



## Assemblée Générale Ordinaire du 5 juillet 2006

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

---

Tout projet de grande infrastructure connaît durant sa genèse des phases contradictoires et tranchées où les "sur place" succèdent aux avancées, une alternance de hauts et de bas qui se répercute sur l'enthousiasme de ses promoteurs.

Seine – Nord – Europe et notre association n'auront pas échappé à cette loi du genre pendant de nombreuses années. Pour autant et depuis décembre 2003, date de la décision de sa réalisation à l'occasion d'un CIADT ambitieux, l'histoire du projet s'accélère sur les scènes nationale et européenne dans un calendrier tendu, mais tenu par le maître d'ouvrage. Il doit en être d'autant plus félicité que ce volontarisme n'a pas été déployé aux dépens de la qualité de ses travaux. Le professionnalisme de VNF s'est exprimé à la fois dans l'élaboration du projet d'Avant Projet Sommaire, actuellement soumis à la consultation interministérielle, mais également dans une gestion exemplaire des processus d'information et de concertation menés en direction du grand public et des parties intéressées.

Par ailleurs, l'année 2005 a conforté les arguments de fond que nous portons depuis des années pour la réalisation de Seine-Nord Europe, avec une forte accélération de la croissance des activités fluviales.

Dans un contexte marqué par la baisse de l'ensemble des flux terrestres de marchandises, la hausse globale des trafics fluviaux est ressortie l'an passé à + 7,4% pour ce qui concernent les tonnes kilométriques effectuées. Mieux encore, la croissance des lignes fluviales conteneurisées s'est traduite à nouveau par des scores remarquables, ainsi + 22% sur le Rhône et + 40% sur la Seine. Ce dernier point illustre d'un point de vue général les synergies évidentes dans la logistique des échanges mondiaux entre le transport maritime et le transport fluvial pour autant que les ports maritimes les mettent efficacement en œuvre.

De manière plus circonscrite, la réalisation de Seine – Nord – Europe doit concourir, c'est l'analyse de notre association, à la mise en œuvre d'une politique globale de transport et d'aménagement du territoire prenant en compte la récente mise en service de Port 2000 au Havre dont l'une des clefs du succès dépend de la qualité de sa desserte fluviale, comme l'ont démontré depuis des années les ports d'Anvers ou de Rotterdam.

Le cours des événements va donc dans un sens plutôt favorable en considérant également le lancement de l'enquête publique dès l'automne prochain ainsi que l'a annoncé récemment le Ministre Dominique PERBEN.

Tous ces éléments devraient plaider pour une décision de lancer les travaux en 2008 qui sera le fruit d'une décision éminemment politique, dès lors qu'au préalable la question du financement du projet aura été réglée.

A cet égard qui ne s'en souvient ? Notre association avait apporté, il y a deux ans maintenant, sa contribution en matière d'ingénierie financière du projet pour le sortir de l'inertie qui l'entourait. La même question est redevenue le problème de l'heure même si il existe, c'est déjà un acquis, un consensus quasi unanime pour recourir à un contrat de partenariat public – privé, une solution toujours soutenue par notre association.

Ce rapport concentrera ses développements sur ces points essentiels, la problématique d'ensemble ayant déjà été largement exposée lors de la réunion d'échanges et d'informations ayant précédé notre assemblée générale. Dédiée aux projets fluviaux, et plus particulièrement à Seine-Nord Europe, et ouverte à l'ensemble des parties intéressées, cette rencontre a permis de faire le point sur l'actualité du projet et ses prochaines étapes en présence de nombreux acteurs clés. Que Jean-Pierre RAFFARIN qui a accepté de co-présider cette rencontre soit ici remercié pour sa disponibilité, son implication et son fidèle soutien au projet Seine-Nord Europe. Enfin il va de soi que ce rapport se propose de rendre compte des activités et initiatives déployées l'an passé par notre association ainsi que des priorités auxquelles il convient de s'attacher pour les mois à venir.

#### **1.00 – Des études d'avant projet dont les conclusions confirment, formalisent et quantifient les intérêts du projet.**

Sans prétendre à l'exhaustivité, il convient de souligner que les études conduites par le maître d'ouvrage assisté par un Comité économique composé d'experts reconnus ont permis de conclure à un taux de rentabilité économique et social (TRI) du projet supérieur à 6%, soulignant ainsi sa pertinence économique par rapport au taux d'actualisation des projets publics fixé à 4%

Les prévisions de trafics marchandises et de développement d'activités touristiques, mais aussi les avantages en matière hydraulique (contribution à la gestion des crues, alimentation en eau de la région lilloise) ainsi que le développement des territoires et les retombées économiques liés notamment à l'implantation d'activités logistiques le long de la future infrastructure ont contribué à ce TRI qui manifeste l'intérêt général du projet.

Ces études ont également permis de mettre en évidence sa dimension et son impact européen puisque plus de 30% des avantages liés à la réalisation profiteront d'abord aux Pays Bas, puis à la Belgique et, dans une moindre mesure à l'Allemagne. Le maître d'ouvrage souligne en effet avec justesse nous semble-t-il, que plus qu'une simple liaison interbassins, la réalisation de Seine – Escaut participe finalement à l'émergence d'un nouveau système de transport au bénéfice de tout le quart nord – ouest européen, constituant lui-même un axe de structuration des flux de transport et de logistique nord européen.

Notre association ne peut que souhaiter que l'objectivité et la qualité de ces études soient largement reconnues et partagées par toutes les instances et administrations consultées ou saisies dont naturellement le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Il nous paraît en effet qu'au-delà de la complexité des calculs économiques qui relèvent de la compétence des experts, les conclusions de ces études sont en phase avec la réalité de la dynamique fluviale observée ces dernières années. Il n'apparaît pas exagéré de dire que la traduction de cette dernière en termes de trafics est loin d'avoir été prévue et anticipée par beaucoup d'organismes publics au niveau où elle se trouve aujourd'hui !

## **2.00 – Le montage financier est désormais la priorité du moment.**

Le coût du projet après les dernières évaluations s'inscrit dans une fourchette allant de 3,17 à 3,72 milliards d'euros selon que la réalisation prend en compte un ou deux sas par écluse.

Au regard, notre association est naturellement consciente des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'Europe comme sur la France.

\* La Commission doit désormais compter avec un budget 2007- 2013 de 8 milliards d'Euros pour financer les Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) alors que les premières ambitions budgétaires tablaient sur une enveloppe de 20 milliards d'Euros. Elle va par conséquent devoir faire des choix d'autant plus prioritaires qu'elle a récemment proposé au Parlement et au Conseil Européen de fixer à 20% le montant de la participation européenne aux projets éligibles et à 30% le taux des projets à caractère transfrontalier ou répondant à la suppression d'un goulet d'étranglement. Seine Nord répond à l'évidence à ces deux derniers critères.

S'agissant de la France, les contraintes budgétaires apparaissent au moins aussi fortes et les choix d'infrastructures pour le pays devront naturellement être opérés en cohérence avec la politique de transport durable que les pouvoirs publics entendent mettre en œuvre et en fonction des intérêts propres à chaque projet.

De ce point de vue le T.R.I. de Seine Nord Europe ne le place pas défavorablement, loin s'en faut, dans la liste des projets "infrastructures de fret" au demeurant pas très nombreux et, au surplus, prêts à être engagés dans les trois ans à venir.

Enfin notre association ne peut qu'inciter l'Etat à prendre contact avec les pays voisins bénéficiaires du projet pour négocier la contribution qu'ils pourraient apporter compte tenu des coûts de travaux que par ailleurs ils ont à supporter sur la partie de Seine – Escaut qui les concernent.

Le même exercice devra naturellement être ouvert avec les collectivités territoriales françaises. Dans un tel contexte il nous apparaît que la nomination d'une personnalité en charge de la préparation de ce montage financier relève désormais de l'urgence.

\* Cette personnalité devra également poursuivre les réflexions en cours sur le niveau de participation financière demandée aux usagers du canal. Sur ce point, notre association rappelle qu'elle a été à l'origine du principe selon lequel ces usagers devaient au moins couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage. En d'autres termes leurs contributions devront permettre d'atteindre le "petit équilibre" et, c'est ainsi que le niveau du péage spécifique d'1,75 € la tonne a été déterminé par le maître d'ouvrage. Compte tenu des prévisions de trafics cette condition est plus que satisfaite puisque ce montant participe, de manière modeste, au financement de l'investissement proprement dit.

Peut on aller plus loin ?

Le rehaussement de ce niveau de péage est une question qui est naturellement posée dans le contexte actuel.

A cet égard notre association fait au moins deux remarques préalables qui portent sur les coûts d'investissement et d'exploitation du futur canal.

Le coût de l'ouvrage, le rapport l'a déjà signalé, varie entre 3,17 et 3,72 milliards d'euros selon que dès sa réalisation sont prévues des écluses simples ou doubles. Sur ce point il nous semble que c'est le dialogue compétitif conduit avec les entreprises qui devra éclairer ce choix d'un point de vue strictement financier dès lors que les prévisions de trafics ne justifient pas d'ici 20 ans un doublement des écluses.

S'agissant du calcul des coûts d'exploitation et de maintenance, notre association se montre réservée sur une méthodologie conduisant à lisser l'ensemble des charges sur une trop longue période et qui revient à provisionner dès la première année des coûts de gros entretien qui n'interviendront qu'une quinzaine d'années après la mise en service du canal.

Il ressort de cette remarque particulière comme de manière générale que le niveau du péage ne doit pas être rédhibitoire vis-à-vis de l'assiette sur laquelle il s'applique, c'est-à-dire les trafics. C'est encore plus vrai lors des premières années de mise en service pendant lesquelles l'offre "canal" devra être la plus attractive pour favoriser un report modal massif et fidéliser les clients.

Au final, notre association, naturellement disposée à s'impliquer comme elle l'a déjà fait dans un dialogue nécessaire avec les représentants des chargeurs et avec le maître d'ouvrage, estime qu'il existe vraisemblablement quelques marges de manœuvre pour limiter divers coûts et augmenter certaines recettes comme le péage. Pour autant la même objectivité doit faire prendre conscience des limites que pose le marché, limites qui tiennent à l'impératif de compétitivité de l'offre fluviale par rapport à celle des offres concurrentes. Il n'est pas inutile de souligner que les études du maître d'ouvrage lui-même ont conduit à minorer de 10% les prévisions de trafics pour tenir compte de l'application du péage spécifique fixé à 1,75 € la tonne.

### **3.00 – Une implication forte de notre association dans l'avancée du projet.**

\* Pour le maître d'ouvrage et son équipe projet, 2005 a été une année studieuse puisque entièrement consacrée à la mise au point de l'Avant Projet. Au sein des Comités scientifique et économique, notre association essentiellement représentée par le Comité des Armateurs Fluviaux, s'est attachée à l'objectif d'une productivité maximale de l'itinéraire Seine – Escaut dont Seine Nord constitue le maillon central. L'attractivité de l'infrastructure pour de multiples activités et sa compétitivité en termes de transport apparaissent en effet comme des caractéristiques déterminantes dans la perspective du recours à un partenariat public privé pour le financement du projet. Comme ce rapport vient de le souligner le débat n'est pas clos et des améliorations peuvent et doivent encore être apportées en ce sens.

Nous y travaillons.

\* La dimension européenne de Seine – Escaut, autre réalité qui plaide naturellement en faveur de sa réalisation mérite à nos yeux d'être sans cesse rappelée, mais aussi illustrée.

C'est ainsi que des réunions de travail ont été tenues avec les représentants de la Commission Européenne, notamment entre votre Président et le Directeur Général pour l'Energie et les Transports. Sur le terrain, c'est une délégation de notre association naturellement conduite par son président monsieur le Sénateur Philippe MARINI, qui s'est rendue en novembre 2005 outre Quiévrain pour deux réunions successives d'échanges avec les bourgmestres de Tournai et de Courtrai en présence de très nombreux acteurs économiques et représentants de la voie d'eau. Ainsi pour la partie wallonne, c'est toute la problématique liée aux aménagements de la Lys et de l'Escaut, au relèvement du pont de Comines, aux créations de plates-formes logistiques et à la desserte des carrières du Tournaisis qui ont été utilement abordées, notamment avec le Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) qui par la suite a adhéré à notre association.

Pour la partie flamande des informations et des assurances nous ont été données sur l'importance des travaux d'ores et déjà lancés comme la deuxième écluse sur le canal de Gand afin d'optimiser d'ici 2016 un itinéraire complet au grand gabarit jusqu'à Anvers.

Ces contacts et ces réalités de terrain ont permis de mettre en évidence une communion d'objectifs de chaque côté de la frontière : l'intérêt européen de Seine – Escaut est une réalité qui en sort renforcée. A côté des gouvernements, les élus et les acteurs socio-économiques sauront la faire valoir, nous l'espérons, ensemble, le moment venu auprès des instances européennes.

\*\*\*\*\*

\* En France, il reste aussi à convaincre que la nature même de ce projet, les conditions de son succès et les retombées pour les collectivités territoriales correspondent à un ensemble de facteurs tous aussi importants les uns que les autres.

A cet égard nous ne pouvons que nous réjouir des assurances données quant à la prise en compte dans les futurs contrats de projet Etat – Régions pour la période 2007 – 2013, des opérations nécessaires pour assurer la qualité et la cohérence des voies au nord et au sud du maillon central.

Nous nous félicitons aussi de ce que la création de nouvelles plates formes portuaires soit envisagée en même temps que la réalisation de la liaison et que des études et initiatives soient en cours pour conforter le réseau portuaire de l'Oise.

A l'inverse notre association se montre très vigilante quant à l'existence et la qualité des débouchés maritimo – portuaires de la liaison, notamment à Port 2000 au Havre. De manière unanime, il est reconnu que la situation actuelle n'est pas satisfaisante et qu'elle ne fera qu'empirer si très rapidement l'écluse fluviale desservant directement Port 2000 n'est pas réalisée à des caractéristiques optimales.

Sur ce dernier point est il vraiment besoin d'insister sur un raisonnement de simple bon sens ? L'écluse doit pouvoir accueillir les bateaux actuels et futurs les plus performants et aptes à naviguer sur la Seine entre le Havre et Gennevilliers avec pour certains fluvio côtiers un court parcours en mer et, au-delà, sur la future liaison Seine – Nord Europe.

Sauf à vouloir construire en toute connaissance de cause et avec des écarts de coût relativement modestes une nouvelle écluse qui s'avèrera très vite un goulet d'étranglement, il n'y a d'autre choix possible que celui de retenir une largeur de 15 mètres environ pour des unités chargées de 5 largeurs de conteneurs et de 185 m de long comme caractéristiques du futur ouvrage.

Notre association avec une très large majorité des acteurs économiques veut croire que cela sera aussi la décision de Monsieur le Ministre Dominique PERBEN, décision attendue pour les prochaines semaines.

L'un des principaux apports de Seine – Nord Europe, il y a unanimité sur ce point, consiste à conforter et structurer l'ensemble du système de transport de tout le quart nord – ouest européen entre Seine – Escaut et Rhin. Après tous les efforts et les politiques publiques déployées sur ce dossier comme sur l'efficacité de nos ports maritimes, la création ou la persistance d'un "maillon faible" localisé dans le premier port français à conteneurs apparaîtrait à beaucoup comme incompréhensible alors même que la priorité gouvernementale affichée est de « renforcer ses dessertes ferroviaires et fluviales ».

\*\*\*\*\*

Nous le voyons, il reste des dossiers lourds à instruire. Pour autant, c'est notre sentiment, venant de très loin, Seine Escaut aborde sans doute sa "dernière ligne droite". Elle est souvent la plus dure, c'est pourquoi notre association l'aborde avec encore plus de conviction et de détermination.

---