



<p style="text-align: center;">PROVOIDEAU ASSEMBLEE GENERALE DU MERCREDI 16 SEPTEMBRE 2015</p>
--

RAPPORT MORAL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Présenté par Monsieur Didier LEANDRI, Président

Le présent rapport a pour ambition de retracer les événements sur l'année 2014, en retenant les points saillants de la politique et de l'économie des transports pour permettre d'éclairer notre action en cours pour 2015 et au-delà.

DES INITIATIVES REELLES DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

2014 a vu s'enchaîner une série d'initiatives des Pouvoirs Publics en faveur du transport fluvial, sous l'impulsion des événements mais également en réponse aux arguments de la communauté fluviale qui a su porter ses enjeux au bon niveau :

- Sur le sujet de la filière conteneurs, le Ministre a missionné les Préfets des principaux bassins, pour trouver des fondements stables à son modèle économique avec des retombées déjà perceptibles sur le sujet de l'aide à la pince et de la mutualisation des THC ;
- Le Premier Ministre a annoncé la réalisation effective du projet Seine-Escaut et engagé la phase opérationnelle du projet avec un délai de réalisation ferme ;
- Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Alain VIDALIES, a par ailleurs lancé une série de travaux destinés à consolider la stratégie fluviale du Pays lors de la *Conférence Nationale sur le Fret Fluvial*, à l'instar de la Conférence Ferroviaire lancée peu avant 2014.

La publication du Rapport des Sénateurs GRIGNON et ROME dans le cadre de leur Mission d'enquête sur VNF sous statut d'EPA, assorti de propositions destinées à relancer le transport fluvial, a également constitué un fait marquant en 2014 en éclairant avec force détails et arguments le rôle présent et à venir de VNF.

...MAIS UNE ABSENCE DE PRISE EN COMPTE DES COÛTS ENVIRONNEMENTAUX, QUI PRIVE LE TRANSPORT FLUVIAL DE FINANCEMENTS...

En dépit de ces points positifs et malgré les efforts continus du transport fluvial mais également de tous les acteurs de ce qu'il est convenu d'appeler l'éco-mobilité, il faut déplorer la décision du Gouvernement intervenue en Octobre 2014 de suspendre l'écotaxe.

Les acteurs de la filière, TFF, CAF, CNBA, AUTF se sont élevés contre cette remise en cause de l'un des piliers du Grenelle de l'Environnement et de la politique d'intermodalité.

Malgré l'élargissement aux poids lourds de la hausse du gazole de 4 centimes d'euros applicable aux automobilistes au 1er janvier 2015, destinée à compenser ce manque à gagner, le budget de l'AFITF, bouclé in extremis, a fait l'objet d'arbitrages difficiles pour la voie d'eau.

VNF a vu son budget d'investissement réduit de 25 % en 2015, mettant à mal l'effort de rattrapage engagé depuis 5 ans pour régénérer le réseau. Pour être exhaustif, il convient néanmoins de mentionner que l'année 2015 a pu « être sauvée » par le plan de relance, qui a donné lieu à un versement de 20 millions d'euros supplémentaires en juin 2015.

Gageons que cette situation ne soit que provisoire.

En effet l'engagement des Régions au travers des Contrats de Plan (CPER / CPIER) d'un côté, et l'engagement de l'Europe, au travers du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE), de l'autre, n'ont jamais été aussi forts pour le secteur.

Ce dernier point peut d'ailleurs être perçu à la fois comme un risque et une opportunité.

Une opportunité dans la mesure où l'apport de fonds venus de l'Europe constitue un réel effet de levier pour la réalisation d'infrastructures nouvelles en confortant les budgets nationaux. Un risque car bon nombre des projets qui nous sont présentés n'ont que peu de chance de voir le jour sans cet apport devenu indispensable.

L'engagement de l'Etat français dans la réalisation de ces infrastructures est donc largement conditionnel. En matière d'investissements d'infrastructure l'année 2014 fut donc une année de transition comme le sera l'année 2015, mais les jalons sont à notre sens posés.

...DANS UN CONTEXTE ECONOMIQUE ATONE...

Sur le plan économique, l'année 2014 n'aura pas été une grande année, le trafic fret marquant des signes d'affaissement assez nets pour les vracs et sur certains bassins comme le Rhône.

La situation du secteur du BTP reste préoccupante, mais la filière continue à fonder ses espoirs de reprise de l'activité sur le lancement des travaux du Grand Paris.

Seul le trafic de conteneurs progresse mais dans un contexte où son modèle économique est instable.

Et c'est là l'un des sujets clés pour la communauté fluviale : les relais de croissance et les nouveaux marchés sont difficiles à identifier tandis que le socle traditionnel du transport fluvial tend à s'éroder avec des filières en déclin comme le charbon.

La filière du tourisme se maintient en moyenne s'agissant des passagers transportés, avec de fortes disparités selon les segments de marché. La croisière de longue durée poursuit sa progression spectaculaire ; la promenade avec et sans restauration se développe également tandis qu'à l'inverse le marché de l'événementiel connaît un recul important.

...QUI REND D'AUTANT PLUS NECESSAIRE UNE RELANCE PAR LES INFRASTRUCTURES.

Il n'y a de réseau véritablement opérationnel qu'à une double condition très loin d'être remplie, l'une comme l'autre :

- celle de la cohérence de ses caractéristiques permettant d'assurer la compétitivité des prestations des opérateurs dans les secteurs du fret et du transport touristique. A cet égard, le maillage des voies à grand gabarit au standard européen demeure un objectif incontournable ;

- celle d'un entretien régulier et préventif seul susceptible d'assurer la fiabilité de l'offre de transport fluvial dans son ensemble.

La charge de l'entretien de la totalité du réseau est aujourd'hui devenu hors de portée des moyens budgétaires de l'Etat, de son opérateur VNF, même avec le concours des collectivités territoriales et de la hausse des péages. Sans pour autant accepter les réductions drastiques des concours publics, que nous venons à l'instant de déplorer, il convient de tirer toutes les conséquences du caractère impécunieux de l'Etat, comme l'avaient d'ailleurs suggéré les nombreux rapports élaborés sur le sujet depuis ces vingt dernières années et particulièrement le Rapport sénatorial publié en Juillet 2014.

Ainsi PROVOIDEAU s'appuyant sur l'observation des marchés et des flux actuels et prévisionnels :

- confirme sa position de fond quant à l'entretien prioritaire d'itinéraires stratégiques fret composés :

- des voies à grand gabarit,
- des voies de rabattement à forts trafics,
- des accès directs aux ports maritimes,
- d'une ou deux liaisons interbassins au gabarit Freycinet les plus fréquentées.

Cette position apparaît d'autant moins contestable qu'il convient d'avoir à l'esprit l'évolution de la flotte Freycinet qui de 1 000 bateaux en 2000 régresse de manière continue pour se situer aujourd'hui à moins de 500 unités !

- pour le transport de passagers et le tourisme fluvial qui enregistre lui aussi une évolution de la taille de ses bateaux (paquebots et bateaux restaurants), notre Comité propose pour les bateaux de 38,50 m, notamment les péniches hôtel, de ne garantir un entretien fiable que sur des itinéraires limités et circonscrits à convenir avec la Profession.

Ces propositions relèvent de choix courageux mais réalistes.

Si l'entretien sous ces critères et modalités demeure et demeurera toujours une priorité absolue, l'amélioration et l'extension du réseau stratégique en constituant d'autres de même rang pour assurer l'efficacité d'une offre de transport dont l'économie et l'environnement du pays ont besoin.

Pour PROVOIDEAU trois axes majeurs doivent guider le choix des projets, leur contractualisation et leur mise en œuvre :

- Connexions à grand gabarit et têtes de réseau

La demande est unanime de la part des professionnels de la voie d'eau qui se déclarent en faveur de l'aménagement des têtes de bassins à fort potentiel de trafics et à la poursuite de la politique de connexion à grand gabarit des grands bassins de navigation européens à l'image du projet Saône Moselle – Saône Rhin et Seine Escaut.

- Résorption des goulets d'étranglement

Au-delà des projets nouveaux concernant des infrastructures en ligne sur longue distance, il est aujourd'hui primordial, pour conforter le développement des voies navigables, de résorber les goulets d'étranglement : en assurant dans les ports l'interface maritime et fluviale avec les plates-formes multimodales intérieures, en effet le segment le plus porteur est aujourd'hui celui du pré et post acheminement maritime et du conteneur, et en achevant la fiabilisation et la modernisation d'itinéraires complets du grand gabarit (Bray-Nogent, Mageo, canal du Rhône à Sète) ;

- Concentration des crédits sur les voies de petit gabarit présentant un potentiel de trafics significatif
Plusieurs itinéraires ressortent ainsi :

L'Yonne et la Marne dans leur partie aval et l'itinéraire Compiègne-Reims, opérations justifiées par le rôle très important que jouent ces voies dans le rabattement des trafics sur le grand gabarit.

Enfin et en y ajoutant son caractère stratégique pour la mobilité de la cale, le Canal de la Marne à la Saône assurant la connexion entre les bassins de la Seine et du Rhône.

Ces priorités ont été portées en 2014 et le seront plus encore en 2015, année d'adoption par Voies Navigables de France de son Plan Stratégique et de négociation avec l'Etat du nouveau Contrat d'Objectifs et de Performances.

Mais cette feuille de route n'est rien sans le financement correspondant et sans le nécessaire maintien de l'existant.

A cet égard, 2014 a marqué de son sceau des engagements forts pour l'avenir mais des renoncements pour l'immédiat qui interrogent.

PROVOIDEAU propose aux Pouvoirs Publics la programmation suivante en réservant une place particulière pour les deux grands projets européens.

1. Les projets d'infrastructures prioritaires

Le rapport de la Commission « Mobilité 21 » *"pour un schéma national de mobilité durable"* avait été remis en 2013 au Ministre chargé des transports par M. DURON, Président de la Commission. Articulé autour de quatre axes principaux, ce rapport présentait plus d'une vingtaine de recommandations pour une mobilité durable.

Ce rapport, écrit sous la pression de la crise de la dette, s'était avéré particulièrement timide en matière d'investissements.

La communauté fluviale avait alors formulé trois constats extrêmement décevants pour le transport fluvial :

- Aucun projet fluvial n'était mentionné pour les 20 prochaines années : la liaison à grand gabarit entre Bray et Nogent faisait l'objet d'un classement en deuxième niveau de priorité, Saône Moselle / Saône Rhin venait nourrir la liste des projets à « horizons lointains ».

- Bien qu'avancée au titre « *des constats et observations autour des conditions d'une mobilité durable* », le souhait exprimé d'amélioration de la performance des principaux ports maritimes et son corollaire, la relation avec l'hinterland ne trouvait pas d'illustration fluviale.

- S'agissant de Seine-Nord, le rapport précisait que le projet de canal faisait partie des projets « s'inscrivant dans le réseau européen de transport (RTE-T) » et ne pouvait relever du classement qu'elle réalisait, rappelant dans son rapport que « *le ministre délégué chargé des transports a confié, le 26 mars 2013, une mission de redéfinition du projet Seine-Nord Europe au député Rémi Pauvros* ».

Sur le fond, néanmoins, la communauté fluviale s'était félicitée qu'un rapport parlementaire fixe le niveau minimum en-deçà duquel il n'est pas sérieux de prétendre maintenir le réseau fluvial en état minimum de fonctionnement : les besoins nécessaires étaient estimés à 200 millions d'euros.

Nous savons depuis lors que ces préconisations n'ont pas été suivies puisque le budget d'investissement de VNF pour 2015 est en recul de 25 %.

En résumé PROVOIDEAU avait bien dû noter que pour les Rapporteurs de la Commission Mobilité 21 il n'y avait : ni grande liaison ni interface portuaire à prévoir (Accès directs à Port 2000 et à Fos 2XL) ni perspective européenne.

Les décisions récentes de l'Etat en matière de priorités d'investissements, montrent à quel point ce que les analyses et préconisations faites à date peuvent avoir d'éphémère et le Rapport de la Commission Mobilité 21 n'échappe pas à la règle : entre projets retenus mais non engagés et projets non retenus mais engagés.

Dès lors c'est le devoir de PROVOIDEAU, dans son rôle de « vigie », de réitérer ce qui aujourd'hui comme demain permettra aux voies navigables françaises de jouer le rôle qui doit être le leur.

1.2. Seine-Escaut

Approuvé par le Gouvernement dans ses principales préconisations, le rapport de la mission de reconfiguration pilotée par le Député Rémi PAUVROS, finalisé en décembre 2013, a permis de relancer le projet Seine-Nord Europe sur la base d'une maîtrise d'ouvrage publique et d'un nouveau plan de financement.

Différents éléments sont venus étayer cette nouvelle dynamique : un soutien de l'Union Européenne avec la perspective d'un cofinancement, la création d'une mission administrative IGF-CGEDD dédiée au bouclage du plan de financement, le recueil des engagements des Conseils régionaux et Conseils départementaux à cofinancer directement l'ouvrage (avec de premiers votes de crédits comme celui intervenu au Conseil départemental du Nord en décembre 2014), le travail préparatoire mené par VNF qui a lancé une consultation « Conduite d'opération et assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe » ou encore la nouvelle mission confiée au Député Rémi PAUVROS.

Ces différentes étapes ont été franchies avec succès et notamment la plus importante d'entre elles ayant trait au financement.

En effet, cette année 2015 a constitué une étape décisive dans la vie du projet avec la décision prise par la Commission Européenne le 10 Juillet 2015 de le financer sur la période 2016-2020 à hauteur de 980 millions d'euros pour une première tranche de travaux, une subvention équivalente devant être accordée pour la deuxième phase de travaux prévue entre 2020 et 2023.

Cette décision est en tous points conforme à la maquette financière du projet et rend possible la réalisation du canal dans les délais impartis.

Autres marqueurs décisifs en 2015 de la mise en œuvre du projet : la passation du marché d'AMO par VNF pour la réalisation de Seine-Escaut, la création de la société de projet et la Mission de préfiguration du projet confiée à la Préfète coordinatrice Madame Nicole Klein.

PROVOIDEAU, avec l'association Seine-Nord Europe, entend poursuivre sa mission de médiation et de concertation avec l'ensemble des parties intéressées, notamment économiques. Si les territoires concernés sont pleinement impliqués, il s'agit désormais de mobiliser les acteurs économiques pour faire de ce projet un réel levier de développement pour les entreprises, de croissance économique au sein des territoires et de création d'emplois.

PROVOIDEAU s'attachera également à apporter sa contribution et toute son expertise aux étapes clé du projet à venir.

1.3. Saône-Moselle / Saône-Rhin

Avec l'association Seine Moselle Rhône et le Consortium International pour le Développement des Voies Navigables, PROVOIDEAU a pris acte, avec incompréhension, du report à un horizon « très lointain » de toute décision gouvernementale à l'égard de la réalisation du projet en même temps que de l'arrêt des études menées en vue du débat public qui était prévu, selon les préconisations du Rapport de la Commission Mobilité 21.

Quels que soient les intérêts du projet, ils sont évidents et majeurs, sa faisabilité financière apparaît hors de portée de la collectivité nationale pour au moins la présente décennie en l'état des finances de l'AFITF et ce, même avec un soutien européen important.

Dans ces conditions, plaider le court terme autour de cette seule infrastructure d'une telle envergure et d'un tel coût risque d'être perçu comme relever du domaine de la pure incantation aux effets contre-productifs dès lors qu'elle priverait le projet du soutien indispensable des acteurs socio-économiques en attente de beaucoup d'investissements publics crédibles et de brève échéance.

Ce constat fait au nom du principe de réalité ne signifie en rien qu'il faille cesser de soutenir le projet. Pour preuve les déclarations des candidats à l'élection régionale dont certains fixent comme priorité la réouverture du projet Saône-Moselle.

En revanche, PROVOIDEAU incline à revoir la méthode et la stratégie pour poursuivre autrement que de manière frontale et par étapes l'objectif de fond qu'est la réalisation de cette grande liaison fluviale européenne.

Il nous semble essentiel d'accompagner les efforts de structuration et de modernisation de la composante fluviale du corridor européen de transport « Mer du Nord – Méditerranée », afin de relancer le projet sous une autre forme.

Cette stratégie pourra être adaptée à l'aune du résultat des élections régionales à venir.

Par ailleurs, PROVOIDEAU aura noté qu'à l'occasion de la réunion du Conseil d'Administration du 17 décembre 2014, VNF avait annoncé que les études économiques étaient finalisées. Une présentation aux DREAL (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) était prévue fin janvier 2015.

Conformément à la stratégie définie à Marseille en lien avec le Consortium International des Voies Navigables, l'association Seine Moselle Rhône avait pris l'attache de la Direction générale de VNF à travers un courrier cosigné par André ROSSINOT et Philippe RICHERT pour envisager une restitution de ces études face à ces deux associations. Le Directeur général de VNF leur avait d'ailleurs répondu qu'il proposerait au Préfet coordonnateur de ces études, le Préfet de Lorraine, de réunir un Comité de Pilotage en décembre pour présenter une synthèse de ces études.

A l'heure où nous rédigeons ce rapport, il faut déplorer que cette restitution n'ait pas encore eu lieu mais PROVOIDEAU fera tout pour que cette restitution se fasse.

1.4. Bray Nogent

Seul projet fluvial confirmé par la Commission Mobilité 21, le projet Bray-Nogent a pour ambition d'étendre le réseau à grand gabarit de l'axe Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Les premiers résultats des études thématiques lancées dans le cadre de l'étape préliminaire (approfondissement de l'étude socio-économique, devenir des déblais, anciens méandres, insertion du projet dans le territoire, diagnostic du réseau hydraulique secondaire, prise en compte de l'environnement, inventaires et suivis faune-flore, suivi piézométrique...) ont été présentés lors de réunions publiques tenues fin 2013 et début 2014.

Les réunions tenues en 2014 entre les services de l'Etat (DRIEE, DRIEA), VNF et Monsieur Yves Morin du CGEDD (désigné Président du comité technique de coordination des projets d'aménagement de la Bassée par le Préfet en 2013) ont permis de définir la gouvernance par la création :

- d'un comité technique Bray-Nogent associé à un comité de pilotage ;
- d'un comité technique de coordination des projets Seine Grands Lacs et Bray-Nogent associé à un comité de pilotage ;
- d'un comité technique du projet d'aménagement des casiers de la Bassée, associé à un comité de pilotage.

Un maître d'œuvre est sur le point d'être choisi par VNF pour lancer les études préliminaires, avant-projet (AVP) et projet (PRO), études d'impacts et autres procédures.

L'enquête publique pourrait se tenir en 2016/2017, pour une mise en service à l'horizon 2020/2022.

Parmi les scénarios étudiés initialement par le maître d'ouvrage, PROIVOIDEAU s'était positionné en faveur du scénario 3, finalement retenu, correspondant au gabarit Va permettant le passage de bateaux de 110 m de long par 11,40 m de large pour 2,80 m d'enfoncement (pour un mouillage garanti de 3,20 m) pour permettre le passage des bateaux à 2500 tonnes de port en lourd.

Le choix de ce scénario concilie deux objectifs : l'amélioration de la compétitivité du fluvial et le moindre impact écologique.

1.5. Mageo

L'amélioration des caractéristiques nautiques de l'Oise, compte tenu de l'importance des trafics actuels et potentiels que présentent l'industrie et l'agriculture locales et de l'impératif à y améliorer la compétitivité du mode fluvial, est une demande constante de la communauté fluviale depuis des années.

La mise en service de Seine-Nord Europe en 2023 fait désormais de l'aménagement de l'Oise au gabarit Vb une impérieuse nécessité, ce à quoi correspond le projet MAGEO de Compiègne à Creil et plusieurs opérations sur l'Oise aval de Creil à Conflans.

PROVOIDEAU a eu l'occasion de se prononcer dans le cadre de la Mission confiée par le Secrétaire d'Etat aux Transports à Rémi PAUVROS, sur les conditions du succès de ce projet indissociable de Seine-Escaut.

La conviction de PROVOIDEAU est qu'il faut anticiper la date de 2023 pour cette mise au grand gabarit. Il est évident que de cette garantie dépendront sur ce point à l'égard de Seine - Escaut, les réactions de certains acteurs portuaires séquanais. Pour leur part et d'un point de vue stratégique, les opérateurs fluviaux nationaux entendent conforter le plus possible leurs parts de marché sur l'axe Seine et sur l'Oise avant l'ouverture à la concurrence accrue que va générer Seine-Escaut.

Tout en comprenant les raisons du choix « prudentiel » qui a été celui de VNF de décaler à 2016 le lancement de la DUP de MAGEO pour éviter de la faire coïncider en 2015 avec celui de la DUP modificative de Seine-Escaut, PROVOIDEAU a proposé de revoir le phasage du projet pour des questions de stratégie mais également pour des questions financières.

PROVOIDEAU s'est ainsi prononcé sur un schéma d'étalement dans le temps de ces travaux, de sorte qu'en première période seuls 50% de l'enveloppe seraient nécessaires.

Les estimations financières globales des aménagements correspondants sont de l'ordre pour MAGEO de 240 Millions d'€ et pour l'Oise aval de 40 Millions d'€ consacrés à la reconstruction du pont de Mours.

1.6. La desserte fluviale des grands ports maritimes

Avec la confirmation de la réalisation de Seine-Escaut, l'ensemble des ports français du Range Nord devraient bénéficier d'aménagements destinés à optimiser leur desserte fluviale. Parmi ceux-ci, la réalisation d'un accès fluvial direct à Port 2000, via une écluse ou une chatière, pourrait bénéficier d'un cofinancement européen à hauteur de 40 %. Il faut souligner que les professionnels du transport fluvial réclament depuis longtemps cet accès direct et que la prochaine mise en service d'une plateforme multimodale ne règlera pas le déficit de compétitivité du transport fluvial au Port du Havre d'autant plus que les aides publiques dévolues au soutien du transport de conteneurs par les modes massifiés (fluvial et ferroviaire) sont en très forte diminution.

Pour ce qui est des débouchés maritimes du Rhône, PROVOIDEAU a déploré les orientations nouvelles retenues. Le projet de desserte fluviale directe de Fos 2XL, qui avait fait l'objet d'une présentation lors de l'assemblée générale de l'association Seine Moselle Rhône à Marseille, a été remis en question par la nouvelle direction du GPMM. Dans son plan stratégique 2015-2018, le canal de fond de darse n'est en effet plus considéré comme une priorité par la nouvelle Présidente du Directoire, Christine CABAU-WOEHREL, qui estime que « *le mode fluvial peut être développé dans les infrastructures existantes* ». En revanche, la poursuite de la modernisation du canal du Rhône à Sète est en passe d'être inscrite au sein du CPIER Plan-Rhône.

1.7. Le renforcement et la structuration du maillage portuaire intérieur

Garantir la croissance de l'offre portuaire notamment sur le réseau à grand gabarit représente un enjeu national.

Le renforcement et la structuration du maillage portuaire intérieur répondent à des besoins et à des intérêts aujourd'hui largement compris et partagés pour, à la fois, drainer finement le marché et diminuer le plus possible les parcours terminaux routiers.

Pour autant la multiplication d'installations portuaires ne peut être une stratégie unique et exclusive dès lors que, pour certains types de marchandises notamment celles conteneurisées, elle irait par atomisation excessive à l'encontre d'un des principaux atouts du mode fluvial : celui de sa massification, l'une des clés de sa compétitivité.

Il s'agit aussi de préserver et d'aménager à l'arrière des quais et des darses de larges zones pour l'installation d'activités industrielles et logistiques générant des flux en bords d'eau et donc sans rupture de charge.

A cet égard, la maîtrise des terrains situés à proximité immédiate des voies d'eau est une condition sine qua non du développement du trafic fluvial. Cette analyse a d'ailleurs conduit PROVOIDEAU dans le cadre de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial à réaffirmer que le foncier en « bord à voie d'eau » doit être réservé de façon prioritaire aux usages fluviaux.

Pour répondre à ces défis, notre Pays a d'ailleurs vu se développer depuis 2012/2013 des offres portuaires « axiales » par la mise en réseau des ports maritimes et fluviaux sur les principaux bassins au travers de différentes alliances : Haropa, Med Link, North Gateway, projet de plateformes multimodales multi-sites de Lorraine (Nancy-Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange).

Ces alliances qui prennent des formes juridiques très variées, mais qui ne vont pas jusqu'à l'intégration, constituent pour PROVOIDEAU à la fois un gage de productivité pour des entités qui doivent appuyer leur développement sur des économies d'échelle et une réponse en termes de service pour les clients.

Il convient également de signaler que les investissements directement ou indirectement consacrés au transport fluvial au sein de ces alliances, et ceci est particulièrement vrai pour les ports de Moselle et les Ports de Seine, atteignent désormais des niveaux significatifs.

PROVOIDEAU salue et encourage par voie de conséquence cette démarche porteuse de développement.

En 2014, PROVOIDEAU s'était montré particulièrement attentif au projet de Ports de Paris – HAROPA visant à la création à Achères, à la confluence de la Seine et de l'Oise, d'une nouvelle plate-forme multimodale de 400 hectares baptisée Port Seine Métropole.

Ce projet a fait l'objet d'un débat public au troisième trimestre 2014, circonscrit à la partie Ouest (BTP), sur la partie Est (Conteneurs, logistique) le Gouvernement ne souhaitant pas s'engager compte tenu de son interaction avec le bouclage de l'A104.

Les activités envisagées sur la plateforme ouest s'articulent principalement autour du BTP et de l'extraction de granulats, pour lesquels le site constitue le principal gisement francilien destiné notamment à satisfaire les besoins du Grand Paris en matière de transports publics et de logement.

Selon le calendrier prévisionnel, les travaux débuteraient en 2018 pour une livraison des premières infrastructures dès 2020. Suivrait une construction progressive jusqu'en 2040 au fur et à mesure de l'extraction des granulats.

A l'heure où s'écrit ce Rapport, le bilan du débat a été rendu public. Il montre une adhésion générale au projet et le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

2. Le financement

Le retard accumulé en matière de régénération des infrastructures existantes comme de création nouvelle, est désormais un fait établi et avéré par les analystes européens, comme l'exprime le rapport de la Cour des Comptes Européenne paru fin 2014.

Au niveau français, la conjoncture économique autant que l'absence de décisions sur les instruments financiers qui pourraient être mis en œuvre, rendent difficile la réalisation à court terme des aménagements pourtant nécessaires tant pour la relance économique globale qui est très largement liée nous le savons à la mise en œuvre de grands chantiers d'infrastructures, que pour la mise en œuvre d'une politique offensive de rééquilibrage modal dans le droit fil du Grenelle de l'Environnement.

Pour autant, comme nous le rappelions en introduction, l'engagement des Régions au travers des Contrats de Plan (CPER / CPIER) d'un côté, et l'engagement de l'Europe, au travers du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE), de l'autre, n'ont jamais été aussi forts pour le secteur.

Ils valent pour autant que les politiques publiques qui tendent à s'affirmer soient marquées par la constance et la cohérence, s'agissant de projets dont l'horizon, en termes de réalisation comme de résultats, s'inscrit dans le moyen et long terme.

A défaut d'avoir su utiliser l'effet de levier qui aurait pu résider dans une fiscalité environnementale adaptée, fondée pour partie sur l'écotaxe, c'est du soutien européen que dépendent aujourd'hui la quasi-totalité de nos projets.

2.1. Après l'abandon de l'écotaxe, le système de financement des modes de transport alternatifs à la route en danger

Le Gouvernement a décidé en octobre 2014 de suspendre sine die le dispositif de l'écotaxe.

La Profession s'est élevée par voie de communiqué de presse contre cette remise en cause de l'un des piliers du Grenelle de l'Environnement et de la politique d'intermodalité.

Depuis lors, le substitut qui a été trouvé consiste en un élargissement aux poids lourds de la hausse du gazole de 4 centimes d'euros (2 centimes de taxe « carbone » + 2 centimes de hausse de la TICPE) applicable aux automobilistes au 1er janvier 2015.

Rappelons qu'à l'origine, les routiers devaient en être exonérés puisqu'ils devaient payer l'écotaxe.

Cette hausse rapporterait plus de 330 millions d'euros à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Pour mémoire le péage de transit devait rapporter 540 millions d'euros en régime de croisière et près d'un milliard pour l'écotaxe d'origine.

La hausse de 2 centimes supportée par les ménages rapporterait quant à elle 800 millions d'euros.

Ces mesures combinées rapporteraient donc près d'1,1 milliards à l'AFITF, une somme similaire au rendement de l'écotaxe initiale.

Plusieurs bémols à ce qui pourrait apparaître comme un rétablissement de la situation :

- EcoMouv' devra être indemnisé ;
- L'incitation faite aux chargeurs, de revoir leurs organisations transports pour être plus économes en transport routier, est considérablement réduite ;

Si le budget de l'AFITF a été sécurisé pour 2015 et maintenu au même niveau qu'en 2014, grâce aux surtaxes sur le gazole, l'après 2015 est loin d'être réglé.

Malgré l'élargissement aux poids lourds de la hausse du gazole de 4 centimes d'euros, destiné à compenser ce manque à gagner, le budget de l'AFITF, bouclé in extremis, a fait l'objet d'arbitrages difficiles pour la voie d'eau.

VNF a vu son budget d'investissement réduit de 25 % en 2015, mettant à mal l'effort de rattrapage engagé depuis 5 ans pour régénérer le réseau. Comme nous le rappelions en introduction et pour être exhaustif, il convient néanmoins de mentionner que l'année 2015 a pu « être sauvée » par le plan de relance, qui a donné lieu à un versement de 20 millions d'euros supplémentaires en juin 2015.

Les incertitudes qui pèsent sur le rendement de la taxe hydraulique dans le contexte de la nouvelle stratégie énergétique de la France, achèvent d'inquiéter l'ensemble des acteurs sur les ressources en investissements disponibles pour la pérennité des infrastructures fluviales.

S'il est désormais acquis que l'écotaxe dans son acception générale c'est-à-dire nationale est définitivement enterrée, le principe de taxations régionales fait aujourd'hui l'objet de plusieurs initiatives de la part de nos politiques. A cette égard, PROVOIDEAU aura bien noté que cette proposition figure explicitement dans le second Rapport Pauvros relatif à la mise en œuvre du projet Seine Escaut.

PROVOIDEAU ne serait pas dans son rôle en ne suivant pas de près ces évolutions et en ne les soutenant pas si elles s'avèrent techniquement et financièrement favorables au report modal.

PROVOIDEAU considère vital de réintroduire un mécanisme financier avec le double objectif d'adresser un signal prix suffisant pour permettre de changer les comportements et de procurer des ressources pour l'éco-mobilité au premier rang de laquelle doit se trouver le transport fluvial.

2.2. Les autres sources de financement du système fluvial français à la peine

La Commission du Sénat pour le contrôle de l'application des lois a publié un rapport en date du 15 juillet 2014 concernant la première année de fonctionnement de VNF sous statut d'EPA.

Les Sénateurs Francis GRIGNON et Yves ROME en sont les auteurs.

Le Rapport formule près de trente propositions.

L'étude d'impact, objet du rapport sénatorial, est plus large qu'à l'accoutumé, évaluant les aspects ayant trait au développement de la voie d'eau, au maintien de la navigation, à la fiabilisation de la gestion hydraulique, aux retombées économiques et environnementales et aux incidences en matière d'investissement.

Selon les Rapporteurs, à l'expérience, la stratégie fluviale de la France semble à nouveau exposée à des remises en cause qu'il faut surmonter. Il est tout particulièrement essentiel et urgent de lancer la réalisation du Canal Seine-Escaut, condition majeure pour l'essor du transport fluvial.

Selon le Rapport, faire de VNF un véritable pilote du fluvial suppose que les logiques de la loi trouvent des prolongements plus concrets. L'autonomie de l'établissement ne doit pas être paralysée par, nous citons, « les excès d'une tutelle capable d'empêcher mais non de piloter et de contraintes financières qui ne lui permettent pas d'atteindre ses objectifs ». Et le rapport de poursuivre : la « communauté des personnels de la voie d'eau » souhaitée par la loi doit devenir une réalité. « VNF qui ne gouverne pas l'ensemble du secteur fluvial doit s'inscrire dans des relations plus équilibrées avec les différents intervenants de la filière ».

PROVOIDEAU partageant l'analyse des Rapporteurs, considère qu'il faut installer VNF sur une trajectoire financière soutenable et cohérente avec les ambitions pour le fluvial, celle-ci étant aujourd'hui menacée.

A la lueur des arbitrages budgétaires rendus pour 2015 – étant rappelé que le budget d'investissement de VNF a été réduit de 25 %, nous ramenant 10 ans en arrière – et des risques qui planent sur l'assiette de la taxe hydraulique, la question est loin d'être théorique.

La prolongation de cette tendance nous conduirait dans une impasse.

Sans faire sienne en totalité l'analyse des Rapporteurs, PROVOIDEAU est préoccupée par les moyens juridiques et financiers qui sont accordés à VNF et relève plusieurs éléments de contexte irréfutables, à savoir :

- Le plafonnement de la taxe hydraulique ;
- La baisse de la contribution de l'AFITF, ramenée à 30 millions d'euros, alors que la recommandation du rapport de la Commission 21 était de la porter à 60 millions d'euros ;
- L'inadaptation des règles d'assujettissement à la TVA sur les budgets travaux ;
- L'absence de recours à l'emprunt.

Le fait que le modèle économique doive à l'avenir continuer de reposer sur des ressources soumises à des arbitrages budgétaires, dans le contexte juridico-financier ainsi résumé, met en péril sur le moyen et le long terme le modèle de gestion de l'infrastructure fluviale.

PROVOIDEAU s'étonne que ce Rapport n'ait pas trouvé chez nos décideurs l'écho qu'il aurait mérité, considérant impératif désormais :

D'une part de sortir de la période de « non choix » et de « non dit » que nous connaissons depuis trop longtemps sur le dimensionnement du réseau et son recentrage s'agissant du fret sur le grand gabarit et sur les voies de petit gabarit présentant un potentiel de trafics significatif. Sur ce point, le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) et le Projet Stratégique de VNF, tous deux en cours d'élaboration, apporteront peut-être des réponses ;

D'autre part, d'établir un modèle économique qui soit durable, non fondé sur l'arbitrage budgétaire annuel, afin que l'Etablissement puisse jouir sur le long terme de ressources affectées. Sur ce point, force est de constater l'absence de réponse des Pouvoirs Publics.

2.3. Les Contrats de Plan Etat-Régions semblent redonner cohérence et souffle au réseau fluvial

Le contenu des contrats de plan 2014-2020 a fait l'objet de négociations tout au long de l'année 2014.

Parallèlement, un dialogue avec l'Association des régions de France a été engagé pour préciser la portée des contrats et dessiner une nouvelle gouvernance partenariale.

2014 a été une année de transition, pour achever les contrats de projets 2007-2013 en assurant la continuité des investissements et pour préparer les futurs contrats qui ont maintenant été signés.

5 thématiques ont été proposées à la contractualisation :

- L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation
- La couverture du territoire par le très haut débit et le développement des usages du numérique
- L'innovation, les filières d'avenir et l'usine du futur
- La mobilité multimodale
- La transition écologique et énergétique

PROVOIDEAU et ses membres se sont mobilisés pour défendre les intérêts du transport fluvial dans le cadre de l'élaboration des plans sur chacun des bassins.

Ces contrats de plan sont désormais connus et soumis à consultation publique, avant approbation finale par les élus régionaux courant 2015.

Au niveau national, le budget de l'État consacré aux prochains CPER a été annoncé, par M. VALLS, à 12,5 Millions €. Un niveau de financement « *supérieur au montant qui avait été consommé lors de la précédente génération des CPER* », selon le Premier Ministre.

Focus sur le contrat de plan de la Région Ile de France :

Pour la première fois, Etat et Régions sont sortis du cadre des CPER classiques, élaborant une démarche partenariale sur le territoire de toute la vallée de Seine.

L'aménagement de la vallée de Seine est clairement affiché comme une priorité nationale, ce dont la communauté fluviale ne peut que se féliciter.

L'engagement de l'Etat se concentre sur plusieurs aménagements portuaires avec une enveloppe globale de plus de 90 millions d'euros pour les grands ports maritimes (GPM) de Rouen, le Havre, Honfleur et Cherbourg. Un volet économique vient compléter le volet infrastructures par des actions en lien avec la préservation de l'environnement, l'enseignement supérieur et la recherche.

Au total, s'agissant des seuls projets fluviaux, l'engagement commun de l'Etat et des Régions est de 154,54 millions d'euros, sans préjudice des compléments européens indispensables à la réalisation de certains des projets envisagés.

Cette somme, significative et en hausse par rapport à la période précédente, ne saurait occulter trois considérations qui viennent atténuer la portée de la satisfaction de PROVOIDEAU :

- D'une part, cet effort ne saurait compenser les désinvestissements chroniques qu'a connu le réseau sur les trois dernières décennies et qui mettent en fragilité l'infrastructure fluviale de l'axe ; en d'autre terme l'effort devrait être bien plus conséquent pour rattraper le retard accumulé ;
- D'autre part, l'engagement affiché comme étant celui de l'Etat est en réalité celui de VNF dont les crédits d'investissements ont été réduits de 25 % sur l'année 2015, attestant ainsi d'une situation bien connue de dépendance financière de l'Etablissement et donc de fragilité du modèle à court, moyen et long terme y compris donc sur la période considérée ;
- Enfin, certains des projets nécessitent des compléments de financement européens qui conditionnent leur réalisation même, lesquels n'ont pas fait l'objet d'engagement ferme à ce stade.

La priorité est donnée aux opérations de régénération et de modernisation du réseau à grand gabarit confié à VNF, dans la perspective de la réalisation du lien à grand gabarit Seine-Escaut et pour fiabiliser la navigation 24H/24H. Elle porte principalement sur des opérations lourdes concernant les barrages et écluses.

Là encore PROVOIDEAU partage l'objectif affiché par le CPIER.

Les travaux, organisés selon des tranches fonctionnelles le cas échéant, s'inscrivent dans un programme qui se poursuivra au-delà de 2020 précise le document ce qui semble garantir leur réalisation mais interroge sur les délais affichés.

2.4. Le relai européen nécessaire autant que conditionnel

Alors que les politiques d'austérité ont démontré leurs limites en Europe et que les niveaux de croissance et d'inflation sont aujourd'hui préoccupants, relancer l'investissement public est devenu une priorité partout en Europe.

La Cour des Comptes Européenne a publié en fin d'année 2014 un rapport sur le financement du report modal de la route vers la voie d'eau en pointant un manque de résultats concrets. Son rapport invite la Commission et les États membres à davantage travailler en mode collaboratif pour une meilleure efficacité des investissements communautaires.

La Cour des Comptes Européenne recense 1.278 millions d'euros au titre du réseau transeuropéen de transport, des fonds européens de développement régional et de cohésion. Le résultat est jugé modeste puisque, selon l'institution de contrôle, la part modale de la navigation intérieure fluctue autour de 6 % depuis 2001. "Le fluvial n'a pas gagné du terrain en tant qu'alternative au transport routier, et la navigabilité ne s'est pas améliorée". Pour expliquer ce constat, la Cour estime que "les projets cofinancés par l'UE, dans le cadre d'une stratégie visant à augmenter l'utilisation des voies navigables, n'ont pas été mis en œuvre de manière efficace". De façon plus précise, "l'impact réduit du financement de l'UE" résulterait "de l'incapacité à éliminer les goulets d'étranglement", tels que des ponts d'une hauteur insuffisante, des écluses mal adaptées aux besoins ou une capacité des voies d'eau non dimensionnée à la densité du trafic.

Plusieurs causes de l'inefficacité des investissements communautaires sont relevées. À commencer par le manque d'adhésion des États membres aux priorités fixées par la Commission Européenne. Pour la Cour, ils "y ont accordé peu d'attention", avec pour conséquence l'absence de "stratégie générale cohérente entre les États membres reliés par les corridors principaux".

Une deuxième cause concerne le montant des financements alloués pour supprimer les goulets d'étranglement sur les réseaux fluviaux. Sans le chiffrer avec précision, la Cour estime que l'investissement nécessaire à l'élimination de ces freins "est largement supérieur au montant des crédits alloués par l'UE. Pour combler cet écart, des financements supplémentaires provenant de sources nationales et/ou privées sont nécessaires".

La troisième cause soulevée : "Les stratégies de l'UE n'accordent pas une attention suffisante à l'entretien des cours d'eau et aux aspects politiques et environnementaux".

Force est de constater que ces analyses trouvent une parfaite illustration en France. Même si, comme nous le rappelions, les institutions européennes actant du caractère impécunieux des ressources nationales, ont décidé d'y suppléer en partie au travers du nouveau plan du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (« MIE ») doté d'une enveloppe en hausse de 30 % par rapport au précédent avec des participations pouvant aller jusqu'à 40 % pour les travaux et 50 % pour les études.

Mais chaque Etat-Membre aura le même réflexe consistant à vouloir boucler ses financements grâce à la manne européenne, laquelle, amputée par le Plan Juncker, ne pourra manifestement faire face à la totalité des demandes ou en toutes hypothèses pas au niveau escompté, la faute de la non réalisation d'infrastructures jugées prioritaires au plan national revenant in fine à l'Europe ...

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Il convient de rappeler que PROVOIDEAU ayant vocation à agir en vue de la promotion des voies navigables, de suivre et préparer, lorsqu'on lui en donne l'occasion, l'exécution des plans et schémas directeurs intéressant les voies navigables françaises, propose à la fois :

- un fil conducteur à la politique fluviale du pays et aux équipements nécessaires à sa mise en œuvre, cette dernière pour être efficace exige de la constance ;
- les voies et les moyens pour répondre à la crise que traverse la filière professionnelle, cette dernière attend de la réactivité de la part des autorités et acteurs concernés ;
- un programme et un calendrier réalistes pour la réalisation des aménagements essentiels pour le court terme et la préservation de l'avenir, tous deux induisent volontarisme et conviction.

PROVOIDEAU se satisfait d'avoir pu commencer à voir partagées ses analyses ou au moins une partie d'entre elles, dans le cadre des différentes initiatives prises par les Pouvoirs Publics en 2014, à défaut d'avoir pu observer la mise en œuvre des mesures qui en découlent.

2015 se situe dans la droite ligne des analyses qui viennent d'être formulées.

La Conférence Nationale sur le Fret Fluvial lancée en 2014 et qui fera l'objet d'un point d'étape en seconde partie d'année 2015, doit à notre sens trouver son prolongement dans le domaine des infrastructures, cette période coïncidant d'ailleurs avec l'adoption du Plan stratégique de VNF et le Contrat d'Objectifs et de Performance.

Par ailleurs, deux textes « cadres » renforcent au moins dans le principe la priorité au transport fluvial : la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, plus connue sous le nom de Loi Macron, qui a été promulguée le 6 Août 2015, et la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte promulguée le 17 Août 2015.

Le premier de ces deux textes porte création de la société de projet, destinée à assurer le portage notamment financier du projet de canal à grand gabarit Seine - Escaut.

Le second pose que l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier. L'État définira une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial.

Le sujet majeur d'attention pour PROVOIDEAU restera le niveau d'engagement financier de l'Etat et au-delà la refondation du modèle économique du système fluvial français pour mettre en œuvre la feuille de route qui aura été ainsi précisée espérons-le une fois pour toutes.
