

Corridor Rotterdam-Marseille : le multimodal contre le fluvial ?

En proposant que les études économiques réalisées pour Saône-Moselle / Saône-Rhin servent la multimodalité dans le cadre du corridor Rotterdam - Marseille, VNF s'expose à l'accusation de ne plus soutenir les liaisons inter-bassins à grand gabarit.

Quelles perspectives d'aménagement, quelles stratégies fluviales et inter-modales pour le corridor multimodal mer du Nord - mer Méditerranée, défini dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ? Tels étaient les thèmes abordés par l'association *Seine-Moselle-Rhône* lors de sa réunion du 18 février 2015, qui s'est tenue à Paris à l'issue de son assemblée générale, sous la présidence d'André Rossinot, président de la Communauté urbaine du Grand Nancy.

LE CORRIDOR POUR REMPLACER LA LIAISON ?

Pascal Girardot, directeur général délégué de *Voies navigables de France / VNF* est venu y présenter les études menées par l'établissement public sur le corridor mer du Nord - Méditerranée. D'emblée, il a recommandé la lecture du rapport de Pêter Balazs, coordinateur européen pour le corridor mer du Nord - Méditerranée pour la période 2014-2020. Ce document, dont la première version a été publiée en octobre 2014, a fait l'objet en décembre d'une seconde mouture qui est actuellement soumise aux Etats. « *L'essentiel du réseau VNF à grand gabarit se trouve dans ce couloir multimodal, seul le Rhin et la Seine aval ne s'y trouvant pas* », a souligné P. Girardot. « *Le rapport d'octobre met en évidence les maillons fluviaux manquants : Saône-Moselle-Rhin et Seine-Nord, ce dernier ayant été déclaré prioritaire [par la Commission européenne lors des journées RTE-T qui se sont tenues en octobre 2013] à Tallinn. Saône-Moselle / Saône-Rhin figure en bonne place dans le rapport d'octobre, même si ce projet n'a pas été déclaré prioritaire à Tallinn. Espérons qu'il sera encore présent dans le rapport définitif* ».

P. Girardot a ensuite fait état des études techniques et socio-économiques menées par VNF au sujet du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin, qui ont été arrêtées



De gauche à droite : Jacques Trorial, président délégué de l'Union des ports de France, Hélène Thiébaud, directrice de la communication du Port autonome de Liège, et André Rossinot, président de la Communauté urbaine du Grand Nancy et président de l'association *Seine-Moselle-Rhône*, écoutent Pascal Girardot, directeur général délégué de *Voies navigables de France*.

en décembre 2013, lorsque la décision a été prise par le ministère des Transports de mettre fin au débat public sur ce projet. Afin de ne pas laisser les études socio-économiques inexploitées, en particulier les projections de trafic et les études portant sur les filières, VNF s'est lancé, grâce à des financements de l'Union européenne, dans une « *étude partenariale des modes massifiés, inscrite dans le corridor* ». Il s'agit, en collaboration avec RFF et le Port de Marseille, de travailler sur les liens possibles entre le fer et le fleuve, à l'échelle du corridor mer du Nord - Méditerranée.

LA MULTIMODALITÉ NE SE DÉCRÈTE PAS

Accusé d'entretenir une certaine ambiguïté, le dirigeant de VNF s'est attiré les foudres de certains membres de l'association *Seine-Moselle-Rhône*. « *VNF ne soutient plus la mise à grand gabarit, préférant parler de corridor et d'intermodalité plutôt que de Saône-Moselle et de Saône-Rhin* », a ainsi déploré Françoise Branget, vice-présidente de l'association et présidente déléguée du *Consortium international pour le développement des voies navigables*. « *Il y a un double discours, car le fluvial n'est en fait pas pris en compte dans les études multimodales. C'est*

d'autant plus surprenant que c'est VNF lui-même qui a proposé de réaliser ces études dans le cadre du corridor. Une solution de report du fret vers le fer est certes intéressante, mais cela ne suffira pas à faire face au flux de camions ».

« *L'intermodalité peut être utile, mais si VNF et RFF veulent que les Régions s'engagent, il faut faire preuve de plus de clarté, d'autant que la réforme territoriale instaurera entre la nouvelle Région et VNF un rapport de forces sans commune mesure avec ce qu'il était précédemment* », a ajouté A. Rossinot, en regrettant l'absence d'une présentation globale du projet. « *Les études réalisées par VNF doivent être utiles au fluvial* ».

Seul Jean-François Dalaise s'est inscrit en défense de l'action menée par VNF, ou du moins s'est-il montré confiant quant à la conclusion des études : « *Les études multimodales menées par VNF sont sans ambiguïté : elles n'ont pas pour but de relancer le projet Saône-Moselle-Rhin. Mais la multimodalité ne se décrète pas. S'il n'y a pas d'infrastructure, ce ne sont pas le fer et la voie d'eau, même combinés entre eux, qui peuvent être une solution. Ces études remettront donc en selle le projet qui est le nôtre car, même si ce n'est pas leur but, ce sera leur conclusion* » !

E. B. ■