Jean-François Wolffhugel
18 Rue du Docteur Marius Pélissier
11480 La Palme

Tel : 04 68 48 15 39

wolffhugeljf@cegetel.net

La Palme, le 02 avril 2006

Politique des transports dans la vallée du Rhône, arc Languedoc

CNDP
26 Boulevard Saint-Roch

contact@debatpublic-transport-vral.org

Messieurs,

C'est avec plaisir que j'ai lu que la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Alpin donne lieu à un débat public.

En effet ce sujet me préoccupe vivement car il concerne l'abandon du canal Rhin Rhône au gabarit européen.

Après avoir assisté à la ronde incessante des péniches de charge sur le Rhin, j'ai le cœur serré lorsque je constate l'absence de trafic sur le Rhône.

Le raccordement du Rhône au réseau européen de canaux entraînerait incontestablement une réduction du trafic sur l'autoroute de la vallée du Rhône et par conséquent sur la circulation poids lourds sur le contournement ouest de Lyon. Il est donc de notre intérêt de soutenir cette proposition au gouvernement.

Lors de l'abandon du projet par une équipe qui se prétendait écologiste j'avais vigoureusement protesté par les moyens qu'a un simple citoyen, en écrivant à l'Express. Je me permets de vous donner le texte de ma lettre du 31 août 1997:

Enterrement de grands projets.

La France crève de ne pas avoir de grand projet. Pour occuper les sans emploi on crée une foule de petits boulots : c'est mode. Par contre pas de grande entreprise. Pour relancer l'économie américaine après la grande crise, Roosevelt avait lancé des grands travaux : aménagement de la vallée de la Tennessee. Mais l'équipe Vianet - Jospin fait exactement l'inverse : stop à tous les grands travaux en cours de conception ! Stop aux autoroutes, stop au grand Canal Rhin - Rhône ! Démolir, que ce soit un projet ou un pont, a toujours été un art enfantin, alors que construire...

Evidemment Madame Voynet s'était fait élire après avoir créé et soutenu le lobby local anti-canal, très porteur électoralement. Un grand ouvrage étant toujours la cause de modification dans la vie des riverains, provoque toujours l'opposition de ceux-ci. Dans cette affaire, à l'évidence, madame Voynet est juge et partie, ce qui n'est pas de bonne gestion. Le coût de l'élection de notre nouveau ministre de l'environnement n'est-il pas exorbitant pour la France ?

Les canaux ne sont actuellement pas du tout à la mode en France, alors que l'Allemagne vient de terminer la liaison Rhin - Danube (terminée en 1992, le projet ayant débuté en 1921). Construire un canal est une oeuvre longue et pour laquelle les importants investissements de base ne sont rentabilisés qu'au bout d'un temps très long. Est-ce une raison pour ne pas l'achever ? Rappelons en effet que la mise au gabarit Européen du Rhône et de la Saône a été entreprise avec le barrage de Donzère... il y a cinquante ans. Cette voie est aujourd'hui sous-exploitée car branche morte. Elle restera branche morte jusqu'à sa jonction au réseau de canaux européen. Ce projet aurait pu et même dû devenir un grand projet pour la France comme pour l'Europe.

Actuellement notre vieux Canal du Midi a été classé "Patrimoine de l'Humanité". Or Colbert, grand économiste du temps y était initialement opposé, car "non rentable". Heureusement, à l'époque, un grand homme occupait le trône de France et voyait loin. Il imposa la construction de ce canal. L'ouvrage, "pharaonique" pour l'époque, fut heureusement réalisé par Riquet. Il ne fut "rentable" que fort longtemps après la mort de ce bâtisseur. Par la suite, et pendant 200 ans le canal transporta voyageurs et marchandises. Aujourd'hui, trois cents ans plus tard, il attire une foule de touristes fluviaux et est toujours aussi "rentable". Malheureusement je ne vois aucun Louis XIV à l'horizon.

Une autre question étonne. La décision de construction du Canal Rhin - Rhône me semble avoir été prise après discussion et accord du Parlement. Il est curieux de constater que la classe politique comme la presse paraît accepter qu'un simple ministre revienne sur les décisions du Parlement de la République...

Suite à la parution d'une partie de ma lettre à l'Express, j'avais écrit au sujet du renoncement par le gouvernement au grand projet du canal Rhin - Rhône à Messieurs Alain Peyrefitte et Raymond Barre, ces deux personnalités avaient bien voulu me répondre.

Monsieur Alain Peyrefitte (qui avait écrit un article "Bonne et Mauvaise écologie" dans le Figaro) m'écrit :

Vous me faites part de votre indignation devant l'annonce faite par le gouvernement d'abandonner la construction du canal Rhin - Rhône. Ce projet avait bien fait l'objet d'un décret signé par M. Pierre Mauroy en 1981, puis acté par une loi Pasqua du 4 février 1995 sur l'aménagement du territoire.

Devant une décision aussi arbitraire et, encore une fois, démagogique, le groupe R.P.R. du Sénat a demandé la création d'une commission d'enquête. Il s'agit maintenant d'examiner les conséquences réelles de tels choix qui concernent les grandes infrastructures de notre pays.

Pour l'instant, la situation semble gelée, mais ne désespérons pas de faire entendre au gouvernement l'intérêt supérieur de la nation.

Quant à **Monsieur Raymond Barre**, il m'a répondu :

Ayant pris connaissance de votre texte, je ne puis bien entendu que souscrire à vos propos, étant convaincu que cette décision constitue une très regrettable erreur géostratégique et économique.

Un point très important me semble être le fait que le Rhône est aujourd'hui sous-exploité, car branche morte. **Seules les quelques péniches fluviales rhodaniennes y circulent, l'énorme flotte européenne en étant encore totalement exclue.** Il en va de même pour la Seine pour laquelle il semble que le gouvernement précédent est entamé le désenclavement. Ces deux fleuves resteront des branches mortes jusqu'à leur jonction au réseau de canaux européen. Ce projet doit devenir un grand projet pour la France comme pour l'Europe d'ailleurs.

Enfin il serait bon de rappeler à tous que **le transport par voie fluviale consomme le cinquième de fuel par rapport au transport routier** et d'ailleurs également moins que le transport par fer. Le transport fluvial est le transport écologique par excellence.

Je vous autorise à utiliser tout ou partie de ma lettre.

Vous souhaitant de pouvoir mener à bout le désenclavement du grand fleuve français et son activation, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-François Wolffhugel.