Infrastructures/Institutions —

Première

Air Liquide et ADP ont inauguré le 7 décembre une station de distribution d'hydrogène pour véhicules routiers à l'aéroport d'Orly. La nouvelle station est la première de ce type en zone aéroportuaire en France. Elle alimentera la flotte de taxis parisiens Hype fonctionnant à l'hydrogène, qui disposaient déjà d'une station de recharge installée par Air Liquide près du pont de l'Alma à Paris. Cette flotte compte plus de 50 véhicules à hydrogène et vise le chiffre de 600 taxis d'ici à 2020. Air Liquide a annoncé la poursuite en 2018 des implantations en région parisienne, l'une notamment à l'aéroport de Roissy-Charlesde-Gaulle.

Inauguration

La production industrielle a connu une accélération en octobre en France, progressant de 1,9 % contre 0,8 % le mois précédent, selon l'Insee. La production manufacturière a enregistré une hausse plus forte encore, atteignant 2,7 % contre 0,6 % en septembre. La production a connu notamment une forte accélération dans les biens d'équipement (+ 6,1 % en octobre après + 0,1 % en septembre). Au cours des trois derniers mois. la production industrielle a connu une hausse de 1,1 %. Sur un an, elle bondit de 1,9 %.

SAÔNE-RHIN

FLUVIAL

En attendant des jours meilleurs

Les associations de promotion de la liaison grand gabarit Saône-Rhin entretiennent la flamme en espérant une meilleure attention de l'État à la voie d'eau.

absent des Assises

de la mobilité"

Avec vaillance, les deux associations de promotion de la liaison fluviale à grand gabarit entre Saône et Rhin poursuivent leur action. Saône-Rhin Europe et le Consortium international pour le développement des voies navigables ont tenu en novembre et début

décembre leurs assemblées générales respectives. Autour du même constat, peu réjouissant de leur point de vue : le dossier qu'elles

défendent n'a pas avancé en un an. En mars dernier, la tant attendue restitution des études sur le projet Saône-Moselle-Saône-Rhin a été "décevante", juge Pascal Viret, président de Saône-Rhin Europe : études incomplètes, présenta-tion à vitesse "grand V", version transmise a posteriori expurgée de plusieurs chiffres, l'impression a dominé que l'État s'est contenté du minimum syndical.

Les récentes Assises de la mobilité n'ont pas davantage enthousiasmé Françoise Branget, présidente du Consortium : "Le fret est largement absent du débat, il est réduit à la logistique urbaine de proximité. Ces rencontres confirment la posture du renoncement aux grands projets pour concentrer les moyens sur l'amélioration des services". Le "désintérêt pour la voie d'eau" se lit

dans le chiffre de 1,1 % des investissements en infras-"Le fret est largement sements en minastructures de transport que la France lui a consacrée depuis 1990, "trois fois moins que l'Allemagne voi-

sine qui a un réseau fluvial deux fois moins long", soulignent Françoise Branget et Pascal Viret.

ÉLARGIR L'HINTERLAND

Dès lors, inscrire le fluvial au cœur de la loi d'orientation sur les mobilités et remettre Saône-Moselle-Saône-Rhin sur le haut de la pile des projets du Snit (Schéma national des infrastructures de transport) représentent un haut défi pour 2018. Mais les deux associations sont prêtes à le relever. Elles vont reprendre leur



bâton de pèlerin auprès des élus, des services de l'État et du monde socio-économique. Elles ont quelques cartes dans leurs mains. D'une part, la confirmation de l'intérêt des débouchés maritimes pour ce projet de liaison intérieure. "Le port de Marseille nous a encore rappelé récemment sa volonté de capter un hinterland élargi, jusqu'à la Franche-Comté et l'Alsace", soulignent les deux présidents.

L'ATOUT DES CORRIDORS **EUROPÉENS**

D'autre part, la pertinence du projet à l'échelle européenne, du fait de sa localisation à l'intersection de plusieurs corridors. Comme un symbole, au moment même de l'AG du Consortium, la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur qui réunit les représentants des États et des collectivités, appelait en séance plénière à "renforcer l'intégration européenne" dans ce territoire transfrontalier, "notamment par la multiplication des interconnexions entre les deux corridors Méditerranée-mer du Nord et Rhin-Alpes". Il ne reste plus qu'à passer des paroles aux

Mathieu NOYER

