
L'AMI DU CANAL n°20

Bulletin de liaison de l'association **Saône-Rhin Europe**

L'éditorial de Pascal Viret, Président

Saône-Moselle/Saône-Rhin : paix des braves ou reprise des hostilités ?

Depuis des années, des projets d'infrastructures de transport entrent en concurrence.

Concernant le fluvial, il est logique, normal et respectable que les Lorrains soutiennent Saône-Moselle, les Alsaciens et les Franc-Comtois Saône-Rhin, et les Champenois Seine-Est.

Après Seine-Nord, bientôt engagée, le maillage du réseau moderne nécessite l'aboutissement de toutes les liaisons interbassins, l'enjeu de la « compétition » n'étant que dans l'ordre de réalisation des projets.

C'est à l'Etat, seul arbitre possible, après avis de l'Europe, et sur la base de critères objectifs, d'informations validées et de données chiffrées, que revient le pouvoir d'en décider.

Pourtant, dans le milieu de la voie d'eau, un trinôme associatif donne depuis des années, l'impression de s'attribuer ce rôle. Comme si les orientations devaient être fixées par quelques notables, après petits arrangements entre amis, sauf à transformer les associations fluviales en chambre d'enregistrement de décisions prises dans des salons parisiens.

Autre façon de procéder, critiquable : la présentation faussée, l'interprétation tendancieuse du texte de la loi du Grenelle 1 de l'environnement, à l'origine du Débat Public Saône-Moselle.Saône-Rhin, fréquemment évoqué et diffusé par notre association. Ce texte tient compte de la chronologie des procédures d'études des liaisons, mais il ne définit pas un objet principal, et n'indique aucune priorité de réalisation.

Soulignons aussi le double langage qui consiste à affirmer en public que S/M et S/R sont les deux branches d'un même projet, pour ensuite, multiplier par derrière les agissements en faveur de Saône-Moselle, et depuis peu, de Seine-Est.

Enfin, les associations pro Saône-Rhin, coupables de ne pas suivre la ligne définie par les « décideurs », sont mises à l'écart de l'organisation d'évènements fluviaux, tels ceux de la COP 21, qui se sont achevés par une conférence à vingt participants, dans les sous-sols du Grand Palais.

En 2024, Seine-Nord sera l'unique liaison fluviale aboutie ; mais, l'accès fluvial direct à Port 2000 au Havre, retenu comme prioritaire en 2003, sera-t-il alors seulement engagé ?

Entre autres exemples, triste bilan d'un demi-siècle de lobbying fluvial en France...

La voie d'eau ne manque hélas pas d'adversaires, voire d'ennemis. Quand les associations fluviales - pourtant d'accord entre elles sur 90 % des sujets - seront-elles capables d'accepter leurs différences et de s'unir pour agir ? Réponse urgente demandée.



*Notre Assemblée Générale annuelle se tiendra
le vendredi 4 novembre 2016 à 14h00,
à la CCI du Doubs 46 avenue Villarceau/Besançon*



LIAISON FLUVIALE SAÔNE-RHIN : ETUDES, MISSIONS ET MANŒUVRES

Etude du Corridor Multimodal Amsterdam-Marseille

Cette étude sur le transport de fret par la voie d'eau et le fer, s'achève. En décembre, à Paris, nous avons assisté à une réunion à laquelle participait le coordonnateur du corridor, M. Peter BALAZS : celui-ci a rappelé que l'Union Européenne veut supprimer les goulets d'étranglement, les manques dans le réseau et les barrières. Alors que l'inter-modalité fer-fleuve avait été le maître-mot de la réunion de Marseille en septembre 2014, les deux tables rondes, et la plupart des échanges entre opérateurs, chargeurs, représentants des filières et des ports, ont tourné autour de la pluri-modalité et des moyens pour la développer. Lors de la séance des questions/réponses, nous avons de nouveau souligné le handicap des ruptures de charges, et l'impérieuse nécessité de mailler rapidement le réseau fluvial moderne par des liaisons interbassins, notamment afin d'étendre l'arrière-pensée de Fos-Marseille.

Etudes en préparation du débat public Saône-Moselle. Saône-Rhin

De courriers officiels en annonces contradictoires, nous avons - avec d'autres associations fluviales - la très fâcheuse impression d'être « baladés » depuis près de 2 ans au sujet de la restitution du résultat des différentes études, finalisées par VNF, lesquelles contiennent certainement des données intéressantes. Selon les dernières informations, il semblerait que le préfet coordonnateur ait annoncé une restitution commune de ces études et de celles du Corridor, prévue pour l'automne : à suivre...

Mission parlementaire pour les ports maritimes

En janvier, le Gouvernement a chargé des parlementaires d'une mission destinée à l'amélioration de l'attractivité des ports maritimes du Havre-Rouen, de Marseille-Fos et de Dunkerque. Bien que cette mission parlementaire soit la 4^{ème} (!) consacrée à nos ports maritimes, l'inter dépendance maritime / fluvial, notamment celle de Fos-Marseille avec l'axe Rhône-Saône et son prolongement, ne pouvait que nous mobiliser.

Nous avons donc sollicité une audition auprès du binôme parlementaire missionné pour ce port (la sénatrice Elisabeth LAMURE et le député François-Michel LAMBERT), qui a eu lieu le 15 juin au Sénat. A cette occasion, concernant la desserte fluviale de ce grand port maritime, porte sud de l'Europe, nous avons pu faire part de nos constats, transmettre des propositions d'amélioration et de développement. Nous avons également souligné la nécessité d'un renforcement de l'axe Rhône-Saône prolongé et du port de Fos-Marseille par une liaison fluviale Saône-Rhin supérieur. Les deux parlementaires ont été attentifs à notre propos, mais l'expérience nous fait craindre qu'au final, faute de volonté politique et de financements, leur rapport ne soit pas suivi d'effets.

Saône-Moselle/Saône-Rhin : quand une rivalité entre projets dérape

Entre projets de liaisons fluviales, la concurrence a toujours existé. Au début des années 80, il y avait déjà une grande rivalité entre Seine-Nord et Rhin-Rhône (le nom donné alors au projet Saône-Rhin). De même, dès les années 90, l'émergence de Saône-Moselle se fit en opposition avec Rhin-Rhône. La priorité finalement accordée par l'Etat à la réalisation de Rhin-Rhône au travers de la LOADT du 4 février 1995 fut, à l'époque, mal acceptée par certains. En 1997, l'arrêt brutal de Rhin-Rhône, apparut alors aux milieux politiques et économiques du bassin parisien et du Nord-Pas de Calais, comme une opportunité inespérée pour relancer Seine-Nord.

Une association, dont l'objet est la réalisation de Saône-Moselle et de Seine-Est (Seine-Moselle) - un autre projet de liaison fluviale qui avait jusqu'alors manqué de soutiens - fut créée en 1999 sur les débris de Médinord. Dès lors, s'est nouée une alliance objective entre les soutiens de ces trois projets. Les deux associations de lobbying Seine-Nord et Saône-Moselle/Seine-Est, ainsi qu'une troisième, se voulant faitière des associations fluviales françaises, partagent du reste les mêmes bureaux parisiens, et on retrouve à leur tête, les mêmes personnalités.

En 2008-2009 les débats parlementaires autour des projets fluviaux du Grenelle de l'environnement rallumèrent le conflit entre pro Saône-Moselle et pro Saône-Rhin.

Rappelons que l'amendement voté par le Sénat pour rajouter Saône-Rhin à la programmation d'un Débat Public Saône-Moselle, fut supprimé en commission par les députés partisans de la Moselle, en seconde lecture. Cependant, le secrétaire d'Etat aux transports de l'époque réussit à mettre fin à cette « guerre des liaisons » en obtenant de chacun l'acceptation d'un texte consensuel très clair, souvent rapporté dans ce bulletin.

Dans cette loi à peine promulguée, des représentants du lobby lorrain et leurs alliés crurent pourtant voir le « caractère prioritaire du projet Saône-Moselle » (sic), la liaison Saône-Rhin n'étant envisageable « que pour autant qu'elle soit compatible et rattachée à la liaison Saône-Moselle ».

Il est vrai qu'ils ne conçoivent l'articulation en Y de leur projet avec Saône-Rhin qu'avec un « barreau » Port-sur-Saône - Montbéliard (ou Belfort) - Mulhouse. Lequel avec le tronçon commun de la Saône a l'immense avantage de faire avancer Saône-Moselle d'une centaine de kilomètres ; sachant qu'ensuite, bien entendu, la priorité sera du côté lorrain...

LIAISON FLUVIALE SAÔNE-RHIN : ETUDES, MISSIONS ET MANŒUVRES (suite)

... Une mise au point entre parties ayant finalement été faite, études et réunions préalables du Débat Public Saône-Moselle / Saône-Rhin furent fort heureusement engagées en 2010 sur un même pied d'égalité, ce qui permit de décriper peu à peu la situation.

En 2013, après les recommandations - entérinées par le Gouvernement - de la Commission Mobilité 21, qui repoussaient Saône-Moselle / Saône-Rhin aux calendes grecques (2050), les deux camps avaient semblé se rapprocher. Mais la perspective des échéances électorales de 2017 et de la révision du SNIT en 2018, ont vite ravivé clivages et ambitions.

En décembre dernier, à l'occasion de la COP21, le trinôme associatif a organisé quelques manifestations fluviales, en excluant des associations comme le Consortium International pour le développement des voies navigables et la nôtre, coupables de soutenir Saône-Rhin. Notons au passage, que dans une plaquette éditée à cette occasion, il est question d'un « éventuel embranchement vers le Rhin » et de « l'y phasé et optimisé » (? !), Saône-Moselle apparaissant sur une carte en trait plein, tandis que Saône-Rhin y figure en pointillés. Avec la création d'une société de projet, en avril, l'avenir de Seine-Nord semble désormais assuré. Dans la foulée, le lobby lorrain se remet en ordre de bataille pour Saône-Moselle, et n'arrête pas d'évoquer Seine-Est.

Mais, les partisans de Saône-Rhin sont bien décidés à répondre aux contre-vérités et à réagir : paix des braves ou reprise des hostilités, il va bientôt falloir choisir.

Le Bureau de l'association



EXTRAIT de la Loi 2009-967
du 3 août 2009
« Grenelle 1 » de l'Environnement

« Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. »

Le Doubs

Le Doubs est une rivière longue de 453 kms allant de Mouthe dans le Haut-Doubs à la confluence avec la Saône après avoir récupéré la Loue, résurgence qui retrouve son origine. Entre ces deux points, la dénivellation est de 762 mètres, dont 436 m sur les 144 kms les plus accidentés. Le débit moyen, au niveau de Dole, est de l'ordre de 175 m³ par seconde. Curieusement, c'est bien le Doubs qui se jette dans la Saône, alors que cette dernière a un débit sensiblement inférieur à celui du Doubs (1 pour 1,7).

Ces données permettent une première approche. Tout d'abord, on a en moyenne 15 millions de m³ d'eau qui passent sous un pont en 24 heures, par exemple à Besançon. Soit plus de 55 milliards sur une année. Cette matière issue des pluies et des neiges est gratuite. La puissance de ce fluide sous l'effet de la pesanteur est de 1726 kW par seconde (cette valeur s'obtient en multipliant le débit moyen de 176000 litres/seconde par l'effet de la pesanteur soit 9,81, un litre d'eau valant sensiblement 1 kg ; la dénivellation globale de 762 m. correspond à une puissance de 1.300.000 kW). La profondeur de la rivière est bien sûr variable et déformée par les dépôts de vase et divers détritits. Les dragages ne maîtrisent plus cette situation, et le Doubs a peu à peu perdu 1 m de sa profondeur. Il faut donc s'attendre à une croissance des inondations, d'autant plus que - comme partout ailleurs - les constructions se sont multipliées sur ses rives, au détriment du champ d'expansion des crues.

.../...

Le Doubs (suite)

....
Dès l'origine, la rivière est une ressource motrice, une puissance disponible. Ce sont d'abord les moulins, les roues entraînées par la chute d'eau, les turbines, la production d'électricité etc. Ensuite, la rivière permet le transport des marchandises et des voyageurs. Le chemin est prêt : pas besoin de l'aplanir ni de la goudronner, même si de nombreux aménagements sont indispensables comme les barrages, les écluses, les canaux de dérivation...

Donnons par exemple, le coût en proportion d'un transport de containers au départ de Mulhouse pour se rendre à Rotterdam : voie ferroviaire : 1 ; voie routière : 0,83 ; voie fluviale : 0,52.

Les péniches ont pratiquement disparu du Doubs, et cette circulation ne représente que 3 à 4 % pour toute la France, dont singulièrement la Seine, alors que l'Allemagne gère ainsi plus de 14 % de ses transports, y compris à travers la Forêt-Noire, et la Hollande 40 %.

Enfin, la rivière tient son rôle alimentaire : fournir l'eau à usage domestique (25 % aux foyers), 22 % pour la production d'énergie (hydroélectricité, refroidissement), 5 % pour l'industrie et 48 % pour l'agriculture (élevage, irrigation).

Dans notre région, nous avons environ 1/3 d'eau provenant d'une rivière ou d'une source, et pour 2/3 de nappes souterraines. Si l'on rapporte la consommation par habitant, nous sommes proches de 150 litres par jour soit pour le département environ 78000 m³ par jour. La pollution journalière produite par une personne qui utilise donc de 150 à 200 litres d'eau est de 70 à 90 g de matières en suspension, de 60 à 70 g de matières organiques, 15 à 17 de matières azotées, 4 g de phosphore et des milliards de germes. Soit un total de 150 à 180 grammes de matières polluantes par jour et par personne, ou près de 25 tonnes pour une agglomération de 140 000 personnes.

La rivière n'est pas seulement un milieu naturel mais aussi une durée qui s'écoule.

La rivière est aussi l'histoire des territoires traversés. Restituer l'histoire de la rivière, c'est aussi reconstituer l'histoire des villes et villages qui la jalonnent, et dégager un avenir.

La personne qui remonte le Doubs de Dole à Pont-de-Roide en empruntant le chemin de halage, rebaptisé «Véloroute», remonte le temps et visite un musée. Car les usines s'égrènent d'un village à l'autre, en ruines, en attente ou réoccupées, comme à Deluz. Par exemple, à Besançon, aux Prés de Vaux, le site de la Rhodiaceta, friche industrielle, avec le bâtiment d'origine, construit vers 1890, qui abritait le bureau d'Hilaire de Chardonnet, inventeur du textile artificiel à base de cellulose, est une ruine complète, couverte de graffitis et de saletés diverses. Il attend, depuis trente ans, les engins qui vont le démolir. Le début de sa déconstruction est programmé pour la fin de cette année.

Une enquête conduite depuis une quarantaine d'années, la base Mérimée, complétée par la base Palissy, permet de faire un point assez précis de toutes les constructions. Le dossier est actuellement au Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté. A Baume-les-Dames, il y avait un moulin à papier (chiffons), puis à farine, puis une tannerie, et enfin une usine de tabletterie pour les pipes Ropp. A ce jour, on trouve des logements. Ou encore Deluz, filature puis papeterie : à ce jour, une centrale hydroélectrique, un port de plaisance, un atelier avec entrepôt municipal et des appartements.

Mais, la fameuse friche des Prés-de-Vaux est un exemple peu glorieux. Et pourtant, on pourrait conserver le bâtiment d'origine, et en faire une sorte de musée de la rivière, de l'eau et de l'activité qui y est liée : la pisciculture, la force motrice, les moulins, les barrages, la production d'énergie, les écluses, le canal Rhin-Rhône, le transport fluvial et les projets de liaisons... Hilaire de Chardonnet pourrait en être le porteur, et Jouffroy d'Abbans, Charles Nodier, Cuvier, Colette, Louis Pasteur, les frères Lumière, Tristan Bernard, y avoir plus qu'une plaque sur le mur de leur maison natale.

Un musée, mémoire du passé, et pourtant tourné vers l'avenir.

Une histoire se referme, mais une nouvelle peut s'ouvrir : sous la vase, il y a un sol.

Claude GUILLON