

**Objet : lettre ouverte aux candidats à l'élection présidentielle 2017**

**Concerne : valorisation du transport fluvial  
et réalisation de la liaison Saône-Rhin**

Mulhouse, le 10 avril 2017

Madame, Monsieur,

Notre association fédère sous l'angle international de nombreuses collectivités, établissements publics, associations et personnalités qualifiées, tous mobilisés en faveur de la promotion du transport fluvial et du développement de ses infrastructures. Dans ce contexte, elle œuvre plus particulièrement en faveur de l'interconnexion des bassins rhénan et rhodanien par la réalisation d'une liaison fluviale performante entre la Saône et le Rhin.

A cet égard, nous souhaiterions attirer votre attention sur l'enjeu majeur, pour la France, de mieux valoriser, dans le cadre notamment de la prochaine mandature présidentielle, les atouts intrinsèques du transport fluvial au sein des chaînes logistiques multimodales. Ceci, afin de renforcer la performance globale de notre système de transport et par répercussion, la compétitivité de nos entreprises et le développement de l'emploi, dans un contexte de globalisation mondiale de l'économie et de désormais incontournables prises en compte du développement durable et de préservation des ressources énergétiques.

A ce titre, le transport fluvial permet en effet le transport, dans des conditions optimales de sécurité, de respect du développement durable et à un prix très compétitif, de tous types de marchandises, grâce notamment à la conteneurisation. Il s'avère également particulièrement propice au transport des masses indivisibles et constitue à cet égard une alternative très attractive et durable à leur acheminement par convois exceptionnels routiers. Il renforce également la compétitivité internationale de nos ports maritimes et fluviaux, en ce qu'il permet leur desserte, par flux massifiés, depuis et à destination de leur hinterland, dont il favorise l'extension. Il comporte, au-delà du transport de fret, une dimension « voyageurs » aux grandes potentialités, grâce au développement du tourisme fluvial sur ses infrastructures mais également, du fait de l'aquatropisme, le long de ses berges, dont l'aménagement privilégie désormais une inscription écologique optimale dans leur environnement.

PJ : une plaquette de présentation  
de l'association et de ses objectifs

Une valorisation de ses atouts intrinsèques nécessite toutefois, pour le transport fluvial, de pouvoir bénéficier d'infrastructures modernes, interconnectées et inscrites au sein des réseaux européens. Or le retard pris à ce titre par notre pays s'avère flagrant et pénalise notre compétitivité, en dépit du prochain lancement du projet Seine-Nord, dont nous saluons l'engagement. Il nous semble de ce fait indispensable de renforcer les investissements susceptibles d'améliorer la performance de ce mode de transport, notamment par la poursuite de la réalisation des liaisons interbassins, permettant aux opérateurs fluviaux de bénéficier de l'effet réseau et d'élargir leurs marchés, et à notre pays de mieux s'intégrer dans la dynamique fluviale européenne, tout en stimulant l'activité économique et le développement de l'emploi.

Dans cette perspective, le Consortium réaffirme l'intérêt manifeste du projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » et notamment de sa branche EST, une liaison navigable Saône-Rhin reliant Pagny (extrémité septentrionale de l'axe Rhodanien à grand gabarit) à Mulhouse, au débouché méridional de l'axe Rhénan français. De toutes récentes études de trafic pilotées pour le compte de l'Etat par l'établissement public Voies navigables de France, datant des années 2010, laissent par ailleurs présager un important potentiel de trafic fluvialisé sur cette liaison, oscillant entre 7 et 15 millions de tonnes à l'horizon 2030/2050, en fonction des scénarii retenus.

Le Consortium rappelle au passage que le projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » figure en qualité de priorité au sein du Réseau Transeuropéen Transport, au sein d'un « core network » que l'Union Européenne souhaite voir opérationnel au plus tard en 2030, condition sine qua non à l'obtention de concours européens confortés, allant jusqu'à 40 % du montant de l'investissement. Par ailleurs, il rappelle que le projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » a également été pris en compte dans le corridor multimodal Rotterdam/Antwerpen/Marseille (Mer du Nord/Méditerranée), renforçant la portée et l'intérêt européens du projet. Enfin, il relève que le projet figure dans le texte de la Loi « Grenelle de l'environnement de 2009 » toujours en application.

Une meilleure prise en compte, dans la politique nationale des transports de la prochaine mandature présidentielle, d'une réelle et indispensable ambition fluviale pour notre pays, se traduisant notamment par la relance du projet Saône-Rhin et par sa réalisation à l'horizon 2030, conformément aux attentes de l'Union Européenne, nous semble de ce fait un objectif prégnant pour le nouveau gouvernement de la France, notamment dans la perspective d'une révision en 2018 de la programmation des nouvelles infrastructures de transport, dans le cadre de la revoyure du rapport de la commission « mobilité 21 » de 2013 (« rapport Duron »).

Nous serions très intéressés de connaître les observations et commentaires que suscitent ces éléments auprès de vous et dans l'attente de votre réponse, vous prions de croire, Madame, Monsieur, en notre haute considération.

La Présidente,



Françoise BRANGET