

# Objectif 2030 pour Saône-Moselle/Saône-Rhin

**Les conclusions du rapport Duron, reléguant le projet de liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin à l'horizon 2050, peinent à être digérées. Le Consortium international pour le développement des voies navigables veut le faire savoir. Interview de Françoise Branget, sa présidente déléguée.**

**NPI - Alors que Saône-Moselle/Saône-Rhin a été reconnu par l'Union européenne comme projet d'infrastructure prioritaire des RTE-T d'ici à 2030, le gouvernement français a repoussé sa réalisation à 2050. Existe-il un paradoxe ?**

**Françoise Branget** - Les deux branches sont inscrites à l'échéance 2030 dans le Grenelle de l'environnement et dans le réseau central des RTE-T. Des crédits européens sont disponibles sur la période 2014-2020 pour le financement d'études, à condition d'envisager la réalisation de l'infrastructure d'ici à 2030. Nous nous inscrivons dans l'affichage de cette volonté politique européenne, alors qu'au niveau national, la relégation du projet à l'horizon 2050 nous fait comprendre qu'il existe une hiérarchisation des financements.

Je trouve que c'est difficilement admissible pour des élus et des professionnels de la voie d'eau qui voient encore toutes leurs espérances décalées. Au moment de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport, on a dit que les 245 Mld € d'investissement nécessaires à la réalisation des 70 projets représentaient un montant exorbitant. On a oublié de préciser qu'il s'agissait de 245 Mld jusqu'en 2030. En comptant entre 20 et 40 % d'aides de l'Union européenne, cela ramène l'effort des collectivités à 8 à 10 Mld €/an d'investissements d'avenir pour l'équipement du pays. Malheureusement, on constate qu'en France, on coupe plus facilement dans l'investissement d'avenir que dans le fonctionnement. C'est déplorable.

**NPI - Le Consortium compte des membres européens dans ses rangs et se situe dans un territoire rhénan trination-**



Doc. Collection personnelle

**Françoise Branget, présidente déléguée du Consortium international pour le développement des voies navigables.**

**nal. Cette identité européenne constitue-t-elle une force ?**

**F. Branget** - Nous nous sentons plus forts avec nos voisins allemands et suisses, même si ce ne sont pas eux qui ont un pouvoir décisionnel sur ce qui se passe en France. La dimension internationale du Consortium facilite un accueil favorable auprès des instances européennes. Nous avons ainsi noué des contacts au niveau de la Commission, des fédérations européennes du transport fluvial ou encore de l'Union européenne des CCI. Mais c'est au niveau du gouvernement français que les décisions vont être prises ou pas. Or, si nous avons l'oreille des Européens, nous n'avons pas celle des responsables politiques français.

**NPI - A l'automne 2013, l'association Seine-Moselle-Rhône/SMR, présidée par André Rossinot, a porté une « main tendue » au Consortium. Quels sont les perspectives de cet accord ?**

**F. Branget** - Nos deux associations ont signé un premier protocole en 2007. Celui-ci est

obsolète depuis 2009 et le Grenelle de l'environnement, qui inscrit les deux branches du projet sur un pied d'égalité. Depuis les conclusions du rapport Duron, rendues en juin 2013, et la relégation du projet à l'horizon 2050, nous sommes sur le même registre et souhaitons un rendu complet des études engagées par le gouvernement. Ainsi, le Consortium va-t-il proposer à SMR la rédaction d'un nouveau protocole d'accord. Nous devons prendre des dispositions communes, partager des objectifs et faire conjointement du lobbying, tout ceci dans l'objectif de voir un jour le projet Saône-Moselle/Saône-Rhin se réaliser.

**NPI - Qu'attendez-vous du nouveau ministère de l'Environnement, depuis le remaniement opéré en avril dernier ?**

**F. Branget** - Frédéric Cuvillier a été reconduit aux transports, mais c'est à Ségolène Royal que nous allons adresser une lettre, pour l'interpeller et connaître sa sensibilité au fluvial. Pour le moment, chaque fois que S. Royal s'est exprimée, elle n'a pas montré un grand intérêt pour la voie d'eau. On aimerait qu'en tant que ministre de l'Environnement, elle prenne conscience de tout l'intérêt de cette liaison, qui est un outil considérable aussi bien pour la protection de l'environnement que pour répondre aux problématiques du transport de fret.

**NPI - Quels sont les axes de travail du Consortium pour les prochains mois ?**

**F. Branget** - Nous menons tout d'abord un travail de lobbying au niveau national. Au début de l'année 2014, nous avons transmis la résolution adoptée lors de notre assemblée générale (NPI décembre 2013, p. 36), qui consiste à dire « nous voulons la poursuite des études et un rendu de leurs résultats ». Nous avons ainsi interpellé l'ensemble des parlementaires de l'axe Saône-Moselle/Saône-Rhin. Cela représente 187 élus, invités à adresser des questions au gouvernement selon trois orientations : l'avancement des études en cours, la priorité du projet au regard de son classement dans le Grenelle de l'environnement et dans les RTE-T et enfin, son enjeu en termes

d'environnement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, nous prévoyons d'organiser en 2015 une grande manifestation qui fédèrerait tous les partenaires et associations du transport fluvial, pour montrer le poids économique du secteur, sa volonté, sa capacité de mobilisation. Des « Etats généraux du fluvial », en quelque sorte. Durant les prochains mois, nous travaillerons également à la rédaction du protocole avec l'association SMR. Enfin, de nouveaux députés siègeront au Parlement européen à compter de juillet. Ils formeront une nouvelle commission Transport, que nous allons solliciter. Il est en effet incontournable d'approcher à la fois les députés européens et français. Toutes ces actions ne visent cependant qu'un seul objectif : le retour du projet Saône-Moselle/Saône-Rhin au calendrier de 2030.

*Propos recueillis par Lucie Dupin ■*

Une vingtaine de questions écrites a été déposée auprès du gouvernement, suite à la démarche de lobbying initiée par le Consortium auprès des parlementaires français. Une première réponse est tombée le 3 juin dernier, en réaction à la question de Rémi Delatte, député UMP de Côte-d'Or, qui souhaitait savoir quand les conclusions des études réalisées au sujet de Saône-Moselle/Saône-Rhin ainsi que le rapport d'étape attendu par les professionnels seraient rendus publiques. Le gouvernement a fait savoir que « La commission « Mobilité 21 », considérant que ce projet s'inscrit dans une logique de réalisation qui peut aller de long à très long terme, l'a classé dans les projets à horizons plus lointains, après 2050, quel que soit le scénario financier considéré. Compte tenu de cette perspective, la poursuite d'études sur le projet serait contraire au principe de responsabilité budgétaire auquel le gouvernement est attaché ».

De son côté, *Voies navigables de France* vient pourtant de faire savoir qu'il a poursuivi les travaux de finalisation des études techniques et la synthèse des études socio-économiques concernant la liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin. Celles-ci seront intégrées au cadre de travail de la Commission européenne concernant le corridor multimodal mer du Nord-Méditerranée.

*L. D. ■*

## Promofluvia

# Un programme dense et stimulant

**Après la Loire en 2013, c'est dans la Drôme, à Portes-lès-Valence, que Promofluvia, association de valorisation et de promotion de la voie d'eau, a choisi de tenir sa 32<sup>e</sup> assemblée générale. Au menu de cette réunion, un programme dense, un foisonnement d'idées et un simulateur de pilotage qui sera bientôt une réalité.**

Malgré quelques retards, le simulateur devrait entrer en fonction en 2015. Jean-François Gros, président de Promofluvia, a illustré la complexité du projet en rappelant que le système comprendra notamment 22 unités centrales pour le piloter, cinq vidéoprojecteurs, 31 écrans d'ordinateur, un système audio, un écran périphérique de 1,70 m de hauteur et 1 300 m de câbles... La réception des logiciels informatiques du simulateur a déjà été effectuée. Celle de la cabine est prévue pour fin septembre et l'installation globale dans les locaux de Promofluvia, sur le Port de Lyon, est attendue en octobre.

En 2011, l'association a obtenu le renouvellement, pour trois ans, de l'agrément permettant d'assurer la formation de candidats à l'obtention de l'attestation spéciale « passagers » nécessaire à la conduite de bateaux à passagers dans les eaux navigables intérieures. Promofluvia assure les épreuves théoriques et pratiques des examens. Ce sont 132 stagiaires qui ont ainsi bénéficié de cette formation en 2013, lors des douze sessions organisées à Lyon, Marne-la-Vallée, Evian et Montélimar. La mise en service du simulateur devrait permettre le démarrage d'une formation « radar » complémentaire, espère l'équipe de Promofluvia.

## LE DÉVELOPPEMENT DE LA VOIE D'EAU POUR CREDO

L'assemblée générale de l'association a également été l'occasion d'évoquer l'activité de sa commission « transports », qui s'est réunie plusieurs fois en 2013 avec Anne Estingoy, ancienne chef de l'arrondissement développement de la voie d'eau de VNF Lyon, aujourd'hui chef du département voirie au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques/CERTU, et Monique Ullmann. Les réflexions menées au sujet d'actions visant

les clients potentiels de la voie d'eau dans un rayon de 100 km autour du Rhône ont été approfondies dans le cadre d'une commission de prospection créée au sein du Comité des ports. Michel Carvaillo, responsable de l'Agence de développement du fret fluvial mise en place par ce dernier et cofinancée par VNF, le GPMM et la CNR, a déjà contacté 190 entreprises. Il travaille sur tous les produits stockés et référencés dans les ports rhodaniens.

J.-F. Gros a également évoqué la constitution en cours d'un groupe de travail concernant les ports de plaisance. Promofluvia réfléchit par ailleurs à l'opportunité d'adhérer au cluster logistique Rhône-Alpes pour renforcer encore la promotion de la voie d'eau dans le milieu du transport. L'association va en outre engager une démarche auprès de la préfecture du Rhône pour obtenir un agrément en matière d'urbanisme. « Cela nous permettrait d'intervenir dans les procédures d'élaboration des documents d'urbanisme tels que les PLU et les SCOT, pour y faire entendre la voix du transport fluvial », explique son président. Enfin, Promofluvia a proposé ses compétences dans le cadre de la réalisation d'une étude concernant le développement du transport de marchandises sur le canal de Roanne à Digoïn.

Après une intervention de Matthieu Blanc, vice-président de Promofluvia et directeur régional de la CFT, sur la crise du transport fluvial de vrac secs qui contrarie « un marché globalement en croissance », le problème de l'accès aux granulats le long des rivières a été posé par un industriel. Les autorisations semblent de plus en plus difficiles à obtenir. « Le problème vient de la loi sur l'eau. Alors pourquoi ne pas s'adresser non seulement aux élus municipaux mais, mieux encore, aux échelons supérieurs : aux députés », a estimé M. Gros. Lobbying, quand tu nous tiens...

*A. B. ■*