



ECONOMIE

Fin de grève chez Eurofence à Doulevant-le-Château

La grève a pris fin, hier matin, chez Eurofence à Doulevant-le-Château. Le mot d'ordre a en fait été levé dès mercredi soir et un protocole de fin de grève a été signé hier matin. Le travail a, depuis repris normalement. FO et la CGT avaient démarré lundi

matin ce mouvement pour demander la reprise des négociations salariales annuelles. Eurofence emploie une grosse centaine de salariés. L'entreprise, qui dépend d'un groupe suédois, fabrique essentiellement des clôtures.

Saint-Dizier : le blocage se poursuit chez Argo

Les neuf salariés d'Argo, filiale du groupe McCormick, en grève depuis plus de quinze jours à Saint-Dizier (Le Journal de la Haute-Marne d'hier) en sont toujours au même point. «Et nous n'avons aucune nouvelle, ni de

la direction, ni de l'inspection du Travail, ni du sous-préfet», peste Bernard Loudin, délégué syndical CGT. Tout le fonctionnement d'Argo à Saint-Dizier reste donc encore bloqué.

Retrouvez toute l'actualité sur www.jhm.fr

Lisez, Réagissez !

Forums | Dossiers | Services | Blogs | Actualité | Sondages | Contacts

BESOIN D'UN SITE INTERNET POUR SORTIR LA TÊTE DE L'EAU ?

Depuis plus de 15 années le studio graphique IPPAC accompagne ses clients avec un soin et un sérieux qui en font une agence haut-marnaise au rayonnement national. Faites-nous confiance pour créer et développer votre image sur Internet par la création de sites, de boutiques en ligne et l'utilisation d'outils de référencement.

ippac

ENTREPRISES, ASSOCIATIONS, COLLECTIVITES, ARTISTES, COMMERCE, AUTO-ENTREPRENEURS

CONTACTEZ NOUS !

DEVIS GRATUIT - Tel : 03 25 03 85 71 - info@ippac.fr

CANAL GRAND GABARIT

Un Jeudi de l'économie qui coule de source

L'initiative du Syndicat mixte d'aménagement économique du Pays de Langres a été couronnée de succès hier. C'est un flot d'informations qui a été délivré par les différents intervenants de ce Jeudi de l'économie consacré au canal grand gabarit Saône-Moselle.

Le président du Syndicat d'aménagement économique du Pays de Langres (Smaepl), Guy Durantet pouvait être satisfait hier à l'issue du Jeudi de l'économie consacré au projet de canal grand gabarit. Pas moins d'une centaine de personnes s'est déplacée à Dommarien près du canal de la Marne à la Saône, sur le site du Chien à plumes. Les élus étaient présents et, fait marquant, de nombreux responsables d'entreprises de la région sont venus écouter et s'informer. Parmi eux, des sociétés de transports, comme Jean-Claude Pla ou Daniel Le Boucher de Longeau, mais également des responsables de sociétés de logistique comme la filiale des transports Dentressangle de Langres. L'intérêt pour cette liaison entre le bassin rhodanien et le bassin rhénan, la liaison Saône-Moselle, est suscité par les plates-formes multimodales qui viendront ponctuer son parcours. Françoise Erbs, de Voies navigables de France, en charge de ce dossier, n'a pas caché que le positionnement de la Haute-Marne

«entre Dijon et Nancy est un véritable atout d'opportunité économique.»

Ce Jeudi de l'économie avait pour seule ambition d'apporter une information aussi diverse que variée aux acteurs locaux afin qu'ils puissent se préparer objectivement au débat public prévu en 2012.

Quatre fuseaux sont en lice pour son tracé. Quatre variantes dont une passant par Chaumont a été déjà jugée «pas crédible techniquement». La Haute-Marne reste encore dans la course avec un tracé passant près de Chalindrey, Langres puis bifurquerait en longeant l'autoroute A 31 en direction de Nancy. Elle est en concurrence avec un fuseau traversant les Vosges, passant par Vesoul et Dole.

Ce nouveau canal grand gabarit Saône-Moselle, souhaité par le Grenelle de l'environnement, devrait voir le jour entre 2025 et 2030, «cela semble réaliste mais cela impose que l'on ne perde pas trop de temps», a rappelé Françoise Erbs.

Philippe Lagler

Les fuseaux proposés

- ▶ Quatre fuseaux sont proposés par VNF mais un est déjà recalé. **Couloir Ouest** : il emprunte la vallée de la Marne et dessert Langres, Chaumont et Neufchâteau. Comme l'a confirmé Françoise Erbs, de VNF hier à Dommarien, ce couloir n'est «pas crédible techniquement» du fait de fortes contraintes géologiques.
- ▶ **Couloir Centre-Ouest** : dans sa partie haut-marnaise, il traverse Chalindrey, Langres puis se dirige vers le plateau du Bassigny en longeant l'A 31. La zone de protection spéciale du Bassigny, zone Natura 2000, est une contrainte importante. Il est pénalisant également pour l'eau. En revanche, il est moins vis-à-vis des populations et «permet notamment la desserte de secteurs à fort potentiel de développement», souligne le rapport Eurotrans. Les «Y» ferroviaire de Chalindrey et autoroutier de Rolampont seraient des atouts économiques majeurs. Il est «techniquement intéressant», indique Françoise Erbs et serait le tracé le moins coûteux.
- ▶ **Couloir Centre-Est** : c'est le tracé qui passe par les Vosges avec des secteurs de plus basse altitude de la zone d'étude. Il est en revanche éloigné des agglomérations à servir.
- ▶ **Couloir Est** : c'est le tracé qui est en concurrence directe avec celui qui passe par la Haute-Marne. Ce tracé passe par Dole et surtout Vesoul avec son site PSA. Il s'approche également d'Epinal. Reste la difficulté du dénivelé qui serait important.

Estimation du tonnage fret

L'étude Eurotrans fait apparaître un prévisionnel annuel de 18 millions de tonnes de marchandises. Un prévisionnel qui a été volontairement construit sur des bases «pessimistes».

Coût de l'ouvrage

Le cabinet Eurotrans prévoyait en 2009 un coût prévisionnel situé entre 8,5 et 11,5 milliards d'euros.

Les grandes dates

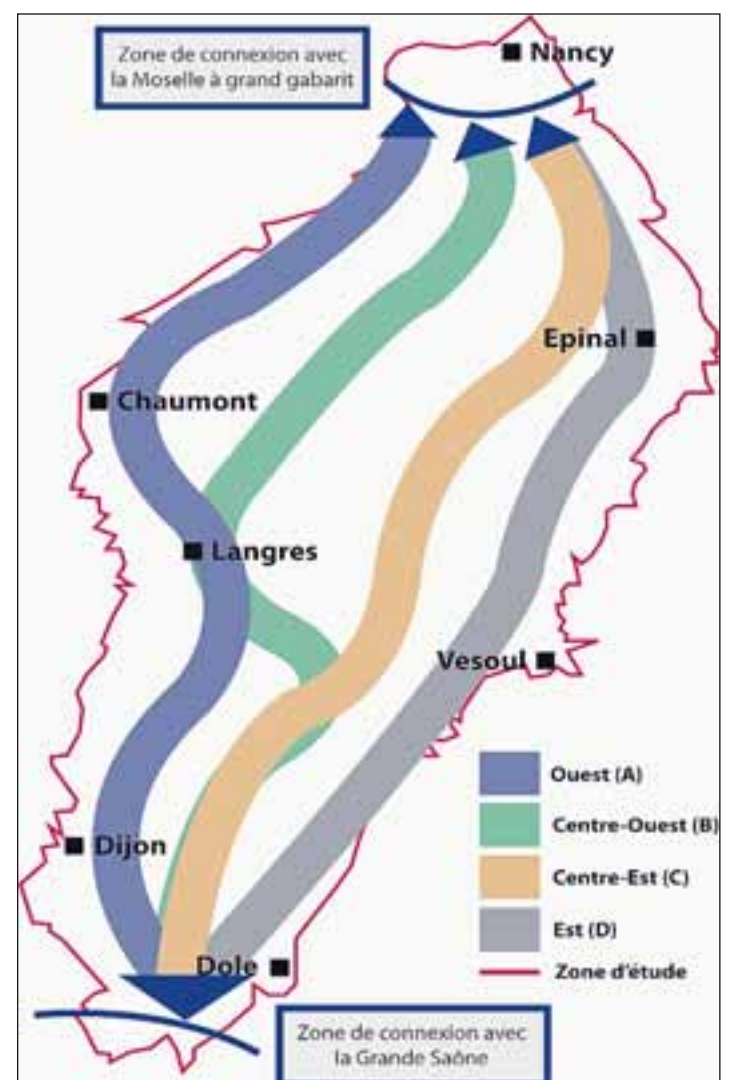
La première date à retenir est 2012 avec l'ouverture du débat public qui sera mené par le Comité national des débats publics, organe indépendant qui a par exemple œuvré sur le débat public du gazoduc Arc-de-Dirrey en Haute-Marne. L'ouverture à la navigation est située entre 2025 et 2030.

Le mode fluvial en hausse

Entre 1997 et 2007, la part du mode fluvial a progressé de 40 %. Sur les cinq premiers mois de 2010, la croissance se confirme avec une hausse du tonnage de plus de 8,5 %. Le mode fluvial est devenu «plus fiable, plus sérieux et moins onéreux», selon André Horth, délégué local de VNF qui affirme que «la crise a servi d'accélérateur» pour augmenter les parts de marché du mode fluvial. «Le contexte est favorable à l'essor de la voie d'eau», a déclaré André Horth.

Aménagements pour la faune

A la différence d'une ligne à grande vitesse (LGV) ou d'une autoroute, un canal n'est pas clôturé. Les grands animaux pourront traverser le canal par le biais de «plages» mais également de revêtements spéciaux antidérapants posés sur les berges.



Les points à retenir du tracé haut-marnais

Ce tracé serait long de 220 km avec douze écluses et deux ascenseurs à péniche contre quatre pour le tracé le plus à l'Est. Cinq kilomètres de ponts canaux seraient à construire. Et ce serait le moins coûteux des fuseaux proposés.

L'emprise du canal grand gabarit

Ce canal serait d'une longueur moyenne de 220 km suivant le fuseau choisi. Sa largeur serait de 70 m, soit un gabarit 5B de la nomenclature de VNF. Cette largeur «est toute la difficulté de l'exercice», reconnaît Françoise Erbs. Le dénivelé serait de 300 m. Des barges de 180 m de long et de 11,40 m de largeur pourraient l'emprunter. Une barge représente l'équivalent de 50 camions de matière transportée.

Gestion de l'eau

- ▶ «La gestion de l'eau est éminemment sensible dans le cadre de la création d'un canal», a prévenu Françoise Erbs. Ce canal consommerait 2 m³ par seconde et jusqu'à 3 m³ par seconde au plus fort de l'été. VNF estime que c'est peu au regard du débit de la Saône avec 160 m³ par seconde mais devient délicat en période d'étiage ou la Saône ne délivre plus que 23 m³ par seconde. Des bassins réservoirs sont prévus, comme ceux des quatre lacs de la région de Langres, pour une capacité totale de 25 millions de mètres cubes, «de quoi avoir une réserve de trois mois en période d'étiage», précise Françoise Erbs. C'est moins que la contenance du lac de Charmes et de La Liez réunis (28 millions de mètres cubes).
- ▶ De plus, des écluses à bassin d'épargne seront construites. Elles permettent de récupérer l'eau éclusée lors du passage d'une péniche à hauteur de 60 %.
- ▶ Il est à noter que VNF a exclu de puiser de l'eau dans le réseau des quatre lacs de la région langroise, en réponse aux inquiétudes de la Fédération départementale de la pêche de Haute-Marne.

Quid du canal de la Marne à la Saône ?

Son sort n'est pas scellé. En attendant l'entrée en service du canal grand gabarit, ce canal poursuivra ses activités. Il transite 100 000 tonnes par an de marchandises. «De belles perspectives» s'ouvrent à ce canal puisque l'ouverture d'une carrière à Rouvrois-sur-Marne devrait lui apporter du trafic supplémentaire. L'exploitant a pour obligation d'utiliser la voie d'eau pour transporter les granulats produits.