

L'AMI DU CANAL n°19

Bulletin de liaison de l'association Saône-Rhin Europe

L'éditorial de Pascal Viret, Président

Evidences

« On ne démontre pas une évidence » : lors de nos séances de travail, notre ami Daniel Binetruy, dont nous honorons ici la mémoire, aimait à répéter cette affirmation ; il la tenait d'un parent avocat. Daniel comptait parmi les premiers soutiens du projet de liaison fluviale entre la Saône et le Rhin. Son engagement, notamment auprès des milieux économiques, l'avait tout naturellement amené à adhérer dès le début à notre association, puis à en devenir vice-président. Bien entendu, cette citation Daniel l'appliquait aux transports, à la voie d'eau et à Saône-Rhin.

Ne nous aurait-il pas laissé là une sorte de testament et indiqué une voie à suivre ?

Dans le domaine des transports, le fluvial est un mode à part entière, irremplaçable pour les transports massifiés et le transfert du fret de la route sur la voie d'eau, laquelle possède, en plus, un avantage spécifique.

C'est en effet, la seule infrastructure qui ne sert pas seulement à transporter des marchandises ou des passagers, mais aussi à produire de l'énergie, réguler les crues ou soutenir l'étiage des rivières, et même, aménager des espaces d'activités nautiques.

Quant au fluvial moderne, il a largement démontré ses capacités à assurer avec fiabilité, en sécurité et sans nuisances sonores, le transport de chargements divers, à moindre coût (3 fois inférieur à la route), avec 4 fois moins de carburant, de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre.

Concernant la liaison fluviale Saône-Rhin, l'examen d'une carte géographique est tout particulièrement édifiant : par le corridor Rhin-Rhône - axe naturel et historique de communication - elle relie de la façon la plus directe, l'espace méditerranéen, le sillon rhodanien, avec la totalité du bassin rhénan, l'Europe du Nord et de l'Est.

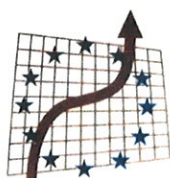
Elle met ainsi en relation, une grande partie du territoire français avec le nord de la Suisse, l'ouest de l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.

Par ailleurs, elle dessert, en Alsace et en Franche-Comté, des zones urbaines et des centres industriels de toute première importance.

Dans notre démarche, d'autres arguments devront certainement être justifiés, chiffrés et démontrés. Mais, les faits sont têtus, et les réalités incontournables.

Et la vérité finit toujours par apparaître.

Telle une évidence.



Notre Assemblée Générale annuelle
se tiendra le vendredi 6 novembre 2015 à 14h00,
à la CCI du Doubs 46, av. Villarceau à Besançon



HOMMAGE A DANIEL BINETRUY

Si mourir signifie que l'on dépose sa matérialité pour que l'esprit dans cette autre vie s'enveloppe de silence, c'est là où tu es que je veux exprimer les sentiments qui sont miens et de la trace de ce que ta vie d'engagements nous a laissée.

Ma tristesse est profonde et parfois je me pose la question : étais-tu malade ? Te rencontrer, t'entendre, rien ne laissait paraître de ta souffrance physique ou d'autres doutes ; ton courage n'avait d'égal que ton engagement religieux.

Ta vie portait au plus haut la devise du Rotary International, SERVIR, de ton engagement de tous les instants, tu as marqué fortement, et cela dans un total désintéressement toutes les structures patronales tant départementales que régionales. Tu t'es fortement impliqué dans les instances professionnelles nationales.

Si la maladie a eu raison de toi, tu as lutté jusqu'à l'extrême limite de tes forces, tu t'es accroché à la vie avec courage et dignité, et tu nous quittais le 28 novembre 2014.

Daniel, tu n'avais que des amis ; ceux qui ne partageaient pas tes idées avaient néanmoins ta considération. Quant à nous, ta disparition crée un vide cruel, engagé de la première heure à Saône Rhin 2010 devenue aujourd'hui Saône-Rhin Europe, tes avis et conseils vont lui manquer ; tu étais un fervent défenseur de cette indispensable liaison.

Daniel, tu étais un Homme droit de générosité, de valeurs, de sensibilité, à l'écoute de tous ; tu laisses l'image d'un homme digne, ouvert, chaleureux, accueillant. Par ailleurs, tu fus un chef d'entreprise à l'écoute de ton personnel, qui appréciait ton sens de l'égalité.

Avec Jeanine, ton épouse, tu as élevé dans l'amour et la rigueur tes quatre enfants, qui aujourd'hui pleurent le père et grand-père que tu étais.

Daniel, tu es et resteras en nos mémoires.

Valère POURNY Président d'Honneur

SAÔNE-RHIN ENTRE ETUDES ET DECLARATIONS POLITIQUES

Comme déjà précisé, les liaisons fluviales Saône-Moselle et Saône-Rhin, jumelées en un seul projet (SM.SR) pour le débat public, ont fait l'objet d'études techniques, socio-économiques et de trafics avancées. Nous vous avons informé que VNF avait poursuivi les travaux de finalisation des études techniques et de synthèse des études socio-économiques et que la restitution du dossier de synthèse était prévue pour l'automne 2014.

Depuis, cette restitution a été maintes fois repoussée, sans justifications véritables, malgré différentes demandes. Pourquoi un tel blackout ? Ces études ont été financées sur des fonds public, et leur contenu ne relève pas du « Secret Défense ». Le contribuable doit donc pouvoir prendre connaissance des résultats, et bénéficier d'un éclairage approfondi sur le dossier d'un projet, qui - rappelons-le - faisait l'objet d'une procédure de débat public !

Malgré nos réactions, et d'autres, le Gouvernement n'est pas revenu sur sa décision de suivre les recommandations de la commission DURON et de planifier SM.SR pour l'après 2050.

Néanmoins, nous avons salué ici le lancement, courant 2014, d'une étude « Corridor Multimodal Amsterdam-Marseille » portant sur le transport de fret par la voie d'eau et le fer.

Malheureusement, nos espoirs ont été déçus. En effet, nous avons vite constaté l'exclusion de la liaison SM.SR du champ de l'étude, une grave impasse méthodologique, un handicap certain pour le fluvial, limité au seul transport combiné, face au fer et à ses infrastructures en continu.

Difficile d'admettre que le court terme soit privilégié, et que la liaison, planifiée à 2050, soit exclue, la limite pour les projets de l'étude étant l'horizon 2030 ; un manque de vision prospective.

Paradoxe : 2030 correspond à la date de réalisation programmée pour SM.SR, projet prioritaire du Corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée au RTE-T de l'Europe...

Plusieurs ateliers rassemblant différents acteurs ont été organisés au second semestre 2014 ; d'autres, ont été annulés ce printemps.

Le Président a assisté en septembre 2014 à celui de Marseille, et a pu réaffirmer les réserves formulées par courriers officiels sur les modalités du déroulement de cette étude.

Début août, la presse régionale a fait état de la prise de position de François Sauvadet, candidat de la droite et du centre aux régionales en Bourgogne-Franche-Comté, en faveur d'une liaison fluviale, provoquant la réaction d'une élue des Verts, formulée dans les termes habituels.

La réplique du député et président du Conseil départemental de Côte d'Or, conscient des enjeux du projet, ne s'est pas fait attendre, et laisse penser que le sujet va s'inviter dans le débat des régionales.

Le Bureau de l'Association

Desserte fluviale moderne et développement socio-économique d'un bassin de vie

Difficile d'évaluer l'impact réel d'une desserte fluviale moderne sur le développement des territoires traversés ... Les expériences françaises sont peu nombreuses et les documents d'évaluation rares.

J'ai eu l'occasion d'étudier à l'université les projets de canaux modernes sous l'angle des processus de décisions, mais sans analyser l'intérêt économique et socio-économique d'une infrastructure fluviale à grand gabarit.

Aujourd'hui, après avoir contribué à gérer un tel dossier au niveau d'une collectivité territoriale, quatre questions ressortent :

- Quel est le "modèle économique" du transport fluvial en France ?
- Quelle est la rentabilité globale ("socio-économique") d'une infrastructure nouvelle ?
- Quels sont les impacts structurants à l'échelle continentale ?
- Quels sont les impacts locaux, tronçon par tronçon, d'un canal moderne ?

Quelques comparaisons :

- Géré de façon publique ou privée, l'avion est tenu d'équilibrer ses comptes, comme les infrastructures d'accueil (aéroports) ; les entorses à la concurrence sont sanctionnées. Il en est de même pour les autocars à longue distance, en cours de développement ;
- Les TGV sont tenus d'assurer au moins le petit équilibre et de contribuer aussi au financement des infrastructures par des péages. En France, les autres transports ferroviaires (intercity, TER, tramways, autres transports urbains) couvrent faiblement leurs frais de fonctionnement par leurs recettes commerciales, la différence étant financée par le contribuable national ou local. À l'étranger, le ratio R/D est souvent plus élevé, les clients étant plus nombreux à payer plus cher le service ;
- Les comptes de la route sont moins clairs, mais les réseaux autoroutiers s'autofinancent et contribuent souvent à payer les investissements autoroutiers ou autres. Sur les réseaux sans péage, les taxes spécifiques (vignette, écotaxe) peuvent compléter le système ;
- Pour les voies navigables françaises : pas de réponses sur le ratio R/D et sur le petit équilibre (fonctionnement hors amortissement des infrastructures), ni sur le niveau de péage des infrastructures.

Il est bien difficile d'estimer des temps de retour sur investissement et de les comparer.

La rentabilité globale d'un investissement fluvial est systématiquement calculée avant tout chantier et détermine la Déclaration d'Utilité Publique. Elle inclut tous les coûts et avantages mesurables, y compris sociaux, environnementaux, voire paysagers. Le projet Saône-Rhin à grand gabarit avait été jugé clairement rentable de ce point de vue en 1978, et la DUP valable 10 ans avait été prolongée une fois jusqu'en 1998, avant l'annulation de 1997. Le financement était assuré par la rente hydro-électrique du Rhône : l'actuelle ministre de l'Environnement a loué récemment le modèle économique de la Compagnie Nationale du Rhône.

Une voie d'eau moderne surtout construite artificiellement (jonction entre deux fleuves) a forcément un impact structurant à grande échelle sur les flux de transport, sur l'hydrographie et sur l'aménagement du territoire. Car elle n'a de véritable intérêt que si elle offre un maillage, et non pas seulement des artères en impasse. Le réseau Freycinet était maillé à l'échelle nationale, fruit d'investissements poursuivis sur 3 siècles. C'est le cas aussi des réseaux modernes de l'Europe. Or l'adaptation du réseau français à la navigation moderne ne s'est pas encore faite en réseau, mais en antennes isolées les unes des autres (cf. article de Jean Pouilly dans *L'Ami du Canal* n°18) : Rhône/Saône, Rhin, Moselle, Seine, à l'exception du Nord de la France ouvert sur la Belgique. On ne peut donc pas vraiment mesurer l'efficacité des investissements consentis, les équipements restant forcément sous-utilisés, comme pour la 1^{ère} tranche de la LGV Rhin-Rhône, sans suite.

Chargement d'un automoteur au port de Pagny :



L'impact à l'échelle d'un bassin de vie relève relativement d'une petite dimension, celle vécue par les habitants dans leur vie quotidienne :

- L'impact paysager le long du tracé n'a pas été accepté par les opposants au "grand canal". Mais, la modification d'un paysage est une question très subjective, comme à propos des éoliennes : on est pour ou contre, sans rationalité apparente ;

- Sur les sites portuaires ou de transferts intermodaux : l'impact sur le développement d'entreprises, et donc l'activité et l'emploi locaux. Le canal Niffer-Mulhouse, élargi pour la 2^{ème} fois en 1995 et amorce de la liaison Saône-Rhin, est un exemple apparemment réussi en termes d'aménagement et d'insertion dans un milieu naturel reconstitué.

On ne sait pas faire vraiment de bilan en termes de trafic. Entre temps, une partie du port de Mulhouse a en effet déménagé à Ottmarsheim.

Que ce serait-il passé, s'il n'avait pas été réalisé ? Les riverains immédiats (stockage pétrolier, ferrailleur, entrepôts, PSA), et à moyenne distance (usine chimique à Thann, utilisateurs divers de conteneurs) se seraient-ils délocalisés ? À vrai dire, avec son trafic de conteneurs, Ottmarsheim sur le Rhin est le port le plus efficace. Le conteneur facilement transbordable sur tout type de transport, redonne à la voie d'eau une utilité que la perte de trafic de pondéreux par la chute de l'industrialisation européenne semblait devoir lui enlever. Devenu d'ailleurs le symbole de la mondialisation, il rend même un peu invisible l'avantage de la voie d'eau, le trafic des derniers kilomètres se faisant par la route.

L'arrivée du grand gabarit à Mulhouse n'aurait donc eu d'intérêt substantiel qu'avec la traversée de l'agglomération et le franchissement du seuil de BOURGNE/Belfort, jusqu'à la Saône et son bassin aval. Le canal Niffer-Mulhouse présente un avantage marginal, en l'absence de maillage inter-bassins. Mais, peut-être que des technologies innovantes de transport de produits lourds et encombrants (système Aster X) par le canal Freycinet changeront-elles la donne.

Les antennes fluviales modernes en cul de sac sont nombreuses en France. Leur rôle économique ne semble pas avoir été analysé autrement qu'à travers les statistiques des modestes terminaux portuaires : Neuves-Maisons sur la Moselle ou Port-sur-Saône.

La canalisation de la Moselle n'a pas sauvé la sidérurgie lorraine qui avait dû la financer (risque que Peugeot n'a pas voulu prendre, n'affichant jamais d'intérêt marqué pour Saône-Rhin reliant les centres de production de Sochaux et Mulhouse). Ironie de l'histoire, l'achèvement de la canalisation jusqu'à Neuves-Maisons eut lieu

l'année même de la décision de fermeture de la grande aciérie censée être desservie. Était-ce pour autant un grand chantier "inutile et coûteux" comme diraient les "zadistes" d'aujourd'hui ? La petite aciérie électrique, installée sur le site pour contribuer au démontage et recyclage de l'ensemble industriel fermé, existerait-elle encore aujourd'hui sans ce canal ? D'autres activités plus ou moins logistiques se sont installées à Neuves-Maisons, mais sans accès direct au canal ; le port de l'ancienne aciérie semble aussi servir à exploiter en matériaux routiers les crassiers de l'ancienne aciérie qui disparaissent peu à peu du paysage. Il s'agit plutôt d'une gestion de friches que d'un véritable développement de bassin d'emploi. Personne ne s'est hasardé à calculer après coup la rentabilité de cette extrémité de Moselle à grand gabarit et son apport au trafic global de la Moselle franco-allemande, qui semble suffisamment substantiel pour que l'Allemagne envisage de doubler les écluses.

Bâle est aussi une extrémité de voie fluviale. Pourtant, sa vitalité depuis des siècles, et surtout depuis la canalisation du Rhin grâce aux aménagements hydroélectriques de la rive française, montre que même un cul de sac navigable peut accompagner le développement d'un bassin de vie. En fait, toute une partie de l'activité urbaine et périurbaine s'est structurée depuis des lustres autour de ce port, porte d'entrée de la Suisse.

Il en est de même pour Strasbourg, 2^{ème} port fluvial français, mais loin dans les statistiques rhénanes. Pourtant, une grande part de l'urbanisme strasbourgeois s'est tissée progressivement autour des voies fluviales anciennes et modernes qui l'irriguent, et il en sera peut-être de même un jour pour l'agglomération de Mulhouse. Cette ville était prête à se laisser restructurer en partie autour de Saône-Rhin, intégré à sa vitalité. Les emprises restent disponibles. Mais plus en amont, au sud, l'horizon se bouche : nouveau pont ferroviaire au ras du canal, lotissements, classement de zones naturelles pourtant façonnées par l'homme. L'expérience économique mulhousienne a convaincu les acteurs de ce bassin de la complémentarité des modes de transport.

Si l'opportunité de relancer le projet de jonction vers le sud réapparaît, le territoire s'y adaptera et en tirera grand profit. Comme la gare TGV au centre-ville, le port au cœur de l'agglomération aura été le bon choix.

Laurent KAMMERER