



## Assemblée Générale Ordinaire du 26 avril 2005

### Rapport Moral présenté au nom du Comité de Direction

2003 avait été, tous les promoteurs de Seine Nord Europe s'en souviennent, l'année du « rebond » après une longue période de vacuité ayant entouré le projet.

2004 pour sa part, s'analyse comme une phase de consolidation des acquis, mais surtout a marqué l'entrée de Seine Nord Europe dans la « vie active » avec le lancement effectif des études d'avant projet.

Notre association a pris sa part dans la dynamique collective qui a véritablement initié et autorisé ce processus heureux dont elle se réjouit. Pour autant, lucide quant aux étapes restant à franchir jusqu'à l'irréversibilité du projet et à sa réalisation ultime dans toute sa dimension européenne, notre association tient à souligner la poursuite nécessaire d'une mobilisation active et sans faille, tous acteurs confondus, parlementaires, collectivités territoriales, maître d'ouvrage, représentants des intérêts économiques et sociaux... afin de conforter dans la durée une volonté gouvernementale sans laquelle rien n'aurait été, n'est et ne sera possible.

A cet égard, ce rapport se plaît à le mettre en évidence, le développement continu des activités fluviales observé une fois encore en 2004, apporte opportunément un argument économique de fond à l'appui des intérêts multiples qui s'attachent à la réalisation de Seine-Escaut.

Ainsi la progression des trafics a dépassé l'an passé 6 % tant en tonnes transportées qu'en tonnes kilométriques réalisées en plaçant le score fluvial comme le meilleur des modes de transport terrestre : loin devant celui de la route et, encore plus, à l'égard du fer. La même observation se retrouve sur une période plus longue : depuis 1998, le transport fluvial affiche une hausse moyenne de près de 30 % à comparer à celle de la route avec + 25 % et au retrait de - 20 % du fer. Enfin et revenant aux statistiques de 2004 pour ce qui concerne le combiné fluvial avec le transport de conteneurs : ce créneau majeur dans tous les échanges internationaux via les ports maritimes a enregistré une croissance de 30 %, soit un quadruplement depuis 1997.

Cet ensemble de données confirmées par les trois premiers mois de 2005 attestent, nous semble-t-il, la réalité d'un retournement de tendance que nous qualifions de structurel s'agissant de la compétitivité et de l'attractivité du transport fluvial. Ce résultat doit au

principal à l'action et aux initiatives des entreprises qui en redoublant d'efforts commerciaux vers des filières de plus en plus diversifiées ont en même temps modernisé et investi dans de nouveaux matériels aux meilleurs standards européens de compétitivité et de sécurité.

Pour autant l'objectivité conduit à reconnaître dans ce contexte tous les mérites de l'action gouvernementale, mise en œuvre par Voies Navigables de France, traduisant par des orientations générales et des moyens financiers supplémentaires un intérêt marqué vis-à-vis du mode fluvial au service d'une politique générale des transports mieux équilibrée et, socialement, plus acceptable.

Devenue, lisible et crédible, aux yeux des agents économiques, cette politique contribue à cet essor remarquable, mais encore fragile de l'économie fluviale, c'est une évidence. Il en est une autre avec l'ampleur des efforts et des moyens qui restent encore à mobiliser pour atteindre les objectifs poursuivis par les instances nationales et européennes en matière de transports.

C'est bien à cette aune que l'action de notre association s'est déployée en 2004 et qu'elle doit être poursuivie et amplifiée pour de nombreuses années encore afin de franchir méthodiquement les étapes qui séparent le projet Seine-Escaut de sa réalisation finale.

Livrons nous à un bref retour en arrière avant d'évoquer les problèmes de l'heure.

### **1.00 – Les études d'avant projet : une phase indispensable pour l'obtention de la D.U.P.**

- ❖ Un court rappel s'impose : Le C.I.A.D.T. du 18 décembre 2003 en même temps qu'il annonçait la décision gouvernementale de réaliser le Canal Seine-Nord et d'en confier la maîtrise d'ouvrage à V.N.F. encadrait dans le temps deux préalables à la mise en chantier :
  - Le premier avec l'engagement des études d'avant projet dès janvier 2004, consistant essentiellement à définir une bande de 500 mètres dans laquelle s'inscrira l'ouvrage et à arrêter les grandes caractéristiques de ce dernier,
  - Le second avec la déclaration d'utilité publique avant fin 2007.

Chacun conviendra du caractère particulièrement « serré » d'un tel calendrier. Le fait légitime d'autant plus les félicitations qui doivent être adressées au maître d'ouvrage pour la rapidité et la maîtrise efficace avec lesquelles il a abordé cette étape et dont, aujourd'hui, il continue de faire preuve.

- ❖ Ainsi :
  - C'est le 16 juillet 2004 qu'a été installé le Comité de Pilotage du projet, composé des trois conseils régionaux directement concernés, du représentant de l'État et de l'Union Européenne ;
  - C'est dès l'automne de la même année qu'ont été lancés les marchés pour conduire les études techniques, économiques et d'aménagement des territoires, et que de manière concomitante la mission Seine Nord Europe de V.N.F. installait pour l'éclairer dans ses choix des commissions spécialisées sur ces thèmes ;

- C'est enfin le 11 mars dernier que le Comité Consultatif a été mis en place, organe d'expression composé des membres du Comité de Pilotage, d'élus locaux, d'acteurs socio-économiques et d'associations représentatives.

Dans quelques semaines une phase de concertation et d'analyses des solutions proposées sera engagée afin que dès l'automne prochain une consultation officielle de tous les acteurs concernés, publics et privés, débouche sur le projet finalisé d'avant projet en vue de sa remise officielle au ministre chargé des Transports au printemps 2006.

Au total le respect de tels délais ne laisse donc place à aucun contre-temps en même temps qu'il convient d'avoir l'exacte conscience, au-delà des aspects techniques des études en cours, de l'importance d'autres enjeux vitaux pour la concrétisation du projet :

- celui d'une adhésion collective aux intérêts qui s'y attachent transcendant les appartenances politiques de ses promoteurs,
- celui de son montage financier qui devrait être proposé aux pouvoirs publics dès la fin de la présente année pour faciliter, qui peut douter du lien entre les deux, l'obtention de la DUP dans le calendrier prévu, soit l'année 2007.

## **2.00 – La participation de notre association et de ses membres à ce processus.**

Après les moments forts et publics qui avaient ponctué l'année 2003 pour sortir le dossier de l'enlisement qui le guettait, l'action de l'association en tant que telle s'est faite moins visible parce qu'à la fois plus collective et participative à la phase studieuse en cours. Elle n'en a pas été pour autant moins réelle dans ce cadre mais aussi en direction des instances européennes, de notre environnement national et, enfin vis-à-vis de ses propres membres.

- ❖ La conception de l'ouvrage et de son exploitation, mais aussi l'aménagement programmé des territoires riverains apparaissent comme autant de clefs au succès du projet et à sa montée en puissance. De ce constat découle un impératif d'investigations concertées et d'initiatives anticipatrices qui sont aujourd'hui mises en œuvres.

Ainsi et sous l'égide du Comité Scientifique, le Comité des Armateurs Fluviaux en tant que tel, mais aussi pour le compte des intérêts collectifs de notre association, s'attache à l'objectif d'une productivité maximale du futur canal. Pour être clairs, il convient de réunir des conditions combinant à la fois le succès commercial et donc l'attractivité de l'ouvrage pour les utilisateurs et aussi une garantie de recettes pour ses financeurs. Ces points revêtent un caractère fondamental dès lors que, comme il est probable et souhaitable pour de multiples raisons, le recours à un partenariat public-privé ouvert par l'Ordonnance du 17 juin 2004 apparaît comme le dispositif le plus apte à bâtir l'ingénierie financière du projet. Ce rapport y reviendra.

L'aménagement des territoires avec le double souci, celui du retour économique pour les collectivités directement concernées et celui de maximiser l'impact du canal dans toute sa dimension européenne, constitue un autre enjeu à relever dès maintenant. A cet égard il convient de souligner l'importance des études et initiatives en cours prises en concertation entre la mission Seine-Nord Europe, le GIE Ports du Nord constitué entre les ports de Lille et

de Paris et enfin différentes collectivités pour doter le futur canal et ses prolongements nord et sud d'installations portuaires et logistiques en relation avec les ports maritimes et les autres ports intérieurs.

- ❖ En lien plus direct avec l'objet et les modalités d'action et d'expression de notre association, cette dernière s'est attachée en 2004 à assurer la promotion de Seine Nord Europe et à faire partager tous les intérêts de sa réalisation pour la France et l'Europe.

Ainsi notre association a participé le 26 octobre 2004 en liaison avec le Comité PROVOIDEAU et l'association Seine Moselle Rhône à la première « Convention des Acteurs Européens de la Navigation Fluviale » organisée à Nancy par V.N.F. et de nombreuses collectivités territoriales. A cette occasion un consensus élargi s'est dégagé autour de la nécessité de doter l'Europe d'un réseau fluvial au grand gabarit en reconnaissant le caractère prioritaire des projets « transfrontaliers », mais aussi celui des « chaînons manquants à enjeu européen ». Cette dernière précision, nous ne pouvons que nous en réjouir, vise directement le projet Seine-Nord Europe désormais perçu unanimement en France comme la clef du succès de tous les autres projets de liaisons inter-bassins. Cela signifie de manière très claire qu'il n'y a pas d'autre véritable enjeu de court terme pour la politique fluviale du pays que celui de mener parallèlement la modernisation des grandes voies d'eau existantes et la réalisation de Seine-Nord.

Notre association croit pouvoir affirmer qu'une telle appréciation est aussi partagée par les instances européennes, notamment par la Commission et ses services. En d'autres termes et à la lumière d'une réunion de travail tenue en début d'année entre Monsieur François LAMOUREUX, Directeur Général pour l'Energie et pour les Transports, et notre Président, nous ne pouvons qu'encourager le Gouvernement et en particulier Monsieur le Ministre Gilles de ROBIEN à poursuivre sur la voie du volontarisme en faveur de Seine Nord dont ils ont fait preuve jusqu'alors. Du respect des engagements pris et du calendrier annoncé dépendra l'importance du soutien communautaire espéré, soit 30 % pour les projets prioritaires européens dont fait partie Seine-Escaut, tout en soulignant ce que chacun sait : le budget affecté au financement global de ces trente projets est actuellement loin d'assurer la couverture générale d'un tel taux. Dans un tel contexte la moindre défaillance ou le moindre retard du côté français ne pourra que desservir notre projet à Bruxelles.

- ❖ Enfin et pour conclure sur la vie de l'association en 2004, ce rapport souligne l'adhésion de nouveaux membres qui renforcera sa représentativité, mais au-delà l'efficacité de son action en faveur de Seine-Nord qui voit ainsi une reconnaissance élargie de ses intérêts. A leur égard comme à celui de tous les membres fondateurs, la parution de notre lettre de liaison dont le numéro 1 est sorti en 2004 continuera d'être assurée dans les mois à venir au gré des circonstances.

### **3.00 – Les priorités pour l'année en cours.**

Dans le contexte actuel, au moins trois semblent se dégager et devoir orienter l'action de l'association.

- ❖ Première priorité : contribuer et participer selon des modalités appropriées à la phase d'analyse et de concertation en cours sur les études d'avant projet, mais surtout dans le calendrier prescrit à la finalisation du dossier qui doit être remis dans un an au ministre en charge des transports.

A cet égard le maître d'ouvrage sait pouvoir compter sur notre association et chacun de ses membres pour jouer un rôle d'alerte et apporter quand il le faudra des critiques constructives afin que la conception qualitative et quantitative de l'ouvrage et de ses équipements annexes maximise les intérêts et les retombées attendues de Seine-Nord Europe.

- ❖ Deuxième priorité avec d'ici la fin de l'année des réflexions abouties sur l'ingénierie juridique et financière du projet.

A cet égard, et comme ce rapport l'a déjà souligné, le contexte général des finances publiques, mais aussi la complexité qui s'attache à la réalisation du projet conduisent à privilégier la voie du contrat de partenariat public-privé. Cette analyse du maître d'ouvrage comme de notre association est également partagée, la confirmation nous en a été donnée, par de grands opérateurs privés susceptibles de conduire une opération de cette ampleur.

Dans ces conditions, nous nous adressons aux pouvoirs publics pour souligner toute l'urgence à installer par la voie réglementaire le Comité d'évaluation prévu par les dispositions de l'Ordonnance du 17 juin 2004. En effet cette dernière impose que toute décision de recourir à un contrat de partenariat doit être précédée d'une évaluation du projet opérée par la personne publique, préalablement au lancement de la procédure de passation.

Alors que tous les éléments nécessaires à cette évaluation sont aujourd'hui réunis et que cette dernière s'étalera nécessairement sur plusieurs mois, un contre temps pour la désignation officielle des experts publics qui en auront la charge s'avèrerait extrêmement préjudiciable.

Le bouclage de la partie publique du financement constitue un autre aspect important directement lié aux observations précédentes. De ce point de vue notre association salue la ténacité opportune dont a fait preuve Monsieur le Ministre de ROBIEN avec la création, le 26 novembre 2004, de l'Agence de Financement des Investissements de Transports de France (A.F.I.T.F.), aujourd'hui opérationnelle et présidée par l'ancien ministre Monsieur Gérard LONGUET. Ainsi, cette agence devrait disposer pour la période 2005-2012 de ressources globales de 7,5 milliards d'euros pouvant être abondées par des recours à l'emprunt. Notre association sera naturellement dans son rôle légitime, pour sensibiliser l'A.F.I.T.F. comme elle envisage de le faire, sur les financements nécessaires et leur calendrier afin de mener à bien la réalisation de Seine-Nord Europe d'ici 2012.

- ❖ La mise en valeur de la dimension européenne du projet constitue, nous semble-t-il, la troisième priorité de l'heure. Il y a là une nécessité qui répond à une logique d'itinéraire complet entre la Seine et l'Escaut : la réalisation française ne doit pas occulter les aménagements belges nécessaires et réciproquement. Il s'y attache aussi un intérêt d'efficacité politique, vis-à-vis des instances européennes notamment, mais aussi financier compte-tenu des concours financiers supplémentaires qui sont susceptibles d'être apportés au tronçon transfrontalier.

Notre association se propose donc d'agir en ce sens en partenariat avec les représentants de collectivités et d'intérêts socio-économiques outre-quiévrains attachés au même objectif que le nôtre. Dans ce cadre, l'appui de l'I.N.E. que préside depuis quelques semaines, Monsieur Jean-Paul DELEVOYE, Médiateur de la République, mais aussi membre fondateur de notre association, s'avèrerait des plus précieux.

Enfin et participant de la même démarche, nous soulignons aujourd'hui à l'adresse de la Commission et notamment à l'égard de son Vice-Président, Monsieur Jacques BARROT en charge des Transports, le caractère opportun de la décision prise de créer et de désigner des coordonnateurs européens pour certains grands projets d'infrastructures. Cela a été nommé fait, à ce jour, pour des opérations ferroviaires uniquement. La désignation d'un coordonnateur pour Seine-Escaut nous paraîtrait également très positive pour l'avancement du projet lui-même et en phase avec l'intérêt qu'il y porte personnellement comme il a eu l'occasion de le confirmer récemment lors d'un passage à Paris.

\* \* \*  
\* \*  
\*

Que de progrès accomplis ces dernières années et depuis la création de notre association. Qui ne les mesure ?

Pour autant, les étapes immédiatement devant nous restent nombreuses et importantes. Ce rapport a tenté de les recenser et les analyser objectivement en proposant orientations et initiatives pour les franchir avec succès.

C'est ce à quoi notre association invite tous ses membres avec la même détermination dont ses pionniers ont fait preuve lorsque Seine-Nord Europe était encore dans les limbes.

---