

Madame Marie-Guite DUFAY
Présidente de la région
Bourgogne Franche-Comté
4 square CASTAN
CS 51857
25031 BESANCON CEDEX

Objet : contribution

Concerne : SRADDET Bourgogne Franche Comté

Mulhouse, le 17 novembre 2017

Madame la Présidente,

Notre association à laquelle la Région Bourgogne Franche-Comté vient d'adhérer ce 17 novembre, ce dont vous me permettrez de vous remercier très chaleureusement, fédère sous l'angle international de nombreuses collectivités, établissements publics, associations et personnalités qualifiées, mobilisés en faveur de la promotion du transport fluvial et du développement de ses infrastructures.

Le Consortium œuvre plus particulièrement en faveur de la promotion du transport fluvial et du développement de ses infrastructures et, à cet égard, elle promeut notamment l'interconnexion des bassins rhénan et rhodanien par la réalisation d'une liaison fluviale performante entre la Saône et le Rhin. Dans ce contexte, nous souhaitons vous faire part de notre contribution aux réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du SRADDET de la région Bourgogne Franche-Comté.

La COP 21, confirmée par l'actuelle COP 23 qui se déroule à Bonn, a mis en exergue l'extrême urgence climatique au niveau mondial, et pour y remédier, l'impérieuse nécessité de prendre des mesures drastiques dans les toutes prochaines années, afin notamment de limiter les gaz à effet de serre.

Déjà en 2009 et 2010, les lois Grenelle 1 et 2 et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, avaient affirmé la nécessité d'engager à cette fin des investissements dans des projets d'infrastructures de transport autorisant et favorisant un report modal plus conséquent de la route vers le mode fluvial tout particulièrement. Le principe de relance d'un projet de liaison fluviale interconnectant les bassins du Rhône et du Rhin avait été acté à cette occasion au sein du 1^{er} Grenelle de l'environnement, dans la perspective d'un projet fluvial global, à deux branches :
« Saône-Moselle, Saône-Rhin ».

Une valorisation des atouts de la voie d'eau, dans la perspective d'un renforcement du report modal en provenance de la route pour répondre aux impératifs de la transition écologique et énergétique, 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. Il nous semble de ce fait indispensable d'assurer dans les prochaines années 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, ainsi qu'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 fluvialisable 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 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.

Une meilleure prise en compte, dans la politique nationale des transports de la prochaine décennie, 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 une nouvelle politique infrastructurelle de notre pays et de notre Région, s'inscrivant dans cette ambition de transition écologique et énergétique et de développement durable.

Il nous semblerait à cet égard hautement souhaitable que le SRADDET de la Région Bourgogne Franche-Comté intégrât explicitement ces éléments et enjeux stratégiques dans sa version finale.

Nous vous remercions pour l'intérêt que vous aurez témoigné à notre contribution et pour la prise en compte de nos observations dans les réflexions que vous menez à cet égard, et vous prions de croire, Madame la Présidente, en notre haute considération.

La Présidente,

Françoise BRANGET

2/2