



**Pour un aménagement durable de l'axe  
Rhin supérieur-Rhône-Méditerranée**

Mulhouse, le 17avril 2024

Site internet : [www.consortium-rhin-rhone.eu](http://www.consortium-rhin-rhone.eu)

Contact :  
Secrétariat du Consortium/Patrick Hell:  
[contact@consortium-rhin-rhone.eu](mailto:contact@consortium-rhin-rhone.eu)  
Tel : 06.63.38.95.44

### Lettre ouverte aux candidats à l'élection européenne 2024

**Concerne: nécessité d'une véritable ambition fluviale dans la politique européenne des transports et réalisation de la connexion multimodale décarbonée des bassins du Rhône et du Rhin**

Madame, Monsieur,

Notre association fédère sous l'angle international de nombreuses collectivités, établissements publics, associations et personnalités qualifiées, tous mobilisés en faveur de la valorisation des atouts du transport fluvial et du développement de ses infrastructures. Dans ce contexte, elle œuvre plus particulièrement en faveur de l'interconnexion multimodale décarbonée, tout particulièrement à vocation fret, des bassins rhénan et rhodanien, sous l'angle tant du transport ferroviaire que fluvial. Cet axe constitue intrinsèquement un corridor stratégique d'échanges paneuropéens et est inscrit dans le Réseau Transeuropéen Transport.

A cet égard, nous souhaiterions attirer votre attention sur l'enjeu majeur, pour l'Union Européenne, de mieux valoriser, dans le cadre notamment de la prochaine mandature du Parlement Européen, les atouts intrinsèques du transport fluvial au sein des chaînes logistiques multimodales décarbonées. Ceci, afin de renforcer la performance globale de notre système de transport, de favoriser le transfert modal en provenance de la route et corrélativement de contribuer à une plus grande décarbonation des transports.

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, ceci à des tarifs très compétitifs et dans l'optique de la transition écologique et de la décarbonation des transports.

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 insertion écologique optimale au sein de leur environnement.

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. 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.

Dans cette perspective, le Consortium réaffirme l'intérêt manifeste du projet « Saône-Moselle, Saône-Rhin » et notamment de sa branche EST, une liaison navigable décarbonée Saône-Rhin reliant Pagny (extrémité septentrionale de l'axe Rhodanien à grand gabarit) à Mulhouse, au débouché méridional de l'axe Rhénan français, qu'il nous semble essentiel de réintégrer dans le RTE Transport.

Dans cette attente et afin d'assurer un fonctionnement performant de l'axe Rhin Supérieur/Rhône, il s'avère primordial d'aménager en priorité les infrastructures ferroviaires existantes, dans l'esprit d'un « Rhin-Rhône Ferroviaire Fret », en vue de les dédier partiellement au trafic ferroviaire fret massifié décarboné et d'assurer une desserte efficace du Port de Marseille. Cet axe à vocation fret figure par ailleurs dans le RTE Transport. L'Europe pourrait opportunément dans un premier temps contribuer au financement d'une étude technique et socio-économique ad hoc, hautement souhaitée par nombre d'acteurs institutionnels, politiques et économiques inscrits sur cet axe et dont la haute pertinence s'est une nouvelle fois manifestée lors du colloque sur les « logistiques décarbonées entre Rhône et Rhin », qui s'est déroulé le 23 novembre dernier à Mulhouse, sous l'égide tant du Consortium que de la CCI Alsace Eurométropole.

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

Le Président,



Jean-Michel ZORN

**Consortium International des Voies Navigables  
et Multimodales**

8 rue du 17 Novembre – 68100 MULHOUSE

Tél. +33(0) 6 63 38 95 44

Mél : [contact@consortium-rhin-rhone.eu](mailto:contact@consortium-rhin-rhone.eu)

Site internet : [www.consortium-rhin-rhone.eu](http://www.consortium-rhin-rhone.eu)