

**CONTRIBUTION**  
**DE L'ASSOCIATION SEINE-MOSELLE-RHÔNE**  
**AU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT »**

L'association Seine-Moselle-Rhône a pris connaissance avec satisfaction du rapport de travail n°1 du Grenelle de l'environnement : « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie ».

L'association se félicite de voir le transport fluvial considéré comme un élément du nécessaire rééquilibrage de l'usage des différents modes de transport de marchandises. Néanmoins, les vecteurs de son développement en matière de trafic et de sa promotion auprès des acteurs économiques mériteraient d'être précisés et davantage valorisés.

L'existence de grands projets fluviaux comme Seine-Nord Europe et la liaison Moselle-Saône constituent en effet des ancrages solides mais aussi indispensables pour conduire avec succès cette nouvelle politique de report modal et de dynamique fluviale.

**I - Accompagner la croissance du transport fluvial par la réalisation urgente d'infrastructures clés permettant de connecter le réseau national au reste de l'Europe fluviale**

Alors que le transport fluvial enregistre une forte croissance (+ 40% en 10 ans), il est important, selon l'association Seine-Moselle-Rhône, de conforter cette dynamique à travers la poursuite du maillage fluvial du territoire et l'aménagement d'infrastructures clés. Le développement de la voie d'eau constituera ainsi une réponse pertinente aux objectifs de report modal en termes de transport de marchandises récemment fixés par le Président de la République.

La réalisation de connexions entre le réseau national et l'Europe fluviale constitue un élément majeur de cette politique de report modal à moyen et long terme. Si la priorité doit être donnée à la réalisation du projet Seine-Nord Europe, dont la mise en service est attendue pour 2014, l'étude de nouvelles connexions du réseau navigable française avec le reste de l'Europe fluviale doit être poursuivie et renforcée. Dans le sillage de Seine-Nord Europe, le projet de liaison Saône-Moselle doit ainsi constituer une priorité.

**II - Construire l'après Seine-Nord Europe avec la liaison Moselle-Saône**

Alors qu'un premier volet d'études socio-économiques multimodales (voir chapitre III) a confirmé la pertinence économique du projet Moselle-Saône, il convient aujourd'hui de conforter la dynamique suscitée par ce projet afin de consolider le calendrier de maillage fluvial du territoire.

Outre le développement de mesures favorables au transport fluvial listées par le groupe d'étude n°1 du Grenelle de l'environnement (objectifs de report modal, classement de la promotion et l'utilisation du mode fluvial au rang d'intérêt général, soutien à la profession, remise à niveau du réseau navigable français...), l'association Seine-Moselle-Rhône préconise la mise en œuvre de différentes mesures qui faciliteront la poursuite du processus de maillage fluvial français, en liaison notamment avec les bassins du Rhin et du Rhône.

### **En matière de calendrier de réalisation**

- Achever dans les délais la réalisation de la deuxième phase d'études, portant sur les aspects technico environnementaux de la liaison Moselle-Saône. Cette deuxième phase d'études, d'une durée de 10 mois, se conclura par une pré-évaluation technique, environnementale, territoriale et financière des couloirs de passage potentiels.

### **En matière d'écoute des attentes du territoire**

- Favoriser l'acceptation du projet, entamer un processus pédagogique auprès des décideurs locaux et écouter les besoins des élus et des acteurs socio-économiques des territoires en matière de transport de marchandises, à travers un processus d'interview des responsables territoriaux et de remontée d'informations.

### **En matière de financement du projet**

- Confirmer les missions de l'AFITF, tout en concentrant son action sur les modes de transport alternatifs au transport routier, et conforter son fonctionnement à travers de nouvelles ressources financières pérennes.

### **En matière d'infrastructures en relation avec le projet**

- Accélérer la réalisation d'une connexion des bassins du terminal à conteneurs Fos 2XL à Marseille-Fos au canal du Rhône à Fos afin de permettre une desserte massifiée de ce terminal par la voie fluviale.
- Améliorer le gabarit du canal du Rhône jusqu'au port de Sète, afin de permettre la captation de nouveaux trafics grâce à la mobilisation d'une flotte à grand gabarit.
- Aménager un itinéraire fluvial compétitif entre Pagny sur la Saône et les ports de Marseille Fos et Sète.

## **III - Les résultats du volet d'étude préliminaire socio-économique multimodale portant sur la liaison Moselle Saône**

Ce premier volet d'études portait sur deux questions : la liaison Moselle-Saône peut-elle être une réponse pertinente à la demande de transport dans 20 ans sur ce corridor ? Quelles seraient les conséquences éventuelles de sa non réalisation ?

Les atouts de la liaison Saône-Moselle relevés par l'étude ont été ainsi mis en évidence : des réserves de capacité, un positionnement stratégique sur l'eurocorridor C2 entre la « Banane bleue » et « l'arc méditerranéen », des opportunités liées au trafic de conteneurs avec l'Asie notamment à Marseille-Fos, l'interconnexion des bassins fluviaux (sous réserve d'une homogénéité entre bassins, imposant le gabarit V b au futur canal). Les éléments défavorables pris en compte concernent la hauteur libre sous les ponts, les changements climatiques menaçant les étiages du Rhin, les risques de désindustrialisation de certaines zones économiques...

Les prévisions de trafic montrent qu'en fonction des scénarios prospectifs (fondés sur les prévisions de croissance des transports, la prise en compte de l'impact environnemental des activités économiques, l'environnement géopolitique...), le trafic fluvial sur la future liaison pourrait atteindre 15,3 millions de tonnes en 2025 dans le scénario le plus dynamique. La non réalisation de cette liaison entraînerait une dégradation plus rapide de la circulation sur les autoroutes, des risques importants d'engorgement avec une perte d'attractivité des régions concernées. Le Port de Marseille y perdrait un atout pour attirer de nouvelles lignes de conteneurs et le réseau de ports intérieurs serait privé d'opportunités de développement logistique.

Le Comité de pilotage politique composé des différents financeurs des études a validé les conclusions de cette étude socio-économique et décidé de lancer la deuxième consacrée aux études techniques et environnementales. Cette phase correspond à une première approche de la faisabilité de cette liaison fluviale envisagée au gabarit Vb pour un itinéraire homogène sur l'ensemble de l'axe Coblence-Marseille. Il s'agira d'analyser le territoire et d'identifier des couloirs de passage potentiels, fuseaux destinés au choix du futur tracé.

*Créée en 1999 et présidée par André ROSSINOT, ancien ministre et maire de Nancy, l'association Seine-Moselle-Rhône entend contribuer au développement du transport fluvial à travers le soutien aux politiques de modernisation du réseau navigable français et d'interconnexion des grands bassins français par des liaisons fluviales à grand gabarit. L'objectif à terme est de permettre la connexion des bassins de la Seine, du Rhin, de la Moselle, du Rhône et de la Saône au réseau fluvial européen à grand gabarit afin de doter la France d'un maillage fluvial performant, offrant aux entreprises une nouvelle compétitivité et aux territoires de nouvelles perspectives de développement durable.*

*Contact : Yann JOSSE – Cabinet Alliantis  
Tel : 01 44 56 09 56 – Email : [yjosse@alliantis.fr](mailto:yjosse@alliantis.fr)*