

L'AMI DU CANAL n°22

Bulletin de liaison de l'association Saône-Rhin Europe

EN 2013, retournement de situation : le rapport de la commission « Mobilité 21 » donne un nouveau coup d'arrêt à bon nombre de projets d'infrastructures, reléguant le projet Saône-Rhin à 2050. La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale donne compétence aux intercommunalités pour aménager, entretenir, gérer les activités portuaires ainsi que nombre d'infrastructures telles les écluses : un aspect de la décentralisation qui laisse un goût amer sur la stratégie de désengagement de l'Etat au profit des collectivités.

EN 2017, l'élection présidentielle put laisser croire à l'émergence d'une nouvelle vision politique et d'une programmation à moyen terme d'un maillage fluvial du territoire, l'enjeu climatique étant une priorité du président Macron. Mais, en février 2018, l'espoir est une fois de plus douché par le rapport du Conseil d'Orientations des Infrastructures. Saône-Moselle.Saône-Rhin n'a pas fait l'objet d'un réexamen, tandis que d'autres grands projets tel le canal Seine-Nord ou le tunnel Lyon-Turin sont considérés comme « actés ». Les préconisations en matière de fluvial sont très modestes : la mise au gabarit de l'Oise est envisagée à échéance 2027, celle de Bray-Nogent (dont l'enquête publique devait démarrer cette année) est reportée à 2032. Pour Seine-Nord, son irréversibilité n'est pas définitivement acquise malgré les engagements de financement des collectivités locales et l'importante contribution européenne.

Ce rapport doit servir de base à la loi d'orientation sur les mobilités qui sera présentée au Parlement à l'automne 2018, mais le ton est donné, le discours de la ministre des transports Elisabeth Borne est clair : « Rupture nette avec des décennies où la politique des transports s'était trop souvent résumée à une seule politique de grandes infrastructures... sortir de cette dérive... car à force de promettre des projets que l'on ne sait pas financer, nous finissons par avoir beaucoup de frustration parmi les élus et les citoyens qui ne croient plus en la parole donnée ». Priorité doit être donnée à l'entretien des routes et des lignes ferroviaires du quotidien, à la connexion des territoires aux grands axes ou à la métropole la plus proche, le désengorgement des grandes villes. Priorité au développement des véhicules propres, au co-voiturage, aux routes connectées ou encore au vélo. Belles paroles : « L'innovation doit nous permettre de gagner la bataille de la congestion et de la pollution » !...

Certes, il faut repenser le modèle économique du transport public, mais on ne peut indéfiniment occulter les échanges

commerciaux, la circulation de marchandises, le transit qui génère de la pollution, et ce qui nous reste d'industrie. Attendrons-nous la délocalisation de Général Electric ou d'Alstom à Belfort, pour justifier l'absence de nécessité d'infrastructures ?

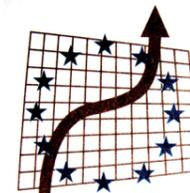
Nous sommes loin d'une vision d'aménagement européen susceptible de générer du développement économique, des investissements, des emplois, d'améliorer le transit de passage, le désengorgement de nos autoroutes et de prendre enfin en compte l'aspect environnemental.

Le fluvial n'est pas la voie du passé, mais un mode de transport que nos partenaires européens ont su conserver et développer au service d'une économie moderne.

Françoise BRANGET



Le « Tout Routier » : une fatalité ?



Notre assemblée générale annuelle se tiendra le jeudi 18 octobre 2018 à 14h à la CCI du Doubs 46 avenue Villarceau à BESANCON.



CONTACT

ASSOCIATION SAÔNE-RHIN EUROPE

Tel/fax 03 81 87 59 27 ou contact@saone-rhin.com

Siège social : CCI du Doubs 46 avenue Villarceau - 25000 BESANCON

Et retrouvez nous sur www.saone-rhin-europe.eu

Notre ami Claude GUILLON nous a quitté le 27 février à l'âge de 74 ans. Après avoir perdu son père, il souffre d'un problème de santé et ne peut suivre une scolarité normale. Cela ne l'empêche pas, à force de volonté et par son travail, de poursuivre des études qui déboucheront sur une thèse de physique. Il se marie avec Martine, enseignante; ils auront ensemble cinq enfants, qui leur donneront aussi plusieurs petits-enfants. Après des affectations sur Thann, Strasbourg et Sélestat, Claude et son épouse s'installent à Besançon aux Prés de Vaux, un quartier auquel il s'intéressait de près. Il devient inspecteur de l'éducation nationale, fonction exercée jusqu'à son départ en retraite en 2009. Passionné de sciences, physique, littérature, histoire et sociologie, il s'était aussi intéressé à un grand projet : Saône-Rhin. Avec ses deniers personnels, voilà quelques années, il avait même écrit un ouvrage très documenté sur le sujet. Après avoir adhéré à l'association, sollicité par le président, il avait accepté en 2015 de siéger au Conseil d'administration. Dans les débats, Il apportait une vision sociologique des thèmes abordés, précieuse. De lui, nous garderons le souvenir d'un homme affable, à la personnalité humaniste. Claude, nous saurons nous souvenir de vous et nos pensées vous accompagneront.

Le Conseil d'Administration

L'ACTUALITÉ DES TRANSPORTS ET DU FLUVIAL

Assises nationales de la mobilité

Le 19 septembre 2017, le Premier Ministre et M^{me} Elisabeth Borne, Ministre des transports ouvraient les Assises nationales de la mobilité, organisées par le Gouvernement.

Louable initiative visant une large consultation des acteurs sur la problématique des transports, la démarche excluait dès le début de nombreux sujets : fret (hors logistique urbaine), ferroviaire, maritime, aérien et fluvial (hors voyageurs) et ratait à un des objectifs fixés : la transition écologique.

Fin octobre, Saône-Rhin Europe a largement diffusé un communiqué sur ces assises, faisant part de nos réserves et attentes, et demandant que le fluvial et Saône-Moselle. Saône-Rhin soient pris en compte, puis posté ses contributions sur le site des Assises avant leur clôture le 13 décembre 2017.

COI et LOM

Le 17 octobre 2017, un Conseil d'Orientation des infrastructures (COI), présidé par M. Philippe DURON (président de la Commission Mobilité 21 en 2013) et composé de 16 élus politiques et personnalités qualifiées, démarrait ses travaux.

Le COI avait été missionné pour rédiger un rapport de propositions économiquement réalisables en matière d'infrastructures de transport et de mobilité pour le fret et les voyageurs (tous modes confondus hors aérien), planifiées à 20 ans.

Après l'état des lieux des besoins d'entretien, de régénération et de modernisation des réseaux, et en s'appuyant sur les travaux de la Commission Mobilité 21, le COI a retenu pour les projets des objectifs de réalisation à échéances planifiées.

La lettre de mission de la Ministre des transports affichait clairement les priorités fixées : « mobilités du quotidien » et régénération des réseaux existants. Enfin, il le chargeait aussi d'identifier différentes ressources de financement et d'établir plusieurs scénarios de dépense par enveloppe.

Le tunnel Lyon-Turin, le Grand Paris Express-Charles-De Gaulle Express et le canal Seine-Nord, considérés comme « projets actés », n'ont pas été traités.

Après publication mi-décembre d'un rapport intermédiaire, Saône-Rhin Europe a transmis au Conseil ses observations sur le transport fluvial et le projet Saône-Moselle. Saône-Rhin.

Le COI a remis son rapport final à la Ministre le 1^{er} février.

Des propositions, on retiendra les priorités retenues :

- l'entretien, la remise en état et à l'amélioration des réseaux existants (routes, fer et fluvial)
- le traitement de nœuds ferroviaires
- les « mobilités douces » : vélo, marche...

Dans la planification des projets, le COI n'a repêché aucun des projets décalés après 2050 par la Commission Mobilité 21, Saône-Moselle. Saône-Rhin notamment.

Concernant le fret, le rapport constate l'échec du report modal, mais sans en rechercher les causes.

Des trois scénarios de programmation des dépenses (48/60/80Md€), seul le 3^{ème} permet une politique volontariste.

Pour financer les infrastructures, le Conseil propose également différents outils : TICPE, redevance temporelle, recettes affectées, redevances par l'utilisateur, péages urbains...

Côté fluvial, MAGEO et l'aménagement de la Lys mitoyenne sont retenus, Bray-Nogent décalé (2028-2032), alors qu'un inquiétant projet de « dénavigation » de 20% du réseau fluvial est également évoqué.

Là aussi, un choix se fera entre trois scénarios d'investissements par VNF sur le réseau pour sa régénération : 141/244/307M€ (montant préconisé par l'audit MENSIA et le seul réaliste)

A l'issue du rapport, la Ministre devait présenter en avril au Gouvernement un projet de loi d'orientation sur les Mobilités (LOM), puis au Parlement en juin. Mais, la présentation d'un texte conforme aux priorités décrites a été décalée à juillet.

Les débats parlementaires ont été repoussés à juillet, septembre/octobre, et enfin à début 2019.

Canal Seine-Nord

En juillet 2017, le projet était menacé par les incertitudes de ses membres du Gouvernement dans leurs déclarations laissaient planer sur son avenir. La mobilisation massive des acteurs politiques et socio-économiques dans les régions dès la rentrée a permis d'infléchir les positions du Gouvernement en octobre et de relancer Seine-Nord. La gouvernance de la société de projet sera désormais régionale et le financement du Milliard de l'État assuré par un emprunt financé par des taxes nationales à assiette locale. Les travaux principaux devraient commencer au plus tard début 2020 et s'achever en 2027.

Le Bureau de l'Association

1997/2017 - VINGT ANS DE POLITIQUE FRANÇAISE DES TRANSPORTS : IMMOBILISME, TERGIVERSATIONS ET ATERMOIEMENTS

Voici quelques années, un secrétaire d'État fraîchement nommé aux transports me confiait « ne pas savoir par quoi commencer, la France n'a pas de politique de transports ! »

Remontons à 1982 et à la loi d'organisation des transports intérieur « LOTI » qui définit le cadre d'intervention de l'État en matière d'organisation : elle constitue encore aujourd'hui le fondement de la réglementation des transports routiers et s'exprime au travers le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Celui-ci est un outil de planification des projets d'aménagement du territoire français visant à développer les transports ferroviaire et fluvial, mais également certains aménagements aéroportuaires et routiers. Révisé régulièrement et notamment en 2011, il intègre ainsi les orientations du Grenelle de l'environnement de 2009.

Parallèlement, engagée par les traités, l'Union Européenne va développer une politique communautaire en faveur de l'intermodalité des transports, afin de renforcer les échanges. Elle définit un Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), des orientations et des programmes de transports intelligents et interopérables. Ainsi les programmes successifs Marco Polo, fortement dotés, subventionnent des actions de report modal dans la chaîne logistique, encourageant les alternatives à la route, du fret routier vers le transport par le rail, maritime ou fluvial. Ces programmes européens visent aussi à améliorer les performances environnementales du système intermodal et contribuent à un système de transport plus sobre, efficace et durable.

1997 fut une année noire pour le transport écologique et les défenseurs du fluvial, avec le coup d'arrêt au projet Saône-Rhin, une des conditions exigées par les Verts aux législatives pour leur « mariage » avec le PS, et mis en œuvre par la majorité plurielle, vainqueur des élections, et le gouvernement Jospin. Saône-Rhin est un projet majeur, reliant la mer du Nord à la Mer Noire et à la Méditerranée, inscrit dans le réseau transeuropéen de transport, porteur de développement économique, assurant le désenclavement des bassins du Rhône, du Rhin, de la Saône et du Doubs et régulant le transport de transit dans notre territoire, la Franche-Comté, couloir à camions saturé de l'Europe. La souveraineté des États étant de principe, le chaînon manquant « Saône-Rhin » fut rayé du RTE-T. La France rompait ses engagements vis-à-vis de l'Europe et des citoyens qui ne contestaient pas le projet transformé en enjeu de politique interne.

Par la suite, de nombreux séminaires, assises, comités de réflexion sur les transports notamment ferroviaires accouchèrent d'éminents rapports dénonçant le vieillissement et le manque d'entretien des infrastructures ou souhaitant relancer le fret ferroviaire, qui n'a par ailleurs cessé de décliner depuis cette date. Le tout avec quelques ajustements réglementaires.

Seul le TGV et les lignes à grande vitesse ont retenu l'attention des élus locaux, car promesses de désenclavement des territoires et de rentabilité pour la SNCF. Pour autant, le modèle économique du ferroviaire ne s'est pas amélioré, générant chaque année un déficit de l'ordre 1,5 Mds et une dette toujours plus importante (constatés et déplorés au cours des débats de la réforme ferroviaire de 2018).

Paradoxalement, Geodis, filiale de la SNCF, a depuis longtemps pris le relais du rail vers la route, devenant le premier opérateur de transport routier français, assurant à sa maison mère une belle rentabilité, notamment à l'international.

En créant une autre filiale de transport de voyageurs, OUI bus, la SNCF anticipe l'abandon d'une partie réseau trop vétuste et mal entretenu ainsi que de la fermeture des petites lignes. Personne n'est dupe.

APRÈS 1997, le fluvial disparaît pendant une décennie. La France oublie sa culture du fluvial, malgré ses atouts : un pays bordé par trois mers et un océan, le plus grand réseau de voies navigables européennes (8500 Km), ses ports maritimes majeur dont celui de Marseille devant lequel passe 80% du commerce maritime mondial... sans s'arrêter!

EN 2007, les réflexions et la concertation du Grenelle de l'environnement, redonnent un peu d'espoir au report modal vers le fluvial. Redécouvrant alors son espace maritime, la France adopte la réforme portuaire de juillet 2008, apportant une bouffée d'oxygène à nos grands ports et favorisant l'adaptation aux mutations de transport maritime européen et mondial. Il était grand temps de contrebalancer le développement des ports de l'Europe du Nord. Malgré tout, le premier port français restera encore pour longtemps... Anvers.

LA LOI-CADRE du Grenelle de l'Environnement du 3 Août 2009 établit une stratégie de développement durable fondée sur un triple objectif : la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation de la biodiversité et la réduction des pollutions. Dans le domaine des transports, la loi impose une réduction des émissions de CO2 de 20% et invite au report modal vers le rail et le fluvial. Les liaisons fluviales *Seine-Nord*, *Saône-Moselle*, *Saône-Rhin* sont inscrites dans le texte de loi avec études et débats publics programmés, dans le strict respect des engagements européens de diminuer l'empreinte environnementale et constituer un réseau multimodal prioritaire. La révision du SNIT intègre ces dispositifs, ainsi que le RTE-T.