



**Procès verbal de l'Assemblée Générale
réunie au Sénat le 26 avril 2005**

Le Président MARINI ouvre la séance en accueillent les divers participants et notamment la délégation de VNF conduite par le Président BORDRY accompagné du Chef de mission Seine Nord Europe Monsieur BOUR, et le délégué de la Commission européenne Monsieur RUDISCHHAUSER.

Il passe ensuite la parole à Monsieur SEGUY le vice Président trésorier qui propose à la fois une présentation et une lecture des comptes 2004 et un projet de budget 2005. Ces deux exercices font apparaître un excédent de 15 000 € en 2004 et 17000 en 2005. Monsieur DALAISE souligne néanmoins que le Conseil Régional d'Ile de France n'a pas acquitté sa cotisation, mais reste encore compté comme adhérent et qu'il conviendra de refaire une intervention de rappel plus officielle.

Le projet de budget établi à 68.140 € permettra d'engager les études et les manifestations nécessaires en 2005 à l'activité de l'association.

Ces comptes et ce projet de budget pour lequel n'est pas annoncée une hausse des cotisations sont approuvés à l'unanimité.

A la demande du Président MARINI, le Vice-Président DALAISE donne alors lecture du rapport moral qui insiste sur:

- La consolidation de l'action de l'association dans un contexte d'activité du transport fluvial favorable. Le rapport souligne à cet égard le taux d'augmentation de 6 % des trafics en 2004 et 30 % depuis 1998.
- La mise en œuvre des études d'avant projet sommaire de la liaison par VNF dans des conditions de volontarisme et de professionnalisme qui font croire au respect des délais annoncés d'obtention d'une DUP en 2007.
- La participation de l'association via le Comité des Armateurs fluviaux à l'expression des conditions d'obtention d'une productivité maximale de la nouvelle infrastructure, objectif fondamental notamment pour la faisabilité d'un partenariat public privé de financement, mais aussi dans la perspective d'une maximisation de son impact au service des territoires traversés. Le projet comporte notamment une dimension d'équipements portuaires et logistiques valorisants.

- La participation active de l'association à la promotion du projet au niveau européen, notamment dans le cadre de la « Convention des acteurs européens de la navigation fluviale » de Nancy le 26 octobre 2004.
- L'adhésion de nouveaux membres venus renforcer la représentativité de l'Association.

Ce rapport moral met enfin l'accent sur les priorités de l'année 2005 visant à poursuivre la participation aux études en cours et à avancer sur le sujet du financement en PPP. Pour cela, l'association a pris note de la création de l'AFITF doté de 7,5 milliards d'€ et de la capacité d'emprunter et souligné auprès des pouvoirs publics l'importance qui s'attachait à l'installation du Comité d'évaluation des projets prévu par l'Ordonnance du 17 juin 2004.

La troisième priorité est la mise en valeur de la dimension européenne du projet pour laquelle l'appui de l'INE présidée depuis peu par Monsieur DELEVOYE sera précieux et pour laquelle l'association sollicitera auprès de la Commission et de son Vice-Président Monsieur Jacques BARROT la désignation d'un coordonnateur européen à l'instar d'autres dossiers ferroviaires.

Le Président MARINI procède à la suite de cette lecture à l'approbation unanime de ce rapport moral et donne la parole à l'auditoire.

Le Président BORDRY a fait savoir qu'à sa connaissance la désignation du comité d'évaluation présidé par Monsieur de SAINT PULGENT était sur le point d'être installé.

Le Président MARINI a proposé que l'association prenne l'initiative d'organiser avec nos partenaires belges un événement destiné à conforter l'aspect international de ce projet. Monsieur DELEBARRE exprime que l'occasion de la désignation du coordonnateur européen pourrait constituer une bonne opportunité d'organisation d'un tel événement de chaque côté de la frontière franco-belge.

Monsieur RUDISCHHAUSER a fait remarquer qu'une telle désignation était envisageable par la Commission et qu'il fallait réfléchir à la personnalité susceptible de porter ce projet.

Le Président BORDRY exprime son interrogation de voir s'installer une procédure supplémentaire de définition du caractère super prioritaire d'une nouvelle liste de projets, les uns soutenus par un coordonnateur, les autres pas. Il se rallie néanmoins à l'intérêt de personnifier ainsi le caractère européen du projet, surtout s'il s'agit d'une personnalité du niveau des autres coordonnateurs, souvent d'anciens commissaires.

Le Président MARINI à la suggestion du Vice-Président DALAISE fait adopter la composition du bureau de l'association en reconduisant le tiers de l'ancien bureau et en remettant à la prochaine assemblée sa nouvelle composition compte tenu des nouveaux adhérents enregistrés. Il fait à cet effet valider la liste des nouveaux entrants : Conseils généraux des Hauts de Seine de l'Oise du Pas de Calais, de la Seine Saint Denis, Val de Marne, les communautés de communes d'Arras, du Douaisis, et les villes de Noyon et de Le Plessis Brion.

Monsieur CORBISEZ a d'ores et déjà proposé la participation du Conseil Général du Pas de Calais au Comité de Direction.

Le nouveau bureau est inchangé mise à part la désignation du représentant de la CRCI du Nord Pas de Calais qui devra être précisée par cette chambre consulaire.

A la demande du Président MARINI, le Président BORDRY et Monsieur BOUR font alors le point des études en cours

Ils exposent l'organisation des études autour d'une équipe projet intégrée à VNF constituée de 14 personnes autour de trois pôles technique, économique et communication, assisté d'un comité technique dont l'animation est confiée au CETMEF et d'un comité économique présidé par Monsieur Quinet du CG PC et de comités d'études particuliers sur l'hydraulique et l'économie des territoires. Ces différents comités auxquels participent des experts européens permettent un enrichissement de l'expertise et de l'ingénierie fluviale développée autour du projet.

Le 22 octobre 2004 ont été notifiés les différents marchés d'études confiés aux entreprises suivantes

Lot 1 « système canal » à un groupement conduit par Sogreah

Lot 2 « tracé structure » à un groupement conduit par Coyne et Bélier

Lot 3 « environnement » confié à une équipe conduite par Setec International déjà intervenu sur le TGV Est et sur le doublement des écluses du canal de Panama.

Lot 4 « Socio économie » confié à un groupement Setec Stratec.

Monsieur BOUR présente que la commission du débat public depuis la loi d'octobre 2002 sur la démocratie de proximité a été saisie et a validé les travaux de présentation conclus dans les phases d'étude antérieures en dispensant le projet d'un nouveau débat public considéré comme acquis mais a demandé que les données des études en cours soient régulièrement portées à la connaissance du public.

Le calendrier avancé après les phases d'analyse multicritères des différentes variantes de tracé doit permettre de conclure en juillet 2005 à une solution optimisée pour le dossier de consultation. Entre décembre 2005 et mars 2006 la consultation pourra être analysée et le dossier d'avant projet établi.

Au 31 mars 2005, 74 documents livrables sont livrés permettant de considérer que 34 % des études sont réalisées.

Par rapport aux consultations sur le terrain, la première phase entre le 15 mars et le 15 avril est achevée, la deuxième en préparation pour être achevée en juillet 2005. Cinq réunions publiques sont programmées à Compiègne, Cambrai, Péronne, Paris et Lille en juin et juillet 2005 pour préparer une véritable consultation publique entre septembre et novembre 2005.

Le financement des études fait apparaître une décision de transfert à l'AFITF depuis février 2005, un financement européen attribué depuis avril 2005, une participation des régions concernées votées et en cours d'attribution par conventionnement en cours pour le Nord Pas de Calais et la Picardie. Ces études en cours représentent 37 millions d'€.

Le Président BORDRY et monsieur BOUR font ensuite un point sur le financement PPP, sur la mise en place de la commission d'évaluation prévue par l'ordonnance du 14 juin 2004 et les attendus de son évaluation en septembre 2005, sur les travaux d'évaluation des risques et leur traduction juridique en termes de construction et d'exploitation pour le privé et de risques

trafic pour le public. Ils insistent également sur l'intérêt marqué par les grands groupes du BTP pour ce projet et sur le recours au P.P.P.

Le Président MARINI demande si les résultats des analyses en cours sont de nature à modifier les premières analyses conduites par l'association avec DEXIA .

Monsieur BOUR répond que le principe de la couverture du petit équilibre par les usagers à hauteur de 50 % par les péages et à 50 % par la compétitivité améliorée du mode fluvial n'est pas remis en cause et devrait être atteint sans trop de difficulté par un trafic qui a été réestimé et qui pourrait se situer à hauteur de 15 millions de tonnes dès la mise en service du canal sans compter les conteneurs qui nécessitent une étude particulière.

Le Président MARINI trouve pour sa part très positive l'idée d'une telle répartition des risques.

Monsieur BOUR termine son intervention sur l'annonce du programme prévisionnel selon les étapes suivantes :

- Septembre 2005 : présentation du dossier d'évaluation du PPP
- Mars 2006 présentation des résultats et de l'ensemble du dossier au ministre
- Second semestre 2006 enquête publique
- Fin 2006 consultation sur dialogue compétitif
- Mi 2007 sélection du partenaire
- Début 2008 signature du contrat de partenariat et mise en place du financement
- 2008 études de détail
- 2009 - 2012 Construction de l'ouvrage
- 2012 mise en service de l'ouvrage

Monsieur BOUR conclut en précisant que le seul ouvrage sur le « chemin critique » de l'opération susceptible d'affecter réellement le délai de réalisation de l'ouvrage se trouve être le pont canal sur la Somme.

Monsieur HOESTLANDT propose à l'équipe projet de tenir à sa disposition l'actualisation des études menées par L'UNICEM sur les trafics de matériaux de construction qui vient d'être réalisée.

Monsieur PALTEAU se demande si les C.C.I. pourraient imaginer des systèmes de soutien aux trésoreries des entreprises utilisatrices du fluvial confrontées, semble-t-il à des difficultés liées au rallongement des temps de transport.

Le Président DALAISE répond que si de telles difficultés étaient avérées il reviendrait aux professionnels transporteurs d'accompagner leurs clients dans la recherche de solutions étant entendu que la vitesse commerciale du mode fluvial, surtout sur une voie moderne, n'a guère à souffrir les comparaisons avec les autres modes. En outre, sa régularité constitue un atout supplémentaire..

Le Président MARINI passe ensuite la parole à Monsieur RUDISCHHAUSER de la Commission européenne.

Il débute son intervention en rappelant tout l'intérêt et même la priorité que la Commission porte aux réseaux ferrés et fluviaux dans le cadre des réseaux RTE. Le projet Seine nord

Europe est bien identifié maintenant dans les réseaux officiels bruxellois comme le seul projet fluvial de cette importance et peut être pour longtemps. A ce seul titre, il mérite un soutien européen qui n'est pas discuté.

Il rappelle les principes de financement européens selon inscription aux programmes pluriannuels de grandes infrastructures 2001 – 2006 ou aux programmes annuels. Pour les deux programmes correspondant aux extrémités nord et sud du projet Seine nord Europe, 8,5 millions d'€ ont été ainsi réservés entre 2004 et 2006 sur le programme pluriannuel.

La demande de financement des études du tronçon central qui figure dans les trente projets prioritaires, présentée trop tardivement par la France, n'a pu être financée sur le programme pluriannuel et sera retenue sur les programmes annuels 2004 pour 3 millions d'€, sur l'année 2005 pour laquelle l'appel de proposition sera lancé dans quelques jours et sur 2006.

Après 2006 il conviendra de rejoindre les financements des études sur programmes pluriannuels.

Monsieur RUDISCHHAUSER expose que la Commission a demandé un budget global de 20 milliards d'€ pour la période 2007/2013 qu'il sera sans doute difficile d'obtenir au regard des 4 milliards obtenus entre 2000 et 2006. Les objectifs sont de combiner de nouvelles formes de financement par exemple par des dispositifs de garantie communautaire pour passer à des taux de financement de 50 % pour les études, de 30 % pour les infrastructures et 50 % pour les parties transfrontalières. Ces différentes propositions sont à l'examen du Parlement

Monsieur RUDISCHHAUSER fait remarquer que la plus-value européenne peut également venir de la stabilité du financement pour lequel l'Europe peut apporter un avantage par rapport aux financements nationaux. La France fait néanmoins figure de bon élève avec la création de l'AFITF.

Il évoque également l'importance des structures de lobbying telles que l'association Seine Nord Europe qui témoigne en quelque sorte de l'attachement des institutions locales concernées par les projets. Par rapport au PPP la commission reste très intéressée par ces dispositifs dans le cadre de situation où l'argent public se fait rare et à ce que ces partenariats ne restent pas limités à des projets de petite envergure. Il existe en effet peu d'exemple de grosses opérations financées en PPP telles que le Tunnel sous la Manche ou un pont au Danemark.

Il ré évoque la proposition de la Commission d'établir un système de garantie et reste très intéressé par l'approche française qui vient d'être évoquée.

Le Président MARINI rappelle le contexte du budget de l'Europe alimenté par des contributions des Etats à hauteur de 1 ou 1,15 % de leur PIB selon des niveaux qui n'ont pas encore été tranchés au plan politique, et fonction aussi de l'importance des demandes des nouveaux entrants, des fonds de soutien structurels, de la contribution limitée de la Grande Bretagne. Il estime ainsi nécessaire de fonder les demandes et les projets au triple plan technique, politique et économique pour avoir de bonnes chances de succès. Il pense que le projet Seine Nord qui se trouve promu par une « Union sacrée » au plan politique doit acquérir lui aussi sa légitimité économique seule garante d'un montage en PPP, et sa légitimité technique fondée sur le professionnalisme de l'équipe projet qui vient d'être manifesté.

Il conclut la réunion en confirmant l'intérêt qu'il attache à ce que l'association puisse solliciter la désignation d'un coordonnateur européen. Le Bureau de l'association élaborera une intervention dans ce sens.

La séance est levée à 13h15.