nord et du pas de Calais.

L'Assemblée a enfin été l'occasion d'étudier une proposition de contribution au Grenelle de l'environnement proposée par le Bureau et présentée par Monsieur DALAISE. Cette contribution est approuvée après quelques modifications sollicitées par Monsieur PALTEAU, maire honoraire de Pont Saint Maxence, qui souhaite voir mieux précisés les avantages du transport fluvial en termes de bénéfices environnementaux et de Monsieur LEGENDRE qui souhaite voir soulignées les nécessaires connexions avec le ferroviaire.

Enfin l'Assemblée a validé la proposition du Président de désigner Monsieur Rolland NUNGESSER, ancien ministre, au poste de premier Vice Président d'honneur et Monsieur PERCHERON Président du conseil Régional du Nord Pas de Calais au titre de premier Vice Président de l'association.

L'ensemble des délibérations mises aux voix a été ensuite adopté à l'unanimité.

3 – Intervention de Monsieur Dominique BUSSEREAU

Le Président MARINI a ensuite accueilli Monsieur le Ministre Dominique BUSSEREAU qui s'est déclaré heureux d'être présent sur un sujet qui lui tient à cœur depuis longtemps et de se déclarer désormais « pratiquant » de la voie d'eau après avoir été « croyant ».

Il a rappelé que dans le cadre de la politique gouvernementale engagée au titre du Grenelle de l'environnement le projet de Seine-Nord Europe était un projet central. Il s'agit en effet de faire de l'environnement un élément d'une politique de croissance. Il a rappelé l'engagement du Président de la République d'accroître la part des transports non routiers dans les transports terrestres et que la voie d'eau avait évidemment un rôle à jouer dans cette perspective.

En ce qui concerne le projet lui-même il a précisé avoir installé les commissions décidées à la suite des conclusions de la commission d'enquêtes pour traiter des questions de sécurité et de sûreté notamment sur les grands ouvrages.

Pour le financement, après un premier rapport d'étape de la mission confiée à Yves COUSQUER et Bernard SCEMAMA, un deuxième rapport est attendu pour la fin de l'année. Il a précisé que la réévaluation de la demande gouvernementale à Bruxelles dans le cadre de l'appel à projet RTE-T pour la période 2007-2013 a été portée à 451 millions €, dont 350 millions € réservés pour la partie française. Il a également indiqué que le projet avait été présenté conjointement avec la Belgique et avec le soutien des Pays Bas pour bien marquer son aspect transfrontalier. Enfin la création d'un CIG destiné à coordonner le pilotage des différentes parties du projet dans les pays concernés a été retenue.

Le Ministre s'est déclaré optimiste sur la réponse de l'Union Européenne.

Il précise qu'à l'issue du Grenelle le Premier Ministre devrait organiser un CIACT qui fixera les orientations en termes d'infrastructures et que parallèlement la réforme des ports sera mise en place. Il précise à cet égard que la loi portant réforme de la gouvernance des ports comportera des dispositions contraignantes pour l'amélioration du recours aux modes fluviaux et portuaires.

Il considère enfin que ce projet Seine-Nord Europe est, avec ses 4 plates formes multimodales, un énorme atout pour les trois ports maritimes concernés et pour le transport ferroviaire qui peut trouver sur les plates formes des opportunités de transfert rail fleuve. Il souligne néanmoins qu'il convient de faire un dernier effort de conviction pour emporter l'adhésion des dernières réticences normandes.

Il fait état de sa récente visite en Chine où l'explosion du trafic des conteneurs donne lieu à des investissements gigantesques sur le nouveau port de Shanghai (50 portiques, 32 km de ponts) et en face desquels il est indispensable que l'Europe organise la gestion des énormes flux correspondants et notamment en France si elle ne veut pas être dépassée par les projets européens de Hambourg, Rotterdam ou de Barcelone.

Il conclut son appréciation des qualités de ce projet qui a atteint selon lui un point de non-retour en soulignant que le mot durable est particulièrement bien porté quand il s'agit du transport fluvial et de la liaison Seine Nord Europe, dont on peut attendre par ailleurs 10 à 15 000 emplois pérennes.

Il confirme avoir sollicité de la part du Préfet COMET la concrétisation d'un Comité territorial destin à faciliter et coordonner l'écoute des territoires.

Le Président MARINI qui a fait remarquer que le Secrétaire d'Etat chargé des transports était aussi celui des ports a remercié le Ministre d'avoir ainsi confirmé l'engagement de l'Etat sur ce projet et a cité comme exemple à propos de la position des territoires, la préparation de l'arrivée de Seine-Nord Europe par les collectivités du site de Longueuil Sainte Marie qui ont créé un établissement foncier permettant de procéder aux acquisitions des 20ha nécessaires à l'installation d'une « cinquième » plate forme.

4 – Interventions et débats

4.1 – Intervention de Monsieur François BORDRY

Le Président BORDRY de VNF a présenté ensuite l'état d'avancement du projet après avoir souligné combien ce projet de liaison fluviale intégré avec les plates formes qui lui sont liées présente pour la première fois en France une occasion de rapatrier le long de l'axe fluvial une logistique qui, pour le moment, reste concentrée dans le nord de l'Europe en voie de saturation. Les ports maritimes français notamment devraient comprendre cette chance historique qui leur est donnée. Il fait valoir à cet égard que sur les 7,5 M d'EVP « consommés en France » seuls 2,5 passent par les ports français et que le gisement des 5 M restant est bien entendu considérable.

Il a rappelé les 13 recommandations de la commission d'enquête relatives aux aménagements fonciers, aux questions de tracé et d'intégration architecturale, d'amélioration du fonctionnement hydraulique, à l'optimisation du réseau de plate formes par l'organisation des noeuds ferroviaires sur les enjeux environnementaux et sur la structure de gouvernance.

Les relations avec les représentants du monde de l'agriculture sont convenablement anticipées grâce notamment à l'intervention des SAFER qui permettent de constituer dès maintenant des réserves foncières de 500 ha sur les 2000 nécessaires pour préparer le moment venu les échanges avec les zones directement concernées par le tracé.

Trois protocoles ont d'ores et déjà été signés par ailleurs pour permettre le démarrage des investigations archéologiques à Montmacq au confluent de l'Oise et de l'Aisne et à Noyon .

Sur les questions de financement, il précise attendre le rapport final de la mission financement attendu fin janvier qui permettra de définir un protocole de financement et de lancer le dialogue compétitif pour un PPP. Ce dialogue compétitif permettra d'identifier le groupement le mieux à même de réaliser, d'exploiter et un jour de régénérer un tel ouvrage. Ce protocole devrait confirmer la proposition d'une parité du financement Etat - région tandis que dans le cadre du PPP, des offres européennes devraient émerger.

4.2 – Intervention de Monsieur Cesare BERNABEI

La parole est ensuite passée à Monsieur Cesare BERNABEI, administrateur au bureau des coordinateurs européens et collaborateur de Madame Karla PEIJS récemment désignée comme coordinatrice des projets RTE-T fluviaux et dont il excuse en premier lieu l'absence.

Il souligne l'importance du projet pour la navigation intérieure, pour le réseau européen et pour le partage modal dans une zone où le transport routier est en voie de saturation.

Il rappelle que l'Union Européenne estime que les transports de marchandises vont encore doubler d'ici 10 ans avec une répartition inégale des modes de transport (hors pipe line) 70% pour la route, 16% pour la voie ferrée et 5% pour la voie d'eau et souligne les conséquences de ce déséquilibre en termes de pollution, sécurité et congestion.

Il rappelle à cet égard les principes de la politique des transports terrestres arrêtée dans le Livre Blanc de 2001 et sa révision à mi parcours.

Il s'agit de garantir une mobilité durable des marchandises et des personnes dans des conditions de compétitivité de sécurité et de respect de l'environnement les meilleures possibles. Il existe pour cela de grandes possibilités inexploitées dans les transports à longue distance par voie d'eau, par fer et par mer, que la commission entend promouvoir.

Deux axes prioritaires fluviaux ont été retenus parmi les 30 projets prioritaires : Rhin Main Danube (projet n°18) et la liaison Seine Escaut (projet n°30).

La commission évalue actuellement les propositions des Etats membres à l'appel à projet RTET qu'elle a lancé au printemps dernier et en particulier le projet Seine Escaut proposé par la France et la Belgique avec le soutien des pays Bas. Il est cependant trop tôt pour donner les résultats de ces analyses.

Le Président MARINI remercie Monsieur BERNABEI de son intervention qui manifeste encore davantage combien ce projet est d'intérêt européen et lui demande de transmettre ses remerciements également à Madame Karla PEIJS qu'il félicite de sa nomination.

4.3 – Intervention de Monsieur Edouard BERLET

Monsieur BERLET, Président de la Commission des transports de la Chambre de Commerce Internationale et Directeur des relations Institutionnelles de la CMA CGM, explique la position de cette représentation et de son groupe vis-à-vis de Seine Nord Europe. Il souligne que cette Institution s'est déjà exprimée favorablement sur le projet et remercie Monsieur DALAISE de le maintenir informé des évolutions du dossier.

Le groupe CMA-CGM, 3ème mondial, dispose d'une flotte de 350 bateaux qui fréquentent 400 ports dans le monde pour un CA de 7 Mds d'€. Cette entreprise est amenée à s'intéresser aux flux terrestres destinés ou en provenance des ports maritimes étant donné leur importance actuelle et à venir. La création d'une filiale fer Rail Link opérateur ferroviaire entre les ports français et à vocation européenne table sur un triplement des EVP transportés en 2009 (100 000 EVP en 2006).

De la même façon RSC filiale fluviale sur le Rhône (50 000 EVP en 2006 et sur la Seine 20 000 EVP) permet une diminution de 10 à 15% par rapport aux prix routiers un dédouanement embarqué et un stockage sur ports intérieurs.

Dans ces conditions le soutien à Seine Nord Europe est total en particulier pour les conteneurs qui représentent 90% de l'activité du groupe et qui se développent à raison de 7% par an au plan mondial. Le groupe a ainsi investi très lourdement à Port 2000, à Dunkerque, Anvers et Rotterdam. Comme l'a souligné le Secrétaire d'Etat chargé des transports, l'enjeu de la construction des ports réside dans le rapprochement des rythmes de croissance des trafics et des équipements des plates formes de massification intérieures.

Le projet Seine Nord Europe a cette particularité de faciliter ainsi la redistribution le long de son axe de la logistique de la zone, et le groupe CMA-CGM recherche les conditions dans lesquelles il pourrait s'associer à sa réalisation.

4.4 – Intervention de Monsieur Yves DELAINE

Monsieur DELAINE, Directeur général du groupe Saipol Lesieur, donne la vision d'un industriel de la filière des oléagineux particulièrement concerné par la filière transport. Ce groupe Sofiprotéol adossé à la filière agricole est spécialisé dans les outils de transformation des graines oléagineuses, tourteaux (aliments du bétail) ou en huiles végétales (Lesieur) ou dans les bio carburants et notamment le diester destiné à être mélangé au diesel. Le groupe dispose de 11 sites sur le territoire national, 5 en Europe (Allemagne, Italie, Autriche et Portugal) et traite 4 millions de tonnes d'oléagineux et autant à la sortie, soit près de 10 millions de tonnes à mouvoir en comptant les produits annexes, et pour un CA de 2,5 M €.

Sur ces sites, 4 sont embranchés voie d'eau (Rouen, Compiègne, Coudekerque et Nogent sur Seine) pour les approvisionnements et particulièrement bien reliés avec les sites consommateurs de produits pétroliers en Basse Seine Région parisienne, à Dunkerque et Gennevilliers.

Le groupe considère que la part modale du fluvial - 15% du total - est trop faible et souhaite passer rapidement à 25%. Sur les 600 000 T traitées en 2008, au moins la moitié est susceptible d'être impactée par la liaison fluviale Seine Nord Europe. Le problème aujourd'hui de l'accroissement du recours à la voie d'eau tient, selon Monsieur DELAINE, à la disponibilité des ports, à la faiblesse du gabarit de 700 T utilisé sur le canal du nord et au temps de rotation qui représente près d'une semaine entre la Région parisienne et le nord ce qui diminue la productivité et la compétitivité.

L'apport de Seine-Nord Europe qui multipliera par 6 la capacité et diminuera par 2 le temps de transport est ainsi déterminant.

Le groupe n'investit pas dans le développement durable par philanthropie mais parce qu'il a vocation à travailler sur le thème de la « chimie verte ».

Le Président MARINI a remercié Monsieur DELAINE de son exposé concret et démonstratif de l'attente des industriels vis à vis de la liaison.

4.5 – Débats

Une question est posée en fin de réunion sur la capacité de la flotte fluviale nationale à s'adapter au développement prévisible du trafic à laquelle le Président DALAISE fait remarquer que les investissements de modernisation de la flotte ont à ce jour devancé ceux dans les infrastructures manifestant ainsi la foi des armateurs dans le développement et la croissance du transport fluvial.

Ceci dit Seine-Nord Europe est un impératif de consolidation des performances de la flotte française et il évoque à la fois les difficultés liées à la standardisation des gabarits (à travers les exemples de Bray Nogent et du canal du Rhône à Sète) et de l'arrivée comme opérateurs de nouveaux entrepreneurs issus de grands groupes. Quant à l'avenir de la flotte Freycinet évoqué au colloque de Tournai, Monsieur DALAISE n'a pas de doute sur le dynamisme de l'artisanat français qui bénéficiera sans doute avec Seine Nord Europe de l'accroissement du recours à « l'artisanalisation » en vigueur sur le Rhin depuis longtemps.

L'Assemblée générale se clôture ainsi sur la rencontre déjeuner organisée par VNF à l'intention de certains parlementaires intéressés par la question du transport fluvial.