

Consortium international pour le développement des voies navigables

Des états généraux du fluvial en 2016

C'est un programme de travail particulièrement riche qu'a dévoilé le Consortium international pour le développement des voies navigables à l'occasion de sa dernière assemblée générale.

Le Consortium international pour le développement des voies navigables ne baisse pas les bras. Même si le projet Saône-Moselle / Saône-Rhin est entré dans une phase de statu quo, l'association poursuit son travail de lobbying. Objectif dévoilé par sa présidente déléguée, Françoise Branget : amener le gouvernement à réviser sa position dans ce dossier, à l'occasion de la « revoyure » des conclusions du rapport de la commission « Mobilité 21 », en 2017.

A court terme, le Consortium attend toujours la restitution des études d'impact socio-économique et techniques réalisées par VNF



Philippe Richert et Françoise Branget, président et présidente-déléguée du Consortium, écoutent attentivement leurs membres, au côté du secrétaire général, Patrick Hell.

dans la perspective d'un débat public qui n'a jamais eu lieu. « Elle a été demandée de multiples fois, à différents échelons. Mais de mois en mois, cette restitution est repoussée. Elles établiraient que les flux seraient plus importants côté Alsace qu'en Lorraine ».

Autre cheval de bataille : la prise en compte du projet « Saône-Moselle / Saône-Rhin » dans le cadre des études de potentiel de trafic et de faisabilité de mise en service de chaînes logistiques intermodales dans le corridor multimodal n° 9 (mer du Nord - Méditerranée), études dont VNF assure le pilotage et qui sont menées en parallèle à celles réalisées dans le cadre de l'UE. « Les dernières réunions de travail ont été annulées, faute de candidats », indique F. Branget. « Pourtant, les résultats de l'étude devraient être rendus à la fin de l'année. Mais l'Etat fait preuve d'une volonté délibérée de laisser la voie d'eau de côté ».

Le credo du Consortium ne s'arrête pas à la liaison Rhin supérieur - Méditerranée, rappelle sa présidente déléguée, mais inclut la promotion de la voie d'eau et du transport fluvial en général, « pour forger les conditions-cadres propices à des décisions politiques favorables à de nouveaux investissements fluviaux en matière d'infrastructures ». Son grand chantier sera, en 2016, la préparation et la mise en place de « états généraux du fluvial », pour sensibiliser les candidats aux prochaines élections présidentielles aux enjeux du secteur. Un programme ambitieux que le Consortium n'entend pas mener seul, mais en fédérant les différentes associations actives dans la promotion de la voie d'eau. ■

Infrastructures de transport : le poids des Régions

A l'occasion de l'assemblée générale du Consortium international pour le développement des voies navigables, son président Philippe Richert, également président du Conseil régional d'Alsace, a livré une analyse sans concession de la politique des transports du gouvernement : « Au regard de la situation financière actuelle, le gouvernement a mis un trait sur un certain nombre de projets, dont le projet Rhin-Rhône. Ce qui est grave, c'est que l'Union européenne accorde des moyens très importants en matière d'infrastructures de transport ; on en perd le bénéfice en sabrant dans les projets ! C'est notamment le cas pour le rail ».

Conséquence de ces coupes sombres, la situation du secteur du BTP est très difficile. « C'est à l'ensemble de notre économie que nous faisons ainsi prendre du retard. Un retard qui ne se rattrape plus : les moyens dont nous perdons le bénéfice au niveau européen iront ailleurs ! Prenons l'exemple du contrat de plan Etat - Région Alsace, dont seulement 10 % des investissements ont été réalisés. Ce sont des chantiers de l'Etat ; si ce dernier ne les engage pas, la Région ne peut le faire à sa place. Le Bade-Wurtemberg voisin - un Land qui a pourtant à sa tête un écologiste ! - a réalisé en quelques années la mise à 2 x 3 voies de son autoroute Nord-Sud. Pendant ce temps en Alsace, on n'arrive même pas à réaliser un contournement urbain ! ».

Et Ph. Richert de conclure : « Aujourd'hui, le pouvoir local est trop émietté. L'avantage de la grande Région, c'est que cette nouvelle collectivité territoriale aura davantage de poids face à l'Etat. En contrepartie cependant, cette réforme va également renforcer le pouvoir de l'échelon départemental de l'Etat ».

N. S. ■

N. S. ■

Consortium international pour le développement des voies navigables

Des états généraux du fluvial en 2016

C'est un programme de travail particulièrement riche qu'a dévoilé le Consortium international pour le développement des voies navigables à l'occasion de sa dernière assemblée générale.

Le Consortium international pour le développement des voies navigables ne baisse pas les bras. Même si le projet Saône-Moselle / Saône-Rhin est entré dans une phase de statu quo, l'association poursuit son travail de lobbying. Objectif dévoilé par sa présidente déléguée, Françoise Branget : amener le gouvernement à réviser sa position dans ce dossier, à l'occasion de la « revoyure » des conclusions du rapport de la commission « Mobilité 21 », en 2017.

A court terme, le Consortium attend toujours la restitution des études d'impact socio-économique et techniques réalisées par VNF



Philippe Richert et Françoise Branget, président et présidente-déléguée du Consortium, écoutent attentivement leurs membres, au côté du secrétaire général, Patrick Hell.

dans la perspective d'un débat public qui n'a jamais eu lieu. « Elle a été demandée de multiples fois, à différents échelons. Mais de mois en mois, cette restitution est repoussée. Elles établiraient que les flux seraient plus importants côté Alsace qu'en Lorraine ».

Autre cheval de bataille : la prise en compte du projet « Saône-Moselle / Saône-Rhin » dans le cadre des études de potentiel de trafic et de faisabilité de mise en service de chaînes logistiques intermodales dans le corridor multimodal n° 9 (mer du Nord - Méditerranée), études dont VNF assure le pilotage et qui sont menées en parallèle à celles réalisées dans le cadre de l'UE. « Les dernières réunions de travail ont été annulées, faute de candidats », indique F. Branget. « Pourtant, les résultats de l'étude devraient être rendus à la fin de l'année. Mais l'Etat fait preuve d'une volonté délibérée de laisser la voie d'eau de côté ».

Le credo du Consortium ne s'arrête pas à la liaison Rhin supérieur - Méditerranée, rappelle sa présidente déléguée, mais inclut la promotion de la voie d'eau et du transport fluvial en général, « pour forger les conditions-cadres propices à des décisions politiques favorables à de nouveaux investissements fluviaux en matière d'infrastructures ». Son grand chantier sera, en 2016, la préparation et la mise en place de « états généraux du fluvial », pour sensibiliser les candidats aux prochaines élections présidentielles aux enjeux du secteur. Un programme ambitieux que le Consortium n'entend pas mener seul, mais en fédérant les différentes associations actives dans la promotion de la voie d'eau. ■

Infrastructures de transport : le poids des Régions

A l'occasion de l'assemblée générale du Consortium international pour le développement des voies navigables, son président Philippe Richert, également président du Conseil régional d'Alsace, a livré une analyse sans concession de la politique des transports du gouvernement : « Au regard de la situation financière actuelle, le gouvernement a mis un trait sur un certain nombre de projets, dont le projet Rhin-Rhône. Ce qui est grave, c'est que l'Union européenne accorde des moyens très importants en matière d'infrastructures de transport ; on en perd le bénéfice en sabrant dans les projets ! C'est notamment le cas pour le rail ».

Conséquence de ces coupes sombres, la situation du secteur du BTP est très difficile. « C'est à l'ensemble de notre économie que nous faisons ainsi prendre du retard. Un retard qui ne se rattrape plus : les moyens dont nous perdons le bénéfice au niveau européen iront ailleurs ! Prenons l'exemple du contrat de plan Etat - Région Alsace, dont seulement 10 % des investissements ont été réalisés. Ce sont des chantiers de l'Etat ; si ce dernier ne les engage pas, la Région ne peut le faire à sa place. Le Bade-Wurtemberg voisin - un Land qui a pourtant à sa tête un écologiste ! - a réalisé en quelques années la mise à 2 x 3 voies de son autoroute Nord-Sud. Pendant ce temps en Alsace, on n'arrive même pas à réaliser un contournement urbain ! ».

Et Ph. Richert de conclure : « Aujourd'hui, le pouvoir local est trop émietté. L'avantage de la grande Région, c'est que cette nouvelle collectivité territoriale aura davantage de poids face à l'Etat. En contrepartie cependant, cette réforme va également renforcer le pouvoir de l'échelon départemental de l'Etat ». ■