



Assemblée Générale Ordinaire du 17 octobre 2007

Rapport Moral
présenté au nom du Comité de Direction

Il y a bien longtemps sans doute que notre pays n'a connu des circonstances aussi favorables pour l'aboutissement d'un projet fluvial de la dimension européenne de Seine-Nord Europe et Seine-Escaut dont les caractéristiques correspondent aux défis de l'heure relevés par le débat du Grenelle de l'environnement.

Il faut ainsi souligner :

- Un trafic fluvial qui marque en 2006 une nouvelle avancée de 1,2% à près de 8 milliards de TK jamais atteint depuis 1984 ;
- Une confirmation de l'intérêt de ce mode de transport pour les nouveaux trafics de conteneurs ou de produits chimiques à forte valeur ajoutée ;
- Des objectifs de report modal ambitieux : accroître de 25% la part modale des modes alternatifs au transport routier, fixés par le Président de la République et le nouveau gouvernement ;
- Une prise de conscience de l'opinion publique, largement relayée par les médias, sur la nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre ;
- Un rendez-vous important que constitue le Grenelle de l'environnement, devant déboucher sur une vingtaine de mesures pour l'avenir, et à l'occasion duquel, nous avons bon espoir de voir le projet Seine-Nord Europe figurer en bonne position si l'on en croit les premières synthèses qui circulent des discussions du Grenelle de l'environnement.

L'Assemblée Générale de ce jour arrive ainsi à point nommé pour rappeler toute l'importance stratégique du projet Seine-Nord Europe et notre implication en tant qu'acteurs pionniers sur ce sujet, mais également pour faire un point sur les actions réalisées et dresser les perspectives pour l'année à venir.

1.00 - L'activité de l'association

L'activité de notre association au cours de l'année écoulée s'est concentrée autour de cinq points clés :

1.1 - Le soutien aux décisions ministérielles de lancement de l'enquête publique

L'année 2006 a marqué une étape importante dans l'avancement du projet Seine-Nord Europe. Nous enregistrons de la bouche même du maître d'ouvrage lors de notre Assemblée Générale le 5 juillet dernier, la remise de l'avant projet sommaire à Dominique PERBEN, Ministre chargé des Transports de l'époque, qui a pu ainsi en accuser directement réception lors de son intervention en clôture de nos travaux.

L'intérêt manifesté, ce jour là, à notre projet à la fois par Jacques BARROT, Commissaire européen chargé des Transports, par Jean-Pierre RAFFARIN qui a souligné l'intérêt européen de ce grand projet et toute l'énergie qu'il avait placée dans sa relance alors qu'il était Premier ministre, mais aussi par Gérard LONGUET, Président de l'AFITF, venu conforter nos espérances de voir ce dossier s'engager vers l'irréversibilité.

La lettre Liaison n° 3 de l'association s'est faite l'écho de cette manifestation et notamment de l'engagement du Ministre de lancer l'enquête publique sans tarder et a lancé un appel à la plus large mobilisation possible pour participer à cette phase de procédure capitale par rapport à l'expression des territoires concernés.

Cet engagement a ensuite été confirmé par le Premier ministre qui nous a annoncé le 24 octobre 2006 le lancement de cette enquête publique au 15 janvier 2007 pour une remise des conclusions au 15 mars 2007.

1.2 - Une position de vigilance et d'alerte sur le montage financier du projet

Au-delà de cette satisfaction concernant le processus d'enquête publique, les questions de financement du projet ont constitué l'un des thèmes de mobilisation de notre association.

Il faut rappeler que le 13 octobre 2006, la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé rendait un avis favorable quant à l'éligibilité du projet Seine-Nord Europe à une réalisation en PPP. Notre association a toujours soutenu cette solution de co-financement privé, sans lequel, de notre point de vue, le projet ne pourrait être mené à bien.

La question du montage financier du dossier est en effet déterminante comme l'association le remarquait dans son rapport moral de l'année dernière. A cet égard, nous nous sommes inquiétés auprès du Premier ministre en fin d'année dernière de la faiblesse du niveau de participation sollicité par la France sur la ligne budgétaire des RTE-T européens pour la période 2007 - 2013.

La réduction de 20,3 milliard d'euros à 8 milliards des subventions RTE-T annoncée par le commissaire Jacques BARROT avait en effet conduit la Commission européenne à redéfinir les priorités et les taux de financement de l'Union européenne. La perspective de voir ainsi attribué un taux de 30% aux projets de transport fluvial a été abandonnée, ce taux étant réservé aux seuls projets transfrontaliers. Cette décision permettait encore au Gouvernement français de placer Seine-Escaut parmi ses priorités en matière de demande de subventions.

Notre association a alors su mobiliser les alliés aux projets et les partenaires adéquats afin de réclamer une réévaluation de cette demande française pour la porter à un niveau plus significatif d'une réelle volonté d'aboutir.

Notre intervention a contribué à ce que la demande de subventions formulée par le gouvernement français à la Commission européenne soit largement réévaluée. La Commission étudie actuellement les différentes demandes des Etats membres concernant leurs principaux projets d'infrastructure. Des informations précises sur la ventilation des subventions RTE-T sont attendues pour le début de l'année 2008.

Un autre pas significatif dans l'établissement du plan de financement a été franchi avec la nomination en janvier 2007, juste après le lancement de l'enquête publique, d'une mission de financement par les ministères chargés de l'Equipement et des Finances. Confiée à Yves COUSQUER, ingénieur général des ponts et chaussées, ancien président de La Poste et d'Aéroports de Paris, et à Bernard SCÉMAMA, inspecteur général des finances et président du Conseil supérieur de la marine marchande, cette mission a permis d'envisager des scénarios de montage financier concrets.

1.3 - La participation à la mobilisation des acteurs européens

Nous nous félicitons l'année dernière de l'adhésion à l'association du Port autonome du Centre et de l'Ouest qui regroupe en Wallonie les diverses installations portuaires de la province du Hainaut à l'exception de Charleroi.

Cette adhésion manifeste, s'il en était encore besoin, l'attractivité du projet Seine-Nord Europe pour les pays européens riverains. Ce rapprochement s'est concrétisé avec la demande d'intervention de l'association au colloque organisé au cours du mois de mai 2007 à Tournai.

Le succès de cette conférence qui a réuni près de 200 participants, la présence de nombreux décideurs et le caractère concret et très opérationnel des échanges ont démontré que Seine-Nord Europe est devenu une réalité pour les acteurs politiques et socio-économiques européens, ainsi que l'a particulièrement souligné notre président pour s'en féliciter lors de la conclusion du colloque

Cette participation fut l'occasion pour notre association de faire le point de l'état d'avancement du projet, mais surtout pour elle de prendre connaissance de l'approbation par le conseil communal de Tournai du principe de porter le gabarit de l'Escaut à 3000 T soit au travers de la ville soit par un canal de contournement.

Au delà de l'impact local, économiquement significatif, résultant de cette décision, c'est aussi la perspective d'un aménagement au gabarit de 2200 T (classe Va) qui est ainsi ouverte sur un itinéraire Est Ouest desservant des zones à fort potentiel depuis Liège, Namur, Charleroi, Tournai et le raccordement avec Seine Nord Europe. Il faut relever l'importance de cette décision qui en venant élargir vers l'Est et le Rhin les débouchés de la liaison viendra valablement compléter la desserte au gabarit Vb annoncé vers l'Ouest par les autorités flamandes.

1.4 - La sensibilisation au projet des nouvelles équipes gouvernementales

Ce début d'année 2007 restera également marqué par les échéances présidentielles et législatives qui ont invité l'ensemble des organisations professionnelles ou associatives à s'exprimer. Notre association n'est pas restée inactive de ce point de vue. Elle s'est associée à la campagne globale de promotion des voies navigables, et plus particulièrement de la liaison Seine-Nord Europe, dans le cadre de l'opération fédérée par le Comité Provoideau et notamment de l'édition du dossier « Voie d'eau : cap développement durable ». Cette campagne d'information a par ailleurs eu le mérite de provoquer de la part de ses promoteurs une réflexion bienvenue d'actualisation de l'argumentation notamment au regard des avantages de la voie d'eau par rapport aux enjeux environnementaux.

Il faut signaler ici l'accueil positif que le candidat finalement élu a réservé à cette sollicitation active et son soutien réitéré à la réalisation du projet Seine-Nord Europe dans le courrier qu'il a adressé au Comité Provoideau.

1.5 - La participation aux grandes réunions du projet

L'association s'est enfin largement associée aux réunions qui se sont tenues à Amiens, celle du Comité consultatif du 9 janvier 2007 pour le lancement de l'enquête publique, et celle du 10 juillet 2007 de remise des conclusions de la Commission d'enquêtes en présence du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique BUSSEREAU.

1.6 – La création du site Internet de l'Association

Il faut enfin signaler, dans le cadre de l'amélioration de la communication par l'Association, sur le projet Seine Escaut la réalisation et l'animation d'un site Internet

www.seine-nord-europe.asso.fr

dans un souci de mise à disposition des informations concernant la vie du projet à un public le plus large possible.

2.00 - Le point sur l'actualité du projet

Cette année écoulée a fait émerger de nouveaux enjeux sur le projet Seine-Nord Europe et a fait l'objet d'une actualité dont il faut analyser toute la mesure. C'est pourquoi notre association s'intéressera particulièrement aux points suivants.

2.1 - Une attention toute particulière portée à procédure de la Déclaration d'Utilité Publique

Après deux mois d'enquête publique, du 15 janvier au 15 mars 2007, la Commission d'enquêtes nommée sur le projet a rendu un avis favorable à la réalisation de Seine-Nord Europe qui, selon elle, présente « indéniablement un caractère d'intérêt public ».

Cette Commission d'enquête a assorti son avis de 13 recommandations concernant trois thèmes : la gouvernance du projet, les questions relatives à l'agriculture et la réalisation de l'infrastructure et son entretien. Une réserve a été formulée concernant la sécurité du projet. Sur cette question, Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, a rapidement dissipé les inquiétudes en précisant que deux commissions seront constituées : l'une spécialisée dans les aspects de sécurité civile, l'autre dans les aspects de sûreté vis-à-vis des actes de malveillance.

Compte tenu de cet avis favorable, nous pouvons espérer sans grand risque une Déclaration d'Utilité Publique pour la fin de cette année 2007 ou en tout début de l'année 2008. L'association formule le vœu qu'aucun retard ne sera observé sur ce processus. Nous pourrions d'ailleurs interroger sur cette question Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, qui nous fera le plaisir d'ouvrir la partie débat de cette Assemblée Générale, en espérant en savoir plus.

2.2 - Une grande vigilance sur les questions financières afin que tous les acteurs portent ce dossier au niveau qu'il mérite

En France, des premiers scénarios de montage financier du projet ont été élaborés par la mission de financement confié à Yves COUSQUER et Bernard SCEMAMA. En juillet 2007, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a souhaité que cette mission de financement soit prolongée.

De nouvelles discussions ont ainsi été ouvertes à l'occasion de cette rentrée 2007, notamment avec les différentes régions concernées (Haute-Normandie, Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France). A travers ces nouveaux échanges, les scénarios de financement seront affinés au cours du deuxième semestre 2007.

Le recours à un co-financement privé pour Seine-Nord Europe via un partenariat public-privé, solution que notre association a toujours soutenue, a récolté récemment d'importants soutiens. Le 10 juillet 2007, Dominique BUSSEREAU, lui-même, insistait sur la nécessité de conduire la réalisation des grands projets d'infrastructures en partenariat public-privé, en prenant l'exemple du projet Seine-Nord Europe. Cette solution de co-financement privé a également suscité un vif intérêt de la part d'investisseurs européens rencontrés à l'occasion de réunions de présentation organisées à Londres et Madrid, ou encore de rendez-vous bilatéraux qui se sont tenus en Allemagne et en Belgique.

Sur le plan européen, un groupe de travail a été mis en place au sein du Comité Seine-Escaut pour étudier les possibilités de mise en œuvre d'une tarification harmonisée entre les Etats concernés par la liaison Seine-Escaut. Réalisé en fonction de différentes hypothèses, ce premier volet d'études a permis de montrer que cette tarification harmonisée pourrait constituer un élément de contribution significative au financement de l'infrastructure, et un outil de rééquilibrage entre les investissements réalisés par les pays, supportés à 88% par la France, et les bénéfices attendus, chiffrés à 68% pour la France.

Au delà de ces questions de tarification de la future liaison Seine-Escaut, la coopération transfrontalière s'intensifie entre les Etats concernés par cette liaison européenne à grand gabarit. Ainsi, une nouvelle Déclaration commune a été signée entre la France, la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas, le 20 juillet 2007. Elle mentionne les perspectives de création d'une Commission Inter Gouvernementale (CIG) sur le projet Seine-Escaut et d'une structure commune, type Groupement Européen d'Intérêt Economique, en lieu et place du Comité Seine-Escaut actuel.

2.3 - Un accompagnement des phases de lancement des opérations sur le terrain

Les premiers sondages archéologiques

Au cours de cette fin d'année 2007, interviendront les premiers coups de pioches et de pelles mécaniques relatifs au projet Seine-Nord Europe. Cette information nous paraît hautement symbolique. Il ne s'agira pas des premiers travaux du canal proprement dit mais des premiers diagnostics archéologiques, réalisés avec le soutien de la Direction des Affaires Culturelles de Picardie. Quelques campagnes de sondage doivent en effet être réalisées avant la DUP, avec l'accord de la profession agricole, sur neuf zones déterminées avec VNF. Une preuve supplémentaire des avancées du projet au niveau des territoires.

Agriculture

Sur le terrain, la concertation se poursuit entre la profession agricole et VNF afin de préparer au mieux l'insertion du projet dans les territoires. Les premiers protocoles d'accord ont été signés entre les deux parties et de premières procédures d'aménagements fonciers ont été lancées. Afin de faciliter la mise en réserve de terrains permettant de compenser les futures emprises, un fonds de mobilité foncière devrait être mis en place au quatrième trimestre 2007.

Soutien aux économies territoriales

Notre association sera particulièrement attentive aux questions de développement économique local. Les retombées attendues du projet doivent être anticipées dans une stratégie gagnant-gagnant afin d'en maximiser les fruits. Seine-Nord Europe bénéficiera à l'ensemble des entreprises de la zone d'effet du projet, renforçant ainsi l'attractivité et la compétitivité des territoires. Il conviendra d'accompagner la mise en service de Seine-Nord Europe afin qu'elle se traduise en dynamiques économiques locales, en créations d'entreprises et en nouveaux emplois.

Plates-formes multimodales et desserte fluviale des ports maritimes

Enfin, dernier sujet auquel notre association sera particulièrement attentive : la création des plates-formes multimodales qui seront adossées au canal et l'articulation du projet avec les ports maritimes. Les 4 plates-formes multimodales prévues au projet constitueront des « hubs » logistiques stratégiques pour les régions desservies et les ports maritimes du « Range Nord ». Notre association s'attachera à ce que la mise en service de ces plates-formes soit un succès et qu'elles puissent bénéficier d'une réelle compétitivité en répondant aux besoins du territoire.

Parmi les critères de succès de ces futures plates-formes, il convient d'évoquer à nouveau la nécessité de voir améliorer l'articulation entre le transport maritime, qui poursuit sa forte croissance, et sa desserte fluviale. La réalisation rapide de l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre constitue aux yeux de notre association, une double priorité :

- Une priorité pour le transport fluvial qui bénéficiera d'infrastructures optimum au Havre améliorant sa compétitive et générant de nouveaux trafics,

- Une priorité également pour le port du Havre qui en retirera une amélioration de son offre de services et qui se préparera ainsi au mieux à l'ouverture du bassin séquanien.

3.00 - Les perspectives de l'association pour l'année 2008

« Le projet Seine-Escaut a désormais franchi le cap de l'irréversibilité ».

Ni les événements intervenus depuis cette déclaration faite par notre président il y a déjà plus de huit mois, ni le contexte du moment ne vient apporter un démenti à ce constat positif. Bien au contraire, il nous paraît aujourd'hui objectivement conforté par la conjonction d'une part d'une nouvelle dynamique européenne rassemblant autour du projet les instances de l'Union européenne, les Etats et les collectivités territoriales directement concernées, mais aussi un nombre croissant d'acteurs socio-économiques, avec d'autre part, les enjeux environnementaux désormais hissés au rang d'objectifs prioritaires dans la définition et la conduite des politiques publiques, comme en témoignent en France les débats du Grenelle de l'Environnement.

L'association souhaite prendre une part active à ce débat et se propose d'adresser une contribution dont le projet de texte en annexe est soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale. Elle souligne l'importance des décisions à venir sur le financement, le respect du calendrier de réalisation et sur la nécessité d'optimiser les retombées du projet au profit des territoires.

Au final, cette conjonction d'éléments porteurs rapproche heureusement et logiquement le projet de sa réalisation concrète.

En cette époque charnière pour accompagner l'aboutissement du projet, notre association doit renforcer son implication et conforter sa dynamique actuelle afin que le projet franchisse trois étapes cruciales, dont dépend, au-delà de l'irréversibilité du principe de sa réalisation, l'échéance de sa mise en service en 2013 :

- le « bouclage » définitif du financement constitue à l'évidence la première étape,
 - Il convient en la matière d'obtenir rapidement des garanties de la part de l'Etat et des collectivités concernées, quant à leur niveau participation au financement du projet,
- la confirmation du PPP et le choix du groupement retenu dans le cadre de ce contrat de partenariat en représentent la deuxième étape,
 - Dans cette perspective, un avis d'appel à candidatures pourrait être lancé en début d'année 2008. Suivront alors deux ans de dialogue compétitif qui permettront aux groupements candidats d'optimiser le projet techniquement et financièrement, en étroite liaison avec VNF.
- Enfin la troisième étape réside dans la réalisation proprement dite de l'ouvrage dont la qualité et l'appropriation par les collectivités et les populations dépendront des modalités de gouvernance qui l'encadrera.

- La création d'une instance de gouvernance territoriale, alimentant la réflexion du Comité de pilotage et composée des collectivités territoriales concernées par le projet, a été explicitement demandée par la Commission d'enquête. Cette instance, dénommée provisoirement Comité territorial, constitue une opportunité pour notre association à prolonger son action dans un rôle «d'écoute et de remontée» des attentes des territoires, durant les phases d'études et de réalisation à venir.

Ces trois étapes nous semblent donner l'exacte mesure du chemin qui reste à parcourir avec pour la dernière, la place, le rôle et, sans aucun doute, la valeur ajoutée que constitue notre association.

Elle a contribué il y a quelques années, à écarter du projet le processus d'enlèvement définitif qui le menaçait. Aujourd'hui la même détermination, partagée par tous ses membres, se révèle comme un autre atout pour conduire Seine-Escaut jusqu'à sa bonne fin.