

« 5 à 7 » du 6 décembre 2012

PROJET DE CANAL A GRAND GABARIT SAÔNE-MOSELLE, SAÔNE-RHIN

Jean-François GROS, président de PROMOFLUVIA, présente



Mme **Cendrine MONTANGON**, Chef de projet du canal Saône-Moselle, Saône-Rhin au sein de la Direction des Liaisons Européennes et de l'Innovation chez VNF.

Il rappelle qu'à la fin des années 90 PROMOFLUVIA avait édité une brochure qui, après l'abandon de la liaison Rhin-Rhône par le Doubs, évoquait un autre projet pour cette liaison, au Nord vers la Moselle et à l'Est en direction de Mulhouse. Cette brochure dont le titre est "Y et Z" est toujours disponible et même après plus de 10 ans, elle est toujours d'actualité.

Mme Cendrine MONTANGON explique que le projet Saône-Moselle, Saône-Rhin consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhin et de la Moselle avec la Méditerranée.

Elle présente les plans des fuseaux d'étude de tracés pour relier la Saône (depuis Saint-Jean-de-Losne) à la Moselle (à Neuves-Maisons) et au Rhin (à Mulhouse).

Ce projet concerne 8 régions françaises et 5 pays européens sont directement impactés.

Il connecterait le réseau fluvial français aux 20 000 km de voies navigables européennes à grand gabarit et à leur réseau de ports intérieurs.



Le cadre institutionnel est favorable à ce projet : le développement du fluvial qui est une priorité inscrite dans le Grenelle de l'Environnement est soutenu par la commission européenne car l'axe Nord-Sud représenté par la liaison Rhin-Méditerranée fait partie du réseau multimodal prioritaire dans le corridor n°9 Amsterdam-Marseille.

La réalisation de ce canal à grand gabarit, pouvant accueillir des convois de 185mx11,40m avec un rectangle de navigation de 38mx4m, implique le franchissement de reliefs par la succession de biefs et d'écluses formant un escalier d'eau avec la construction d'ouvrages spécifiques : écluses, ponts-canaux, tunnels, déblais, remblais et rétablissement des voies de communication.

Le respect de l'environnement sera pris en compte dans les études :

- le tracé sera conçu de manière à préserver l'activité agricole,
- la gestion de la ressource en eau sera optimisée : le canal sera étanche, sans interaction avec les nappes et les eaux souterraines et il sera alimenté par les cours d'eau les plus importants avec utilisation de bassins réservoirs pour les périodes de basses eaux, par ailleurs d'autres fonctions « eau » seront étudiées à partir de l'exemple Seine-Nord Europe : transfert d'eau, protection contre les crues,...
- la politique environnementale sera déclinée pour les plates-formes multimodales,
- un observatoire de l'environnement sera mis en place pour s'assurer de la qualité initiale et de la qualité de l'insertion du projet dans l'environnement.

Les études vont définir une première approche de la faisabilité technique de cette liaison fluviale : recensement des couloirs de passage, analyse technique et environnementale approfondie de chaque couloir et élaboration de connexions Saône-Moselle, Saône-Rhin avec solutions combinées.

Justification économique du projet :

- les atouts économiques du fluvial : coût, fiabilité, sécurité,
- la voie d'eau participe mieux que les autres modes au transport durable : nuisances faibles, économie en énergie plus importante,
- renforcement du maillage des ports fluviaux et des synergies entre les ports maritimes et les ports intérieurs qui ont un rôle de massification,
- les hinterlands des ports comme Marseille, Sète, Mulhouse et Lyon seront élargis,
- un projet d'aménagement des territoires : revalorisation des entités urbaines, relance de l'activité touristique, accessibilité renforcée, création de plates-formes multimodales, implantation de nouvelles entreprises,...
- en plus des filières de base fortement utilisatrices de la voie d'eau : céréales et matériaux du BTP d'autres filières pourraient constituer des nouveaux marchés : automobile, produits recyclables, métallurgie-sidérurgie, mécanique « engins », colis lourds, chimie-pétrole-engrais, grande distribution, industries alimentaires hors céréales.

Une démarche de travail est engagée avec les chargeurs dans le cadre des grands projets fluviaux (groupes de travail et propositions d'actions pour faciliter le report modal).

Des ateliers territoriaux comprenant des institutionnels, des élus, des acteurs économiques, des associations, se sont tenus en 2012 et ont souligné l'attractivité économique du projet, la prise en compte des enjeux environnementaux et l'importance de la complémentarité fer-voie d'eau.

Le lancement du débat public pour ce projet est conditionné par les conclusions de la commission « mobilité 21 » qui seront connues en avril 2013.

Jean-François GROS remercie Mme MONTANGON pour cette présentation du projet Saône-Moselle, Saône-Rhin et ouvre le débat avec la salle, Mme MONTANGON se prêtant au jeu des questions-réponses :

Question : A quoi correspond le gabarit de ce futur canal ?

Réponse : il correspond au gabarit Vb.

Q. : Combien d'écluses seront créées et quel est le coût de ce canal ?

R. : on ne connaît pas le nombre exact, il faut attendre l'avancement des études. Le coût est en cours d'estimation et pourrait varier en fonction des scénarios retenus.

Q. : Y a-t-il une hiérarchisation entre variantes ou entre les deux branches ?

R. : il y a trois couloirs pour Saône-Moselle et pour Saône-Rhin le passage par le Doubs est abandonné. Il y a la volonté d'étudier toutes les solutions et de les soumettre au débat public.

Q. : Qu'en est-il du côté de la Moselle ?

R. : la Moselle n'est pas saturée, il faudra peut être moderniser certaines écluses.

Q. : Qu'en est-il de la filière bois ?

R. : la filière bois sera bien prise en compte dans les études, elle n'est pas indiquée dans la présentation car elle est comprise dans les produits dérivés.

Q. : Quel rôle peut jouer la Communauté Européenne pour ce projet ?

R. : la Communauté Européenne a établi un schéma des corridors prioritaires avec projets sur lesquels les états obtiendront des financements (le projet SMSR fait partie du réseau multimodal prioritaire dans le corridor n° 9 Amsterdam-Marseille).

Q. : Y aura-t-il des études et comparaisons des modes de transport ?

R. : c'est l'objectif des corridors multimodaux de coordonner les différents modes en fonction de leurs intérêts propres.

Q. : Qu'en sera-t-il de la ressource en eau et de la préservation des zones écologiques type "Natura 2000" ?

R. : le canal est étanche donc sans risque pour les eaux souterraines et la nappe phréatique. Le projet sera étudié pour limiter les pertes avec des bassins réservoirs pour l'alimentation et des bassins d'épargne au niveau des écluses. Pour limiter l'impact sur l'environnement il y aura une phase de concertation en amont qui prendra en compte toutes les remarques et il sera recherché les solutions de préservation de l'environnement.

Q. : Comment une association comme la nôtre peut aider à la réalisation de ce projet ?

R. : ce projet nécessite la mise en synergie de tous ceux qui y sont favorables. Il y aura la possibilité de faire des cahiers d'acteurs dans le débat public.

Q. : Ce canal va surtout permettre le transit de gros bateaux, quel peut être l'intérêt des territoires traversés ?

R. : l'intérêt pour ces territoires sera évalué par des études socio-économiques. Il y a aussi l'aspect développement touristique. Les CCI sont très présentes pour évaluer les retombées économiques et pour développer des zones multimodales.

Q. : Quel est l'intérêt pour Lyon ?

R. : ce projet est de nature à favoriser le transport par voie d'eau pour la filière chimique et à permettre un plus fort développement du port de Lyon. Il y a des études en cours sur la problématique des dessertes urbaines par voie d'eau avec recherche de plateformes d'interfaces fluviales.

Q. : Quel est l'intérêt pour l'Allemagne ?

R. : plusieurs villes d'Allemagne comme Coblenz et Duisbourg auraient une possibilité de débouché sur la Méditerranée et de liaison fluviale avec Lyon, ce qui pourrait provoquer la création d'autres marchés.

Q. : Le canal du Rhône à Sète est-il utile à ce projet ?

R. : oui, idem pour le port de Marseille. La réalisation de ces projets crée un effet d'entraînement utile à la voie d'eau dans un contexte plutôt favorable.

Q. : Qu'en est-il de la volonté gouvernementale ?

R. : VNF travaille dans le cadre de la loi Grenelle qui fixe comme objectif de présenter le projet au débat public.

Jean-François GROS indique que lors de la dernière élection présidentielle PROMOFLUVIA a écrit à tous les candidats et François Hollande nous avait répondu qu'il était favorable au développement de la voie d'eau.

Pour connaître la position du gouvernement il va falloir attendre les conclusions de la commission "Mobilité 21", chargée d'examiner les grands projets.



Après ce débat très animé, il invite à continuer les discussions autour du verre de l'amitié.

