



Lyon, le 28 avril 2017

Lettre ouverte aux candidats  
à l'élection présidentielle.

Politique du transport fluvial

L'Association PROMOFLUVIA, créée en 1982, est née de la volonté des professionnels de promouvoir la voie d'eau et de mener des réflexions stratégiques tant sur la politique des transports que sur la gestion harmonieuse de la voie d'eau.

La force de PROMOFLUVIA tient notamment à la diversité de ses membres qui ont pour la plupart des activités en rapport avec la voie d'eau et qui savent la nécessité urgente de rééquilibrer les différents modes de transport, suivant en cela ce qui existe chez certains de nos partenaires européens où le fluvial représente près de 20% du marché, contre moins de 5% en France.

Le transport fluvial, qui présente des atouts considérables tant économiques qu'écologiques, a besoin d'une volonté politique forte pour se développer.

Or, malgré des signes positifs encourageants de la part de certains acteurs tels que VNF ou la CNR et malgré les engagements du « Grenelle de l'Environnement », les actions concrètes ne se sont pas manifestées et les possibilités des fleuves restent largement sous utilisées ; c'est notamment le cas du bassin Rhône-Saône qui, bien que disposant du seul débouché européen fluvial navigable sur la Méditerranée, n'est pas connecté aux réseaux du Nord et de l'Est de l'Europe, l'empêchant de constituer un axe majeur de développement économique.

Depuis de nombreuses années, les investissements concernant la voie d'eau n'ont pas été à la hauteur de ce qu'on était en droit d'espérer.

Il en est ainsi des projets concernant le grand gabarit :

- après l'abandon de la liaison Rhin-Rhône en 1997, la liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin, malgré un début de réflexions, a été, en 2013 reportée après 2050 (!) et l'on a vu resurgir à cette occasion les arguments fallacieux contre l'intérêt des liaisons fluviales, arguments curieusement proférés par ceux-là mêmes qui devraient porter les projets, à savoir les responsables des partis écologistes !
- Le développement de l'utilisation des bateaux fluviomaritimes est au point mort.
- La liaison Seine/Nord-Europe a pris beaucoup de retard et, malgré la création récente de la Société de travaux, les travaux n'ont pas encore commencé.

Le petit gabarit, quant à lui, n'est pas mieux loti : les arrêts de navigation par manque d'eau du fait d'une mauvaise gestion des stocks, les ruptures de barrages ou de digues, autant d'exemples récurrents conduisant à l'abandon de projets industriels et à des difficultés sans fin pour la batellerie tant artisanale qu'industrielle : toutes deux se

trouvent de fait en situation de concurrence déséquilibrée par rapport aux autres modes et notamment le transport routier, ce dernier bénéficiant d'investissements de l'État et des collectivités qui restent considérables.

Et pourtant, notre pays dispose d'un maillage de voies d'eau qui était le tout premier au début du 20<sup>ème</sup> siècle ; mais contrairement à d'autres pays, il n'a pas reçu les investissements nécessaires à son maintien, comme la récente baisse drastique des budgets alloués à VNF vient, hélas, de le confirmer.

On oppose souvent à nos arguments la lourdeur des investissements nécessaires. Cependant, d'autres y parviennent, comme les Pays-Bas, la Belgique ou l'Allemagne dont on nous a très fréquemment mis l'exemple sous les yeux sur d'autres sujets pendant cette campagne électorale. Il suffit par exemple de voir les effets considérables que le projet Rhin Main Danube a produits sur les territoires traversés pour imaginer le retard pris par notre pays.

Et l'on continue, faute de capacité suffisante de notre réseau fluvial, à voir des péniches à destination du Rhône transportées par convoi routier exceptionnel ou des paquebots-hôtels fluviaux devoir transiter à grands frais par la Belgique et Gibraltar !

Quelle que soit l'implication des collectivités locales et notamment des Régions dans ce domaine, l'État doit conserver la responsabilité première dans le développement du transport fluvial (soutien au développement, modernisation de la cale) et dans le maintien de la navigabilité des voies d'eau. Il faut bien constater que ce qui retarde les projets fluviaux, ce n'est pas tant l'importance du financement que l'absence de volonté politique, ces investissements se faisant sur des temps très longs qui échappent malheureusement à la durée des mandats électoraux. Pourtant, le soutien du transport fluvial, particulièrement respectueux de l'environnement, est un enjeu de développement durable intimement lié à la sécurité routière que la politique du "tout camion" met largement en défaut.

Notre déception a été grande de constater l'absence totale de nos préoccupations dans votre programme, particulièrement discret sur les problèmes de transport et d'environnement.

Dans quelques jours, vous serez peut-être élu à la Présidence de la République Française.

C'est pourquoi les adhérents de PROMOFLUVIA souhaitent vivement connaître votre position sur l'important problème de société que constitue l'avenir des transports terrestres et plus particulièrement sur la place que vous accorderez au transport par les voies d'eau. (Nous sommes bien sûr à votre disposition pour vous aider à enrichir votre programme sur ce point.)

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de toute notre considération attentive et citoyenne.

Le Président de PROMOFLUVIA

Jean-François GROS