

La SORELIF dit :

Œuvre d'intérêt général, patrimoine de demain

Comparaison du Doubs avec la Moselle et la Sarre

Qui osera prétendre que les vallées [de la liaison Rhin-Main-Danube] ont été massacrées ?

Tourisme dans la vallée de la Moselle

Pas concurrent mais complémentaire du rail

Relier deux vallées où des dizaines de millions de tonnes circulent chaque année.

Relier Marseille à l'Europe centrale



Après l'abandon du projet de canal Saône-Rhin, la Sorelif, chargée de le réaliser, diffusait à 250 000 exemplaires le numéro 2 de son « Journal de bord ». Véritable tissu de mensonges, ce document mérite une réfutation point par point.

En réalité...

Intérêt général très contesté par les services de l'État (Plan, Datar, IGF...). Patrimoine d'aujourd'hui (rivière vivante, écosystèmes fragiles et irremplaçables) à comparer avec un canal artificiel.

Moselle : rivière de plaine (**33 cm** de dénivellation moyenne par km en aval de Thionville). Rivière très polluée au moment de sa canalisation (industrie lorraine, sarroise...).

Doubs : rivière de moyenne montagne (**64 cm** de dénivellation par km entre Voujeaucourt et Dole). Débit irrégulier, fond caillouteux, faune piscicole variée...

Esthétiquement, c'est vrai, mais l'hydrosystème (fond de la rivière, nappe phréatique...) est totalement perturbé. Il ne faut pas confondre cosmétique et écologie.

Les écologistes allemands sont unanimes pour déplorer les dégâts de la liaison Rhin-Main-Danube, en particulier dans la vallée de l'Altmühl, dont les écosystèmes étaient auparavant très riches.

La vallée du Doubs tient largement la comparaison. Le tourisme fluvial (à petit gabarit) se développe sur le petit canal, fait mieux vivre la région et serait compromis sur un canal à grand gabarit (obligation d'avoir un permis bateau).

La France n'a pas les moyens de développer trois modes de transport concurrents sur tout son territoire. Ce qu'on investit dans une grande infrastructure de transport n'est plus disponible pour d'autres usages (entretien des voies navigables existantes, modernisation du réseau ferroviaire, aide au transport combiné...).

La SORELIF parle de la totalité des transports, y compris ceux qui n'ont rien à voir avec le fluvial. D'où confusion. Côté fluvial, le Rhin transporte effectivement des dizaines (et même des centaines) de millions de tonnes par an, mais le Rhône ne dépasse guère le million de tonnes en densité de trafic.

De plus, c'est la vallée du Rhône (et non l'axe Rhin-Rhône) qui voit passer 100 millions de tonnes par an, pour la plupart par oléoduc, route et rail. Le fluvial reste (hélas !) marginal dans le couloir rhodanien, et ce n'est pas en reliant les deux fleuves par un canal haché d'écluses que le trafic se développera comme par magie sur le Rhône et la Saône.

Marseille-Vienne en péniche, par Saône-Rhin, ce serait plus de cent écluses, et environ deux semaines de navigation.

Marseille est déjà reliée à l'Europe centrale par la Méditerranée, la Mer Noire et le Danube, presque sans écluse, plus rapidement et pour moins cher que par une hypothétique liaison fluviale Rhône-Saône-Rhin-Main-Danube.

Marseille est aussi reliée au reste de l'Europe par la route, le fer, et les oléoducs (un tiers du trafic total du port transite par oléoduc, via la vallée du Doubs, et cela depuis 1962 !).

Des améliorations sont à prévoir pour la desserte ferroviaire, par exemple le contournement de Lyon (5 milliards de F), moins coûteux qu'un grand canal mais beaucoup moins valorisant pour les élus et promoteurs qu'une nouvelle infrastructure, type autoroute, autoroute ferroviaire ou grand canal.



Relier Bâle et Strasbourg à la Ruhr et à la Hollande (sic)

Ouvrir à la Suisse son premier débouché vers le Sud

Permettre aux grands navires de croisière de descendre d'Europe du Nord jusqu'en Provence

Mesurer le service rendu par cet ouvrage à l'aune des siècles futurs

Riquet, Freycinet et Lesseps ont forgé l'avenir

Revitalisation des régions traversées, profit pour Franche-Comté et Alsace

Chance de Marseille de reconquérir la place perdue

*Doublement des flux de transport d'ici 2015.
Le trafic dans l'axe rhodanien sera de 200 millions de tonnes*

C'est déjà fait ! Le Rhin est navigable à très grand gabarit, presque sans écluses et avec un tirant d'air qui favorise le transport des conteneurs.

La Suisse a déjà des débouchés vers le sud : oléoducs vers Marseille et Gênes, autoroutes, voies ferrées...

Genève-Marseille par le rail ou la route : 450 km. Le kilométrage supérieur du fluvial via Bâle (voir ci-dessus) annihile tout gain potentiel sur le prix de la t.km.

Bâle-Marseille par la liaison Saône-Rhin : 783 km, 43 écluses, 4 à 5 jours de navigation, 2 barges maximum par convoi, une seule barge pour la traversée de Lyon. Transport de conteneurs limité à 60 EVP (équivalent 20 pieds) par convoi.

Bâle-Rotterdam par le Rhin (aujourd'hui) : 862 km, 11 écluses, 3 jours de navigation, 4 barges par convoi (180 EVP, et 240 EVP en aval de Strasbourg).

La plupart des croisières sur le Rhin ou le Danube se font sur des distances de quelques dizaines à quelques centaines de kilomètres. Imagine-t-on sérieusement des Viennois ou des Berlinoises venant par bateau-mouche jusqu'en Provence (15 jours aller, 15 jours retour) ?

Même réponse que pour le transport de marchandises : si le tourisme fluvial est si peu développé sur le Rhône, ce n'est pas en reliant le Rhône au Rhin qu'il va se développer.

Le jour où le trafic du Rhône et de la Saône sera en pleine croissance, où le rail ne pourra plus absorber le trafic supplémentaire de l'axe Saône-Rhin (Dijon-Mulhouse), on pourra se poser la question d'une nouvelle infrastructure de transport des marchandises (rail ou voie d'eau) ou, plus intelligemment, la question de la remise en cause d'un modèle de développement qui fonctionne avec une croissance ininterrompue des flux !

Les canaux de Panama et de Suez sont des canaux ouverts aux navires maritimes, creusés dans des isthmes très étroits entre des continents. Ils raccourcissent nettement les trajets maritimes et sont donc utiles. Le projet Saône-Rhin n'avait pas cette fonction.

Riquet et Freycinet ont effectivement forgé l'avenir, mais c'est maintenant du passé, du moins pour ce qui concerne les transports de marchandises. Les canaux à petit gabarit, dont le réseau a été salutaire pour l'économie à une époque où les chemins de fer n'existaient pas, ont désormais avant tout un intérêt pour le tourisme.

Franche-Comté et Alsace ont un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale. L'Alsace dispose déjà d'une voie d'eau à grand gabarit (le Rhin), et l'industrie-phare de la Franche-Comté (microtechniques...) est très peu demandeuse du grand canal.

Quant à Alsthom (Belfort), Peugeot (Sochaux et Mulhouse) et Solvay (Dole-Tavaux), ils se sont toujours montrés indifférents au canal, sauf en 1997, quand les Chambres de commerce leur ont demandé une solidarité de façade pour sauver le projet.

L'hinterland d'Anvers et de Rotterdam descend déjà jusqu'à la vallée du Rhône, par camion et train. Une infrastructure supplémentaire servirait ces ports, déjà spécialisés dans le fluvial, sans profiter à Marseille. Rhône et Saône sont déjà à grand gabarit, qu'attend Marseille pour s'en servir plus qu'actuellement ? Réponse : une politique cohérente des transports et de nombreux aménagements actuellement manquants.

Prolonger les courbes est une erreur, on l'a vu pour la consommation d'énergie dans les années 1960-70 (surdimensionnement du parc électro-nucléaire...).

De plus, les prévisions de doublement ne sont même pas des prolongations de courbes. En effet, les flux de transport de marchandises en France ont augmenté de seulement 10 % en 15 ans (1980-1995). Pourquoi augmenteraient-ils de 100 % en 18 ans ?

Si la volonté politique existe, on peut empêcher les flux (en particulier rou-

Capacité de 20 millions de tonnes de la liaison Saône-Rhin

Anticiper sur les restrictions de circulation des poids lourds (exemples suisse et autrichien)

Introduire les coûts externes

Sans entrer dans la bataille de chiffres, qui ne comprendrait l'intérêt d'un réseau fluvial digne de ce nom ?

100 ans de retard ou 20 ans d'avance ?

Amélioration vis-à-vis des inondations

Règlement des problèmes d'alimentation en eau potable et d'assainissement

Maintien du débit d'étiage naturel grâce à un apport limité d'eau du Rhin en période de basses eaux

tiers) d'augmenter sans cesse (en jouant sur la réglementation, sur la fiscalité et la tarification, sur l'aménagement du territoire...).

Capacité théorique, et qui correspondait à une majorité de convois fluviaux de 4 400 t, transportant des pondéreux. Pour prendre du trafic à la route, c'est le transport de conteneurs ou le ro-ro (transport des camions entiers ou des remorques) qui devrait se développer, mais les tonnages transportés sont alors bien moindres (en moyenne 600 tonnes par convoi de deux barges).

En outre, sur les voies européennes à grand gabarit, seulement 10 % de la flotte est composée de convois poussés, la majorité étant composée d'automoteurs de 1 350 t. Ce fait, qui n'a rien de gênant sur un fleuve sans écluse (le Rhin), réduit considérablement la capacité d'un canal à écluses.

En Suisse et en Autriche, c'est le rail qui prend le relais de la route pour le franchissement des Alpes. Sans construire d'infrastructures nouvelles, on peut utiliser mieux le rail sur l'axe Saône-Rhin, de même qu'on peut mieux utiliser le fluvial sur la Saône et le Rhône.

Enfin une bonne idée ! C'est à faire absolument, et ça favoriserait le rail et la voie d'eau, là où cette dernière est déjà aménagée, mais pas dans les franchissements de seuils interbassins, surtout si on évalue le coût de la destruction des hydrosystèmes (Doubs...).

Un réseau fluvial digne de ce nom, c'est-à-dire en clair Saône-Rhin + Moselle-Saône + Seine-Nord + Seine-Est, ça coûte bien plus de 100 milliards de F. « Sans entrer dans la bataille de chiffres », c'est un peu cher si c'est juste pour faire joli sur la carte des voies d'eau européennes.

On tient là la principale tromperie des aménageurs, que peu d'élus et autres décideurs savent déceler. Entre le XIX^e siècle et le XX^e siècle, la fonction des voies d'eau a changé du tout au tout. Au XIX^e siècle, le réseau fluvial était très utile, en l'absence de mode concurrent (chemin de fer). Au XX^e siècle, le fluvial assure une desserte intérieure commode, sur les grands fleuves sans écluse (ou presque), pour les ports maritimes. Si dans 20 ans on s'aperçoit que le rail est saturé, sachant qu'à l'évidence la route n'est plus "soutenable" (à cause de ses coûts externes), on pourra envisager de nouvelles infrastructures, en évaluant l'intérêt qu'elles soient ferroviaires ou fluviales. Mais il n'y a pas urgence, tant que la voie ferrée actuelle n'est pas saturée (on en est loin).

Le pari sur le fluvial sous-entend que seront levés les obstacles au transport combiné. Or le problème est justement le bas prix routier. Le jour où ces obstacles seraient levés, le fer pourrait largement assumer (au détriment du routier) la concurrence avec la route, sans besoin de canaux !

Tant que le transport combiné n'aura pas réellement décollé, il est illusoire d'imaginer que le routier se transférera plus facilement sur le fluvial (10 fois plus lent et monoaxial) que sur le ferroviaire, plus rapide et qui a déjà un réseau.

Il est urgent que l'Etat engage le dialogue avec tous les acteurs concernés pour une évolution programmée vers le transport combiné par caisse et conteneur. Le ferroutage (camions sur les trains) étant à réserver au franchissement d'obstacles naturels (Manche, Alpes, Pyrénées...).

Faux. Cf. conclusions du rapport Balland (Conseil général des Ponts & Chaussées) et celles du Comité scientifique du Comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse : risque d'aggravation des crues à l'aval de la confluence Doubs-Loue.

Faux. Cf. conclusions du comité de bassin RMC : incidence sur les captages, assèchement ou mise en captivité des nappes, présence de fer et de manganèse en solution...

Contradictoire avec l'engagement pris par la CNR de ne pas mélanger les eaux des deux bassins hydrographiques.

Les nouveaux milieux créés auraient été aussi intéressants...

La compensation des zones humides supprimées par la création de milieux comparables

La nature se régénère, et elle a tôt fait de retrouver un nouvel équilibre

Les travaux préparatoires sont achevés

Des milliers de familles à loger et à nourrir

Un chantier, cela se visite

La circulation améliorée

Les centres urbains repensés

Les crues maîtrisées

Les projets agricoles financièrement encouragés

Les friches industrielles réhabilitées

Les sites renaturés

Bientôt, viendra le temps de l'industrie

Le tiers des entreprises contactées souhaitait utiliser la voie d'eau

Le tourisme et les loisirs, croisières fluviales, aviron, location de bateaux, pêche, vélo et randonnée

Le long du canal Main-Danube, on est passé de 20 000 à 70 000 nuitées d'hôtel

Carte du transit de poids lourds entre l'Allemagne et l'Espagne

... que les milieux détruits ? Sous l'angle de la richesse écologique ou simplement de l'agrément paysager ?

On ne sait pas créer de toutes pièces des zones humides avec la même complexité écologique que les zones humides naturelles.

Un nouvel équilibre, certes, mais appauvri.

Confusion entre études et travaux préparatoires. Aucun chantier préparatoire (reconstruction des ponts, déviation des réseaux, assainissement, nouveaux captages pour remplacer ceux qui seraient détruits...) n'a été entrepris.

Pendant 10 ans. Et après le chantier ? Exemple du tunnel sous la Manche : après le chantier, le taux de chômage dans le Calais est revenu à son état antérieur.

Voir des bulldozers en action dans une vallée, est-ce réellement une attraction touristique ? La fréquentation des grands chantiers (tunnel sous la Manche, pont de Normandie...) est restée faible. Et les travaux d'un canal sont moins spectaculaires que ceux d'un pont à haubans.

Circulation de quoi ? Des voitures en ville ? Aucun rapport avec le canal.

Pas besoin d'un grand canal pour repenser les centres urbains.

Faux. Cf. conclusions du rapport Balland (Conseil général des Ponts & Chaussées) et celles du Conseil scientifique du Comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse.

Couvrir de maïs des terres actuellement situées en zone inondable, est-ce réellement un projet agricole satisfaisant au moment où on oblige les agriculteurs européens à mettre des terres en friche ?

Quelles friches industrielles ? La Franche-Comté n'est pas la Lorraine.

Comprendre : les sites dénaturés...

Anachronisme caractérisé. Ce sont les services qui se développent et créent des emplois. L'industrie lourde se concentre désormais dans les ports maritimes, et l'industrie légère n'a que faire d'un grand canal.

Entre le souhait et la réalité, il y a de la marge. Certains industriels souhaitent une infrastructure supplémentaire pour faire jouer la concurrence et obtenir, sans rien investir, des tarifs plus intéressants de la part de la SNCF. Exemple de Peugeot qui n'a aucune intention d'utiliser le canal.

Aucun besoin d'un grand canal pour tout cela, sauf les croisières fluviales sur grand bateau, qui apportent peu à l'économie locale, et dont le développement est très aléatoire.

C'est vrai, car c'était une région peu connue, préservée du tourisme de masse. La vallée du Doubs, au contraire, a déjà un fort potentiel de tourisme fluvial et de tourisme vert, qui ne demandent qu'à se développer... sans grand canal.

Comme pour le Doubs, on aurait pu favoriser le tourisme (pistes cyclables...) sans grand canal.

Tentative de tromperie cartographique (cf. feuille en annexe). Les camions en transit ne sont qu'une petite partie des camions circulant en France. Et les camions en transit entre Allemagne et Espagne ne sont qu'une partie des camions en transit en France. De plus, la partie fluvialisable de ces transits est extrêmement faible.

Le mensonge est patent, puisque dans le texte, à gauche de la carte, la Sorelif donne les chiffres totaux des poids lourds transitant à travers la France, et non pas seulement ceux transitant d'Allemagne en Espagne.