Qui promeut le grand canal SMSR ?

SMSR est promu par des intérêts locaux

Le grand canal entre bassins du Rhin et du Rhône (Rhin-Rhône et aujourd'hui Saône-Moselle/Saône-Rhin) a été soutenu par divers acteurs liés à la politique locale ou à l'économie des territoires concernés.

Après l'abandon du projet Rhin-Rhône en 1997, le rapport en 2002 de Francis Grignon, sénateur du Bas-Rhin, remobilise autour du projet d'axe Saône-Rhin en usant d'arguments sur la position géographique de la France, pour relier l'Europe du canal Rhin-Main-Danube et du réseau nord-européen avec le monde méditerranéen.

À ces considérations géopolitiques se sont ajoutés des arguments sur la saturation des communications routières. Les pro-canal présentent encore aujourd'hui un schéma où voisinent un convoi fluvial et le nombre de camions équivalents en chargement, soit environ 200 véhicules, tout en oubliant de préciser que le fluvial ne concurrence la route qu'à la marge. En effet, ce mode n'est bien adapté qu'au transport des « vracs pondéreux » et n'a de pertinence pour les conteneurs que dans le cadre de relations fortes avec les ports maritimes.

Plus récemment, c'est l'écologie, préoccupation dans l'air du temps, que les avocats du canal convoquent lorsqu'ils mettent en avant la faible émission de carbone du transport fluvial (oubliant au passage la plus faible émission du chemin de fer). Sous la pression d'élus locaux, la réalisation de SMSR a été inscrite au Grenelle de l'environnement.

Des élus de la nation, avec un ancrage local

Aujourd'hui, les partisans du grand canal se recrutent surtout parmi les élus locaux qui en attendent, comme par un effet mécanique, la création d'emplois et un développement économique centrés sur leur circonscription.

La région Lorraine, présidée par Jean-Pierre Masseret, est directement concernée par le tracé entre Saône et Moselle. Avec la région Rhône-Alpes, elle a inscrit dans son contrat de plan 2000-2006 avec l'État la réalisation d'études sur l'interconnexion des bassins Rhône-Moselle.

La région PACA et le département des Bouches-du-Rhône voyaient dans le projet Rhin-Rhône (abandonné en 1997) une occasion de « désenclaver la région PACA » et de dynamiser l'emploi dans le département. Jean-Claude Gaudin, sénateur-maire de Marseille, ancien ministre de l'aménagement du territoire, a poussé à la relance de SMSR au début des années 2000, aux côtés de Raymond Barre, de Francis Grignon et d'André Rossinot, maire de Nancy.

Les CCI soignent leurs territoires

Les chambres de commerce et d'industrie restent en éveil pour favoriser les infrastructures, notamment de transport, qui pourraient « vendre » (sic) leurs territoires. Elles mettent également en avant les emplois dans les travaux publics et la baisse tarifaire dans les transports qu'induirait, selon elles, la construction d'une infrastructure concurrente du chemin de fer. La CCI Sud-Alsace, à Mulhouse, est un soutien historique du canal Rhin-Rhône.

Les CCI sont fréquemment gestionnaires de ports fluviaux ou de plates-formes logistiques, comme la CCI de Saône-et-Loire pour Aproport (Mâcon + Chalon-sur-Saône).

Avant d'être ajourné sans états d'âme par une commission gouvernementale, le projet SMSR a été porté par VNF en application de la Loi Grenelle, dans laquelle il avait été introduit par une poignée d'élus. Sans doute promu par le BTP, il a été soutenu par un grand nombre de chambres de commerce et de ports, par des collectivités territoriales et par la quasi-totalité des organisations et entreprises liées au transport fluvial.