

Commission particulière du débat public
"Politique des transports - Vallée du Rhône et Arc Languedocien"

Intervention de l'association "Saône-Rhin Voie d'Eau 2010"

I – Présentation de l'association :

Née en 1997 lors de la décision par le gouvernement de la suppression de la déclaration d'utilité publique (DUP) du canal à grand gabarit "Saône-Doubs-Rhin".

L'association dont le siège administratif est domicilié à la CRCI de Franche-Comté a son domicile courant au siège du Président : Valère POURNY de 1997 à 2003 et Guy PICARD depuis 2003 – 14, Charles de Gaulle à SAINT VIT – 25410 –

Forte de 500 adhérents, l'association milite par tous moyens – contact des personnages politiques, des hommes et femmes de l'économie, de la presse, de l'université, du monde du transport (notamment fluvial) - pour que soit reconsidérée la liaison fluviale à gabarit européen Rhin-Rhône par la Saône et le Doubs.

Actuellement ce problème de liaisons fluviales Nord-Sud semble revenir à la pointe de l'actualité et des préoccupations, suite aux excès des transports routiers qui se taillent la part du lion depuis 40 ans sans qu'il n'y ait de transfert significatif sur d'autres moyens de transport terrestre (fer, voies d'eau).

II – Arguments principaux de l'association :

A – Arguments économiques :

- Projet pouvant transporter 20 millions de tonnes et plus depuis **Marseille FOS XL** modernisé jusqu'à **Mulhouse – Bâle – Strasbourg**.
- Projet assurant la desserte de **nombreux ports** sur le Rhône – la Saône – le Doubs et sites industriels, desservis aujourd'hui à 90% par la route.
- Projet permettant de relier **les croisières touristiques du Rhin et du Rhône** par une vallée hautement touristique : la vallée du Doubs. D'autres tracés ne présentant aucun argument touristique.
En Europe, sur certaines voies fluviales, le chiffre d'affaires du tourisme "croisière fluviale" est supérieur au chiffre d'affaires du fret fluvial.
- L'usage du contrôle de la position des bateaux fluviaux par G.P.S engendre des économies importantes sur les largeurs des ouvrages (rescindement dans les courbes, tunnels, etc...).

Ce qui n'était pas le cas, il y a 15 ans.

B – Arguments écologiques :

Toutes les solutions permettant la mise en œuvre d'un "aménagement durable" sont contenues dans le développement du transport fluvial.

1) - Bruit :

(première pollution dénoncée par tous les sondages des français : la pollution sonore).

2) - Pollution :

Bien que des efforts significatifs aient été faits sur les pollutions des moteurs, il reste que **le transport fluvial est 5 fois moins polluant que la route.**

Malgré les idées reçues, **l'emprise foncière est 10 fois moins importante** que le mode autoroutier, du fait de l'existence préalable des surfaces d'eau.

Pas de rejet de particules de caoutchouc synthétique dans les cultures et la nature.

Forte réduction des gaz à effet de serre. Un auto moteur type grand rhénan équivaut à 120 camions de 20 tonnes.

Enfin, le nombre **d'accidents est presque négligeable** par rapport aux accidents routiers divers (Routes et autoroutes).

3) Comparaisons avec des topographies similaires :

La réalisation de la liaison fluviale Rhin-Danube par le Main, prouve que **l'ingénierie environnementale** sait parfaitement maîtriser les impacts d'une voie d'eau sur la nature.

Adaptation des berges, maîtrise de végétation adaptée, reconstitution des zones humides, préservation des oiseaux migrateurs, bassins de fraie pour les poissons. Mais aussi, développement d'un milieu riche pour l'homme : qualité halieutique, développement d'activités ludiques, sports d'eau, réglage de débit d'eau pour l'agriculture et les crues, mise en valeur des paysages.

4) Impact d'un tracé de voies de transports terrestres :

La voie d'eau, et notamment la voie d'eau Rhin-Rhône par la vallée du Doubs, est **la seule voie** (comparativement aux voies ferrées et aux axes routiers) dont le but n'est pas uniquement le transport.

En effet, la voie d'eau règle tout ou partie du **problème des crues**, règle les problèmes des **retenues partielles d'eau pour l'agriculture.**

Elle permet **la production d'électricité** (170gw/h consommation domestique annuelle d'une ville de 50.000 habitants).

Les tronçons déjà réalisés vers Mulhouse ont permis le maintien et le développement des **activités de pêche** et de la qualité halieutique.

C – Arguments financiers :

Entre 3 et 4 milliards d'euros, tel est le coût d'une telle liaison.

Nous sommes opposés aux calculs d'opportunité qui ont été lancés en pâture par divers organismes ou hommes politiques, qui étaient opposés au premier projet.

Notamment, les intérêts intercalaires, car ceux-ci n'ont jamais été pris en compte sur aucun ouvrage important (Tunnel sous la Manche, Projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, Pont routier de

Millau, Matériels militaires, TGV, etc...). Seuls les intérêts des sommes réellement empruntées doivent être pris en compte.

De même la TVA, qui est une recette pour l'Etat, ne doit pas être prise comme une dépense pour certains grands ouvrages nationaux dont l'amortissement doit être calculé sur 50 ans et non sur le temps d'amortissement bancaire.

Pour un canal, il faut dissocier la part "**transport**" et la part "**autres améliorations de l'économie**".

Par exemple, **production électrique**, **régulation des crues**, constructions des **installations portuaires** fret ou tourisme, **soulagement du trafic routier** - autoroutes et routes - (l'impact d'un poids lourd de 30 tonnes, équivaut au passage d'un million de petits véhicules particuliers), reconstruction de **certaines ouvrages** (pont par exemple) qui, de toute façon sont largement amortis ou nécessiteraient une reconstruction pour raison de sécurité.

D – Inscription de notre démarche dans les problèmes de transports dans la vallée du Rhône :

Le Rhône aménagé peut reprendre une quantité gigantesque de trafic de fret (pondéreux, pétrolier, conteneurs) sans difficulté de navigation.

Le seul obstacle aujourd'hui c'est que le Rhône et à sa suite la Saône, est en "cul de sac".

Malgré le développement important de Pagny qui constitue l'hinterland extrême du port de Marseille, beaucoup de chargeurs, au départ, hésitent sur le mode fluvial car il y aura obligatoirement transfert par le rail ou par la route et le transfert coûte cher.

Le transport routier qui ne devrait être qu'un mode de transport "ultime" proche du lieu de livraison ou de production, devient alors un mode "continue".

Les problèmes presque insolubles du transport dans la vallée du Rhône passent par **la continuité des voies fluviales vers les bassins de la Seine**, de **la Moselle** et **du Rhin**. C'est plus qu'une évidence, c'est une obligation.

Les auteurs des projets fluviaux il y a trente ans ou plus, l'avaient pressentis. Il n'est pas possible aujourd'hui de les différer encore de 30 ans.

Notre message s'inscrit parfaitement dans les préoccupations des rhodaniens et des languedociens à travers cette consultation.

Pour l'association Saône-Rhin Voie d'Eau 2010
Le président en exercice
Guy PICARD