

MULTIMODAL

RÉACTIVER le Rhin-Rhône ferroviaire

L'association de promotion de la liaison fluviale Saône-Rhin appelle à relancer les études pour une solution par le rail qui soit une alternative à la voie d'eau dans un premier temps, puis son complément.



Le tracé d'une potentielle liaison fluviale Saône-Rhin devra être défini de façon à préserver les bords de la Saône

© JEAN-LUC RIGAUD

Avancer sur deux pieds, c'est toujours mieux que sur un seul. Le Consortium international des voies navigables et multimodales

pourrait faire sien ce postulat, en conclusion de sa récente assemblée générale. À cette occasion, l'association basée en Alsace de promotion de la liaison fluviale

Saône-Rhin a appelé à réenclencher les démarches pour combler le vide de grand gabarit pour le fret entre les deux bassins... grâce au rail.

Cette hypothèse, résumée par l'expression Rhin-Rhône ferroviaire, avait émergé dans les années 2010 et débouché sur une étude de potentiel de trafic et de tracé en 2018. "Le Consortium préconise le lancement, dans les meilleurs délais, d'une étude d'opportunité, socio-économique et technique" qui actualiserait les données de la précédente. Celle-ci avait conclu à un "potentiel massifiable" de 7 à 13 millions de tonnes annuelles à partir de 2030 sur l'axe entre le Rhin supérieur et la Méditerranée, dans la continuité des évaluations de l'étude socio-économique de 2010 lorsque la concrétisation de Saône-Rhin fluvial ne semblait pas hypothétique. Depuis, la perspective s'est éloignée pour s'inscrire dans un très long terme. Or, le Consortium souhaite "qu'à plus court terme, les transports massifiés de ce corridor soient réalisés par voie ferroviaire". D'où l'enjeu d'une étude, au coût estimé à environ 1 million d'euros, qui puisse "remettre à jour les informations sur le potentiel de trafic, les parcours possibles, les aménagements nécessaires et les impacts environnementaux", souligne Jean-Michel Zorn, président de l'association.

Nulle "trahison" de cause dans cette posture, tient-il à préciser. "D'une part, elle est en phase avec notre changement de nom d'il y a quelques années qui y a intégré le mot multimodal. D'autre part, nous restons les fervents défenseurs d'une solution fluviale, qui est indispensable. L'un (le rail) n'exclut pas l'autre (la voie d'eau)."

SOLUTION INDISPENSABLE

Le consortium est d'ailleurs cosignataire de la motion de début 2022 par laquelle les acteurs français du transport fluvial ont réitéré la pertinence du Saône-Rhin fluvial et il a demandé dans sa dernière AG l'inscription du projet au programme européen RTE-T en cours de révision.

Dans son esprit, le rail pourrait apporter une première alternative à la route et créer une dynamique qui pourrait le faire cohabiter ensuite avec la voie d'eau. Tout en offrant un itinéraire de délestage au fret ferroviaire entre mer du Nord et Méditerranée, lorsque celui-ci est enrayé comme en 2017 par l'accident de chantier sur la ligne entre Karlsruhe (Allemagne) et Bâle (Suisse).

MATHIEU NOYER

MARITIME

CMAF : la transition énergétique à bras le corps pour Guillaume Vidil

Au Comité marseillais des armateurs français (CMAF), Guillaume Vidil estime qu'une variété de nouvelles techniques s'offre aux transporteurs maritimes d'aujourd'hui pour avancer plus vite en matière de transition énergétique.

Lorsque Guillaume Vidil avait pris en juin 2022 la présidence du Comité marseillais des armateurs français (CMAF), il avait assuré que la transition énergétique serait un des grands piliers de son mandat. Quatre mois après, la grande implication de l'association professionnelle marseillaise dans l'organisation du Blue Maritime Summit (lire page 10) vient confirmer ses convictions.

Pour lui, "il ne faut pas attendre l'évolution de la réglementation internationale, il faut l'anticiper". Il explique que "les membres du CMAF innoveront dans ce sens depuis longtemps. Un été chaud comme celui que nous venons de traverser fait prendre conscience de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre."

UNE PANOPLIE DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Au nom de la profession à Marseille, qui représente 10.000 emplois directs, le directeur général de la compagnie Marfret assure: "Nous avons une flotte en héritage. On s'emploie à innover pour celle-ci. Avec le slow steaming et le branchement électrique à quai, nous avons déjà des outils à disposition.

Aujourd'hui, avec le biofuel, auquel ont recours Sermap et Bourbon, et le GNL, qui a séduit le groupe CMA CGM et le croisiériste Ponant, s'offrent à nous une panoplie de carburants alternatifs".

Le président du CMAF rappelle que les compagnies disposent de nouvelles techniques telles que les scrubbers mais aussi les filtres à particules. Enfin, Guillaume Vidil ne pourrait pas aborder tous ces sujets sans évoquer le transport maritime vélique, que Marfret expérimente sur un porte-conteneurs. La compagnie a fait appel à la société néerlandaise Econowind pour doter le "Marfret Nilon" de quatre turbovoiles.

UN SURAMORTISSEMENT VERT ENCOURAGEANT

Aujourd'hui, en matière de carburant, les spécialistes s'accordent tous à dire que le GNL est devenu la solution la plus courante pour les transporteurs maritimes désireux de faire un premier pas vers un transport propre. Biocarburants, hydrogène, ammoniac... Reste à savoir aujourd'hui quels seront les carburants non-fossiles du futur permettant d'aller vers une

décarbonation totale à des coûts raisonnables pour les opérateurs. Lorsqu'il avait pris la succession de Christian Domini au CMAF, le nouveau président s'était dit

rassuré par les mesures adoptées lors du Fontenoy du maritime. Autre dossier qui avait séduit Guillaume Vidil, le suramortissement vert, sujet sur lequel

avait travaillé Annick Girardin, qui avait précédé Hervé Berville au ministère de la Mer.

VINCENT CALABRÈSE



© NOVATRANS