(Suite de l'article de la page 3)

Un ensemble de technologies, inexistantes en Europe ont permis d'atteindre ces performances : moyens de traction répartis et freinages télécommandés.
On a pensé, bien sûr, à marier les deux "ennemis", avec le transport combiné, qui a été favorisé par la généralisation des semi-remorques, permettant de ne mettre sur le wagon que la remorque, sans le tracteur, ni le chauffeur. Cette technique, apparemment séduisante, se heurte malheureusement à de nombreux problèmes qui limitent son efficacité et également sa rentabilité :

• Les installations de chargement et déchargement sont compliquées, et obligent les conducteurs à des manoeuvres difficiles entrainant des temps de transfert très longs.
• Plusieurs technologies sont employées, ce qui condamne une généralisation en Europe.
• En Europe, il n'y a pas de gabarit standard (même en France, il y en a plusieurs) ni en largeur, (par exemple très limité en Angleterre), ni en hauteur, ce qui a conduit à des solutions compliquées de wagons spécialisés, comme le système LOHR en France.

L'autre alternative au camion réside dans la voie d'eau, bien sûr dans la limite des "corridors" que la nature nous a léguées et que l'homme a su ou saura aménager.
En Europe, la voie d'eau a fait l'objet d'un réseau très maillé, bien utilisé jusqu'à la fin du 19ème siècle où le chemin de fer lui a peu à peu ravi sa suprématie. Cette déchéance a plusieurs raisons :
• Adaptation tardive des moyens de propulsion moderne pour remplacer les halages de différents types.
• Augmentation trop tardive des gabarits, limitant les péniches au format "Freycinet" en France.
D'autres technologies ont révolutionné le transport fluvial dans la deuxième moitié du 20ème siècle:
• L'apparition du convoi poussé, se substituant au remorquage, permettant une amélioration sensible du pilotage en même temps qu'une réduction de la main d'oeuvre.
• L'utilisation du radar, associée à des amplificateurs d'écho, a permis la navigation 24H/24.
• L'utilisation de bassins d'épargne dans les écluses permettant dans certaines zones de réduire la consommation d'eau.
L'ensemble de ces améliorations, associée à des augmentations de gabarit par la construction de nouvelles écluses a permis, dans les régions qui les on adoptées, de révolutionner le transport fluvial et de lui redonner une importance économique.

De plus, la généralisation du conteneur dans le transport maritime a permis au transport fluvial de prolonger les trajets des marchandises avec économie de manutention dans les ports, ce qui a contribué à renforcer la prospérité des ports comme Hambourg, Anvers et Rotterdam, bien raccordés à un réseau important de liaisons fluviales à grand gabarit.
L'Europe du Nord, avec la Belgique, les Pays-Bas, et l'Allemagne, est dotée d'un réseau à grand gabarit, bien maillé, permettant même la communication avec le Sud-Est grâce au canal Main-Danube.
La France n'est malheureusement dotée que de "culs de sacs", le canal Dunkerque-Valenciennes, la Seine du Havre à Paris et l'Oise jusqu'à Compiègne, la Moselle de l'Allemagne jusqu'à Neuves-Maisons, et l'axe Rhône-Saône de Marseille à Saint-Jean de Losne, le corridor Nord-Sud reliant la Méditerranée à la Suisse et au réseau rhénan restant inachevé.

La voie d'eau à grand gabarit offre un grand nombre de possibilités, en plus de son avantage principal résidant dans sa plus faible consommation énergétique et ses qualités environnementales :

• Capacités importantes dans le transport de vrac (minerais, ferrailles, produits agricoles, produits chimiques).
• Fiabilité des transports, permettant le « juste à temps ».
• Très bonne sécurité de fonctionnement.
• Capacité à transporter des charges volumineuses (grosses turbines, éléments de structures de bâtiment, éléments d'aéronefs, etc...).

La comparaison entre voie ferrée et voie d'eau a souvent donné lieu à des polémiques partisanes, tout à fait stériles. La plus belle illustration de la parfaite cohésion de ces deux modes de transport est leur "cohabitation" dans la vallée du Rhin, où les bateaux en grand nombre voisinent avec deux voies ferrées au trafic intense.
Autre caractéristique du transport par eau : il ne nécessite que peu d'infrastructures sur son parcours (hormis des écluses dans certaines parties), une signalisation extrêmement simple, et comme le transport maritime et le transport aérien, n' exige que des installations terminales.
Alors, il est grand temps d'arrêter des querelles d'un autre âge, d'opposer fer et voie d'eau : pour le transport du fret, ils sont avant tout, des modes de transport complémentaires.

Jean POUILLY

Contact association Saône-Rhin Europe : Tél/Fax 03 81 87 59 27 - contact@saone-rhin.com
Siège social : CCIR Franche-Comté / Valparc ZAC Valentin 25043 Besançon cedex
et retrouvez-nous sur : **www.saone-rhin.com**

L'AMI DU CANAL n°18 Bulletin de liaison de l'association "Saône-Rhin Europe"

L'éditorial de Pascal Viret, Président

Contradictions et incohérences

Comme en d'autres domaines, une grande politique des transports et d'aménagement des territoires devrait d'abord préciser les enjeux, fixer des objectifs et retenir les priorités.
Elle devrait ensuite s'attacher à une vision globale et au respect des équilibres, préalablement aux choix et décisions. Mais, en France, dans la réalité, les gouvernants procèdent-ils bien de la sorte ?
Rien n'est moins sûr, d'autant que depuis l'an passé, contradictions et incohérences s'accumulent.

En juillet 2013, le Gouvernement a validé les recommandations de la Commission Mobilité 21, dont la cohérence de la démarche a laissé nombre d'observateurs perplexes.

Ainsi, pourquoi la LGV Lyon-Turin, l'aéroport de Notre-Dame des Landes et le canal Seine-Nord ont-ils été retirés du champs d'étude de la Commission et traités à part, alors qu'ils figuraient pourtant au SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), objet même de cette Commission ?

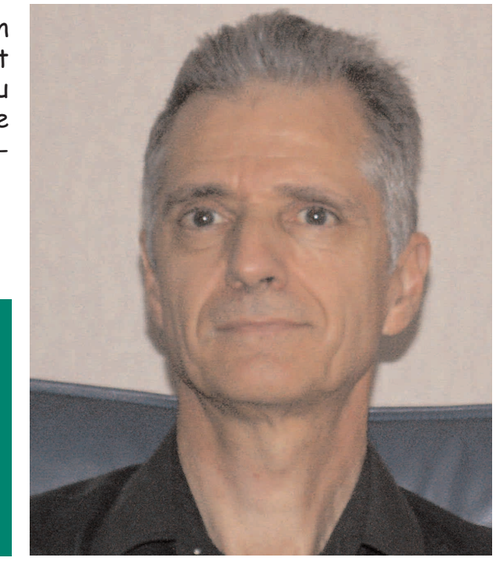
L'objectif affiché était alors de « privilégier les transports du quotidien ».
Pour cela, fallait-il absolument privilégier les transports en commun au détriment du transport de fret - pourtant quotidiennement indispensable au fonctionnement de notre économie et à notre alimentation - lequel produit par ailleurs 45% des émissions de gaz à effet de serre des transports ?

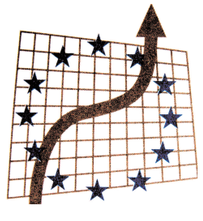
De même, le volet transports du Plan d'investissements d'avenir, présenté dans la foulée, n'a pas été à la hauteur des ambitions affichées alors par le Gouvernement.

L'heure est -paraît-il- à la transition écologique et énergétique, priorité officiellement affichée. Alors pourquoi délaisser la voie d'eau qui transporte en sécurité, sans pollution atmosphérique ni nuisances sonores, consomme 4 fois moins d'énergie fossile et produit peu de gaz carbonique ?

La contradiction la plus fragrante réside bien dans le sort réservé au projet de liaison fluviale Saône-Moselle.Saône-Rhin, inscrit au Grenelle de l'environnement, en phase préliminaire d'un débat public (planifié sur 2013) et dont l'intérêt stratégique avait été souligné par la Commission Mobilité 21.
Comment admettre alors, que la France repousse son engagement à l'après 2050, après que l'Europe ait confirmé en mai 2013 l'inscription au RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) de cette liaison prioritaire du Corridor Mer du Nord-Méditerranée, avec une réalisation en 2030 au plus tard ?

Contradictions et incohérences, on vous disait...





Notre Assemblée générale annuelle se tiendra
vendredi 17 octobre 2014
à 14h00
à la CCIT du Doubs
46 av. Villarceau /Besançon

PROJET SAONE-RHIN : POINT DE SITUATION

Dans le précédent bulletin (voir « L'Ami du Canal » n°17), nous vous avions informés que les liaisons fluviales Saône-Moselle et Saône-Rhin (regroupées en une seule entité, comme pour le débat public), et l'ensemble des projets d'infrastructures de transport figurant au SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), avaient fait l'objet des travaux de la Commission Mobilité 21, chargée de les trier et de les hiérarchiser .

Au final, le Gouvernement a validé en juillet 2013, les recommandations de cette Commission.

Avec de nombreux autres projets, Saône-Moselle.Saône-Rhin se retrouve donc dans la catégorie des projets à engager après 2050, c'est-à-dire - pour reprendre le titre du précédent éditorial - aux calendes grecques.
Curieuse décision, prise dans la foulée des recommandations d'une Commission, qui après avoir reconnu dans ses observations l'importance stratégique et la dimension européenne de SM.SR, liaison fluviale inscrite au Grenelle de l'environnement, l'a relégué dans les projets à engager à des « horizons lointains » .

Conséquence directe d'un tel classement : l'arrêt des réunions d'acteurs et des études en cours, engagées au titre de la préparation du Débat Public consacré à ce projet.

Mais, la décision prise est d'autant plus illogique que l'Union Européenne avait inscrit en mai 2013 SM.SR au RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport), comme projet prioritaire du corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée, à réaliser avant 2030.

Devant une telle situation, notre association se devait de réagir, sans tarder.

Notre réaction s'est concrétisée en trois démarches successives :

- Vote, lors de notre AG du 25 octobre dernier, d'une motion demandant au Gouvernement la réintégration du projet Saône-Moselle.Saône-Rhin dans les premières priorités du SNIT, la poursuite des études et de la préparation engagés, afin que le Débat Public prévu, soit mené à son terme.
- Envoi, fin octobre, du texte de cette motion au Président de la République, au Premier Ministre et aux ministres de l'écologie et des transports.
- Expédition, début novembre, à 1400 destinataires, d'un courrier destiné à informer et mobiliser, accompagné de la motion et de notre dépliant de communication, «L'indispensable liaison ».

Les courriers officiels envoyés aux dirigeants politiques cités plus haut, ont fait l'objet de réponses visant d' abord à justifier les décisions gouvernementales en matière d' infrastructures de transport.

A la suite du routage, l'Association a reçu par courriers, les nombreuses réactions exprimées d'acteurs politiques (communes, départements, députés, sénateurs, Parlement Européen etUnion Européenne), notamment sous forme de motions votées ou de questions écrites au Gouvernement. Au passage, ces nombreuses réactions confirment l'intérêt pour la Liaison, des élus, de différentes collectivités territoriales, mais aussi, de l'Europe.Elles renforcent également notre détermination, nous encouragent à faire face aux difficultés, et surtout, elles nous incitent à poursuivre inlassablement nos actions.

Il faut également relever les réactions d'autres associations du secteur fluvial et des transports, lesquelles ont su se mobiliser et réagir, sous des formes semblables aux nôtres. Nous ne pouvons ainsi que nous en réjouir : la voie d'eau et les projets de liaisons interbassins ne pourront progresser qu'avec le soutien de l' ensemble des parties prenantes.

Les actions entreprises par les associations fluviales ont contribué à obtenir plusieurs avancées.

La première correspond au lancement récent du projet « Corridor Multimodal Amsterdam-Marseille » portant sur le transport de fret par la voie d'eau et le fer, rassemblant les acteurs portuaires, les gestionnaires de réseau et les acteurs économiques concernés en France et en Europe.

La seconde consiste à la décision de VNF de poursuivre les travaux de finalisation des études techniques et de synthèse des études socio-économiques menées dans le cadre de la préparation du débat public Saône-Moselle , décision que nous ne pouvons que saluer. La restitution du dossier de synthèse des études est prévue pour l'automne 2014.

Enfin, devant les difficultés de la situation actuelle, plusieurs associations fluviales ont, dès la fin de l' année dernière, entamé un rapprochement, afin d' unir leurs efforts sur des objectifs communs. Notre association ne peut que soutenir une démarche commandée par le réalisme. Comme nous l'avons déjà annoncé officiellement, pour peu que ce rapprochement s'effectue dans un esprit d'ouverture et de respect réciproques, Saône-Rhin Europe est prêt à y participer.

Le Bureau de l'Association

LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Les différents moyens de transport ont beaucoup évolué depuis le milieu du 19ème siècle avec le développement du chemin de fer qui s'est imposé face aux moyens hippomobiles ou à la voie d'eau quand celle-ci existait.

Avec le développement du moteur à combustion interne, on a vu exploser le transport par camion, surtout dans la deuxième moitié du 20ème siècle.

La généralisation du transport routier est maintenant remise en cause pour plusieurs raisons, écologiques (pollution, bruit) et économiques à moyenne échéance, par la raréfaction des produits pétroliers. Mais il a atteint dans les pays développés une telle suprématie que cela pose problème d'obtenir une inflexion de sa croissance, à fortiori sa diminution. On peut certes infléchir son emprise sur les transports massifiés à longues et moyennes distances, mais il restera imbattable sur les trafics diffus et sur le porte-à-porte à trajets courts. Quelles que soient les difficultés à attendre pour diminuer sa suprématie, il faudra bien prendre en compte son impact sur l'environnement et une prochaine pénurie pétrolière. Concernant ce dernier point, on ne voit pas poindre l'apparition de camions "électriques" quand on considère les difficultés que l'on rencontre avec la voiture utilisant cette énergie. Quant aux carburants alternatifs, ils paraissent à moyen terme réservés à des consommations relativement réduites.

Le premier mode à opposer au routier est bien sûr le chemin de fer qu'il a dans un passé récent, en partie, remplacé , tout au moins en Europe.
Il a plusieurs qualités :

- Il est moins consommateur d'énergie.
- Il se prête bien aux transports massifiés (minerais, vrac agricole ou industriel, produits chimiques, conteneurs, etc.).

En ce qui concerne les sources d'énergie, le pétrole reste majoritaire dans beaucoup de pays, sauf en Europe, où l'électrification est quasi-généralisée.
Ce moyen de propulsion peut d'ailleurs s'avérer mal adapté dans certaines régions désertiques et présenter quelques inconvénients sur le plan de l'entretien. De plus, on ne fait que déplacer le problème quand, comme en Allemagne, la majorité de l'électricité produite est d'origine thermique (charbon notamment).

En Europe, contrairement à l'Amérique et à l'Asie, le transport ferroviaire tend à stagner, voire comme en France à s'effondrer. Le succès du fret ferroviaire dans les pays où il progresse est dû surtout à des technologies développées par les Américains qui ont grandement amélioré son efficacité en matière de "trains longs" : les convois atteignent des longueurs de 3 km, avec un gabarit en hauteur généreux (gerbage des conteneurs en "double stack"), permettant jusqu'à 10.000 tonnes de charge utile par train.

Suite de cet article de Jean POUILLY en page 4

Terminal conteneurs du port de Mannheim

Automoteur grand rhénan sur le Rhin romantique