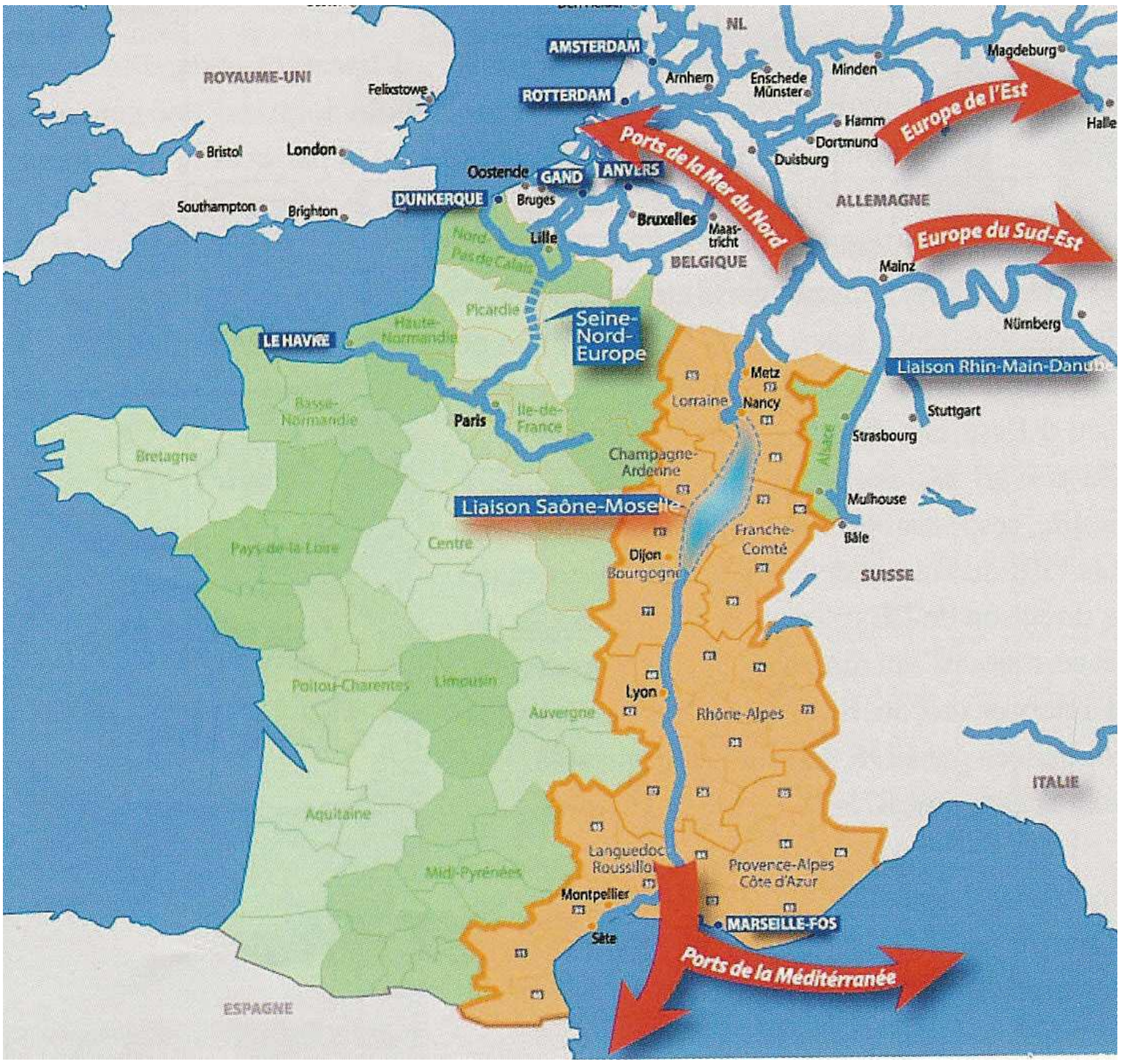
SAÔNE-MOSELLE
Le nécessaire canal à gabarit européen



La liaison fluviale entre la Mer Méditerranée, la Mer du Nord et la Mer Noire…

SAÔNE-MOSELLE
Le Canal à gabarit européen

En matière de transports, le **« Grenelle de l'environnement 1 »** a montré une forte volonté politique en faveur du report modal (Eau, Rail, Route), vers les moyens les **« moins polluants »** entrant ainsi dans le cadre du **« développement durable »**.

La déclaration d'utilité publique du canal Seine-Nord-Europe en est la preuve. Le projet de cette infrastructure fluviale a d'ailleurs été entériné par l'amendement n°106 du 16.10.2008.

UN CONSTAT… UNE EVIDENCE….

Depuis toujours le bateau a été utilisé comme moyen de transport.
Aujourd'hui, il se présente comme un moyen à la fois performant et moderne !

L'acheminement par voie d'eau est **la meilleure solution** pour de nombreux types de transports (pondéreux, masses indivisibles lourdes et/ ou encombrantes, conteneurs, matériaux de construction, produits métallurgiques, productions forestières et agricoles, produits dangereux, etc…

LES ATOUTS INCONTESTABLES DE LA VOIE D'EAU

- **T**ransport massifié,
- **S**écurité,
- **F**iabilité,
- **E**cologie,
- **V**itesse commerciale compétitive,
- **R**espect du "facteur 4" de Kyoto,
- **R**éduction significative d'aléas :

  - **Pollution atmosphérique (CO^2 – gaz à effet de serre) -**
    - **Eau = 24%**
    - Fer (diesel) = 55%
    - Fer (électrique) = 0%
    - Route = 100%
  - **Niveau de bruit à 50 mètres -**
    - **Eau = 63 dB (vitesse 10 à 20 km/h- Grand gabarit)**
    - Fer = 86 dB (vitesse 80 à 100 km/h)
    - Route = 76 dB (vitesse 80 à 100 km/h)
    -

- **E**conomie d'énergie :

  - **Puissance nécessaire pour transporter 1 tonne :**
    - **Eau = 0.4 cv**
    - Fer = 1.4 cv
    - Route = 9.7 cv
  - **Consommation pour transporter 1 tonne sur 100 km :**
    - **Eau = 1.10 L**
    - Fer (diesel) = 4,40 L
    - Fer (électrique) = 1,00 L
    - Route = 4,30 L
  - **1 Kilo- équivalent pétrole permet de transporter 1 tonne sur :**
    - **Eau = 275 km**
    - Fer = 130 km
    - Route = 50 km
    - **1 "convoi poussé" (185 m x 11m 40 – 4.000 tonnes) :**
    - **remplace,** toutes les 3 heures, 1 "poids lourd" toutes les minutes.
    - **transporte** l'équivalent de :
      - 180 semi- remorques,
      - 100 wagons.

POURQUOI PRIVILEGIER LA VOIE D'EAU ?

Nous devons aujourd'hui nous rendre à l'évidence :

La ROUTE :
Les axes routiers sont régulièrement saturés. La création d'infrastructures nouvelles nécessite des investissements importants. La traversée des zones urbanisées présente une constante dangerosité.

Le RAIL :
Des progrès ont été faits pour moderniser le réseau et les équipements ferroviaires, mais de lourds engagements financiers sont encore à prévoir…

La VOIE D'EAU :
Avec une forte croissance des trafics, le réseau fluvial actuel est loin d'être saturé.
Elle dispose de potentialités très évolutives en matériel adapté ou adaptable.

L'utilisation de la voie d'eau dans les transports répond parfaitement aux exigences environnementales actuelles.

QUELLE SOLUTION POUR DEVELOPPER LE MAILLAGE EUROPEEN ?

Actuellement l'axe « Rhône-Saône » reste un tronçon économique isolé sans liaison possible avec le réseau fluvial européen !

La liaison Saône- Moselle à grand gabarit s'avère être une opportune et évidente nécessité !

- Maillage avec les 20.000 km du réseau fluvial européen et création d'un vaste couloir commercial de transports France/ Europe …
- Croissance et élargissement de l'hinterland des ports de Marseille et de Sète…
- Translations aisées des matériels fluviaux s'adaptant aux besoins des bassins…
- Désenclavement des régions "mouillées" et contribution à leur essor …
- Création de nouvelles activités et consolidation, réactivation et développement des implantations locales, …
- Fiabilité, compétitivité des coûts de transport et de logistique…
- Développement du tourisme fluvial…
- Gestion des ressources en eau potable, préservation des nappes phréatiques…
- Respect de l'environnement avec intégration paysagère…
- Production d'énergie (renouvelable) hydroélectrique …
- Allègement indispensable du trafic routier et de ses nuisances…
-

LES AUTRES AVANTAGES DE L'UTILISATION DU BATEAU…

Capacité gratuite en "stockage flottant" et peu onéreuse dans sa présence à quai, conditions tarifaires avantageuses sur les moyennes et grandes distances, économies significatives sur les opérations de manutentions portuaires…
Le temps d'éclusage n'est pas pénalisant : le système permet un passage unitaire jusqu'à 4.000 tonnes tout en réduisant la longueur du parcours par le franchissement du dénivelé…

La navigabilité sera assurée d'un mouillage minimum garanti de 3 mètres !

Sur le Rhin "à courant libre", à forte densité de trafic fluvial, le mouillage n'est pas garanti. Des périodes (exceptionnelles) de pluies intenses (associées parfois à des redoux accélérant la fonte des neiges) ou de sécheresses ou de gel persistants donnant lieu, respectivement, à des crues, des étiages ou des glaces, sont considérées comme "catastrophes naturelles", avec des incidences générales autres que celles affectant la seule navigabilité…

Les travaux pour les études et la réalisation de l'ouvrage, puis tous les effets économiques induits de ce dernier, seront des " locomotives " génératrices d'emplois, d'essor, de croissance et de développement de "richesses"…

LES AUTRES AVANTAGES ATTENDUS

Les barrages hydrauliques sont producteurs d'électricité dont les besoins (exponentiels) s'inscrivent dans le domaine des "énergies renouvelables".
Une partie de cette énergie permettra le fonctionnement du pompage devant assurer, le cas échéant, l'alimentation en eau des biefs amonts…

Le maillage avec le réseau européen favorisera des échanges fructueux avec les ports maritimes de la Mer du Nord, de la Méditerranée et de la Mer Noire, avec les ports fluviaux de la Lorraine, du Luxembourg, de la Sarre et de l'Allemagne, offrant ainsi une large ouverture sur l'Europe et le Monde.

Les trafics (internationaux, nationaux, régionaux) **seront effectués dans des conditions optimales par voie d'eau** tout en réduisant notoirement les nombreux impédimentas de la Route et les carences et impondérables du Rail.

Le développement du Tourisme apportera une dynamique culturelle, artistique et… économique.

Le futur canal grâce aux études d'impacts et hydrauliques **s'intègrera** dans un vaste schéma de revalorisation du cadre de vie des riverains, **respectera** au mieux l'environnement avec aménagements d'espaces écologiques, propositions d'architecture harmonieuse des ouvrages d'art, réhabilitation des cours d'eau affluents et préservation de l'originalité des reliefs…

EN CONCLUSION…

La loi d'orientation de 1995 avait acté la liaison fluviale Saône- Rhin, via le Doubs, répondant à une nécessité souhaitée de longue date… Cette loi a été abrogée en 1997…

On doit, en faisant confiance au "génie humain" et en "sa capacité à entreprendre", savoir évoluer avec son temps, préserver le Présent et engager judicieusement l'Avenir …

Aujourd'hui, le canal Saône- Moselle s'impose comme une artère indispensable pour relier tous les "pôles économiques" du Monde en utilisant des moyens modernes, performants, moins polluants et s'intégrant sans conteste dans les exigences du Développement Durable.

Siège Social : Port Rambaud – 41, quai Rambaud 69002 LYON – Tél 04 78 37 83 03
e-mail : Promofluvia@wanadoo.fr – Internet : www.promofluvia.com
Siret 400 572 632 00034 – APE 9499 Z - Association régie par la loi du 1er juillet 1901