

De la Saône à la Moselle... en passant par le département

Les Voies navigables de France planchent sur un projet de canal à grand gabarit entre la Moselle et la Saône, afin de créer un itinéraire fluvial continu entre les ports de Rotterdam et Marseille. Des trois couloirs à l'étude, celui qui concerne le Sud-Est de la Haute-Marne semble être le plus avantageux. Au cas où le dossier aboutit, ça ne sera de toute façon pas avant 2025.

Soixante-dix mètres de largeur - chemins de service compris -, des écluses avec une hauteur de chute allant jusqu'à 25 m et des convois fluviaux pouvant pousser jusqu'à 4 500 t de containers... Comparer la liaison à grand gabarit entre la Saône et la Moselle avec le canal de la Marne à la Saône, c'est un peu comme mettre cote à cote une voiture et sa reproduction miniature. Voilà maintenant cinq ans que Voies navigables de France - VNF, l'établissement public qui exploite le domaine public fluvial pour le compte de l'État - planche sur le premier projet. La poursuite des études du canal Saône-Moselle figure même dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adoptée en août dernier - voir ci-contre -. Et en l'état actuel de la réflexion, l'un des trois couloirs de passage possible concerne directement la Haute-Marne. Les services de VNF n'excluent pas de faire passer le futur canal à l'Est de Clefmont, Val-de-Meuse et Langres pour ensuite, se diriger vers Dijon avant de décrire une courbe vers le Sud-Est afin de rejoindre la Saône à Saint-Jean-de-Losne. C'est-à-dire, à l'endroit même où le canal de la Marne à la Saône rejoint lui aussi l'affluent du Rhône.

Mieux : des trois hypothèses de tracé en cours d'étude, celle empruntant le Sud-Est de la Haute-Marne - appelé "A" sur la carte ci-dessous - semble la plus adaptée. Au moins sur le papier, comme le confirme la chef du projet Saône-Moselle à VNF. « Son avantage est triple », explique Françoise Erbs. Primo, « ce tracé permettrait au canal de longer l'autoroute A 31 sur une partie de son tracé - approximativement entre Bulgnéville, dans les Vosges, et Val-de-Meuse, Ndlr - », donc de limiter l'impact du projet sur le paysage. Secondo, cette option semble être actuellement « la moins chère » des trois, souligne Françoise Erbs. On verra plus loin ce que « moins cher » veut dire...

Une opportunité pour Chalindrey

Faire passer le canal Saône-Moselle par la Haute-Marne présenterait un troisième avantage



Un lien à grand gabarit - ici le canal Albert, en Belgique -, permet de transporter jusqu'à 4 500 tonnes par convoi, au lieu de 350 tonnes avec un canal à petit gabarit, tel celui de la Marne à la Saône. (photo : VNF)

aux yeux de VNF : « Celle de raccorder le canal à la voie ferrée, grâce à la plate-forme de Chalindrey », insiste la chef du projet. L'intermodalité, c'est-à-dire la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport pour faire transiter les marchandises d'un point A à un point B, sera en effet « un aspect important » concernant le choix final du tracé, explique Françoise Erbs. Car « pour que le trafic arrive sur un canal, il faut pouvoir créer des ports depuis lesquels il est possible de diffuser plus finement le fret vers l'intérieur des terres, grâce à des voies ferrées ». C'est précisément l'espoir de redonner un second souffle au site ferroviaire de Chalindrey qui conduit le syndicat Force Ouvrière à militer depuis peu en faveur d'un passage de la liaison Saône-Moselle par la Haute-Marne. Avec son double Y autoroutier - prévu pour devenir un X d'ici 2020 avec l'ajout d'un barreau supplémentaire vers Vesoul - et ferroviaire, le Pays de Langres posséderait alors le triangle magique de l'intermodalité.

La difficulté de créer des synergies entre modes de transport est justement ce qui paraît « plomber » l'hypothèse d'un canal qui après les Vosges, « tangenterait la Haute-Marne » en empruntant la partie Ouest de la Haute-Saône pour rejoindre Saint-Jean-de-Losne. Des trois couloirs envisagés - "B" sur la carte -, c'est pourtant celui qui présente les contraintes de relief les moins fortes. « Mais on serait dans un

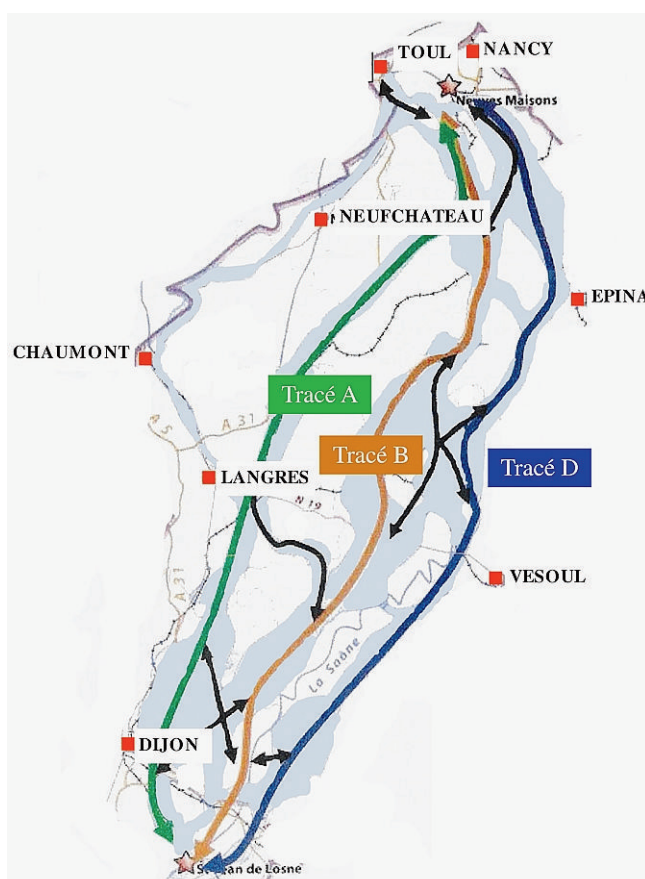
désert économique », explique Françoise Erbs, selon qui le dernier tracé mis à l'étude paraît carrément réhibitioire. Prévu pour passer à l'Est d'Epinal puis de Vesoul, « il touche une multitude d'enjeux environnementaux et coûterait très cher à cause des ouvrages d'art à créer », explique la responsable du projet. La multitude de « petits reliefs » obligerait à les franchir à l'aide de ponts-canaux, sortes d'immenses baignoires qui permettraient à la voie d'eau d'enjamber les vallées !

Coût estimé : 10 milliards !

Reste que l'éventualité de voir le canal entre Saône et Moselle passer par la Haute-Marne relève encore de la pure hypothèse. D'abord parce que ce tracé souffre lui aussi d'un inconvénient majeur. En l'état actuel des études, « Il traverse dans les Vosges la Zone de protection spéciale du Bassigny », limitrophe de la Haute-Marne et classée Natura 2000 « pour l'homogénéité de

ses milieux naturels de grande qualité » selon le ministère de l'Écologie. Et plus largement, l'hypothèse du canal lui-même se heurte à une question de taille : son coût, estimé à « environ 10 milliards d'euros » pour un tracé compris entre 200 et 250 km, révèle Françoise Erbs. C'est-à-dire plus d'une fois et demi ce qu'il en coûtera pour la LGV Est et deux fois plus que pour créer le canal Seine-Nord Europe, lui aussi à grand gabarit et prévu pour relier dès 2015 le Grand Bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais. Sachant que VNF table sur 2012 pour organiser le débat public concernant le tracé retenu, la mise en service de la liaison Saône-Moselle est pour sa part envisagée en 2025. Autant dire qu'il y a d'ici là, quelque risque de voir ce projet fluvial devenir un véritable serpent de mer...

PIERRE DONARD
p.donard@lacroixhebdo.fr



La Croix de la Haute Marne • 3 • Vendredi 12 février 2010

Le spectre du canal Rhin-Rhône

Evidemment, le projet de canal entre la Saône et la Moselle fait inévitablement songer à celui qui jusqu'en, 1997, concernait la liaison entre le Rhin et le Rhône. Lui aussi était en effet prévu pour constituer le « chaînon manquant » entre les ports de la Méditerranée et de la Mer du Nord. À la différence du projet Saône-Moselle, le canal Rhin-Rhône devait toutefois consister, non pas dans l'ouverture d'un nouveau canal, mais la mise à grand gabarit de celui existant. Le dossier était suffisamment avancé en 1998 pour qu'une déclaration d'utilité publique - DUP - soit adoptée, prolongée dix années plus tard. L'état avait même procédé aux premières acquisitions de terrains... avant que Dominique Voynet, alors ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement dans le gouvernement Jospin, n'abroge la DUP en 1997. De par son impact sur le Doubs, le projet avait été jugé comme destructeur de l'environnement et économiquement aberrant. Mais à l'époque, pas plus le transport par conteneurs que le trafic routier n'avaient atteint le niveau qu'ils ont désormais.

RÉACTION

Bruno Sido : « La liaison Saône-Rhin semble plus performante »

Le président du conseil général est d'autant plus concerné par le projet de canal Saône-Moselle qu'il a été le rapporteur du projet de loi Grenelle 1. Il estime qu'une liaison par la Saône et le Rhin a davantage de chances d'aboutir.

« Nous avons discuté du projet au Parlement dans le cadre du projet de loi du Grenelle 1. Dans la loi adoptée, nous avons ménagé la chèvre et le chou en disant qu'il faut étudier à la fois le fuseau Saône-Moselle et celui entre la Saône et le Rhin, pour lequel les élus alsaciens ne désarment pas. Il est vrai que l'étude du premier est plus avancée que celle du second.

Évidemment, je soutiens le projet de fuseau qui passe par la Haute-Marne, car il offre de formidables perspectives de développement. Mais je suis réaliste. Le canal à grand gabarit entre la Seine et le Nord, cela fait 30 ans qu'on en parle et voilà seulement qu'il va se réaliser. Et la liaison Saône-Rhin semble économiquement la plus performante car une fois dans le Rhin, il n'y a plus d'écluses à franchir jusqu'à Rotterdam, contrairement à la Moselle qui elle, en possède une quinzaine. Sans compter le pont de Coblenze - en Allemagne ; là où la Moselle se jette dans le Rhin, NDLR -, où le tirant d'air est limité à deux rangs de conteneurs au lieu de trois. »



Selon Bruno Sido, la quinzaine d'écluses que compte la Moselle entre Nancy et le Rhin, handicape le projet d'une liaison avec la Saône.

QUESTIONS/RÉPONSES

> Pourquoi développer le transport fluvial ?

Si aucune initiative n'est prise pour favoriser le report vers d'autres modes de transport, les projections font état d'un doublement du trafic routier en Europe à l'horizon 2020. En France, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adoptée en août dernier, prévoit notamment un plan pour restaurer et moderniser le réseau fluvial. Ce dernier n'absorbe en effet que 3 % des volumes de marchandises transportés dans le pays, contre 12 % en Allemagne et jusqu'à 33 % aux Pays-Bas. L'un des enjeux va donc être de renforcer le réseau français des voies à grand gabarit, aptes au transport des conteneurs depuis les grands ports maritimes. L'enjeu est écologique, mais aussi financier. En donnant la possibilité d'acheminer jusqu'à 4 400 tonnes en un seul convoi, le transport sur une voie à grand gabarit se révèle jusqu'à sept fois moins cher que par la route.

> Pourquoi un canal entre la Moselle et la Saône ?

Le sillon rhodanien se trouve désormais saturé par le trafic de camions, alors même que seulement 5 à 6 millions de mètres cubes de marchandises naviguent chaque année sur le Rhône. Ce chiffre pourrait être aisément triplé, à condition d'offrir une continuité d'itinéraire fluvial entre le Nord et le Sud de l'Europe. Les conteneurs venus d'Asie et d'Afrique pourraient alors être déchargés dans le port de Marseille pour être ensuite acheminés vers l'intérieur des terres via le Rhône, la Saône, la Moselle et le Rhin, plutôt que d'être transportés jusqu'à Rotterdam avant d'y alimenter le transport routier vers le Sud.

> Comment le canal serait-il alimenté en eau ?

D'après VNF, aucune des hypothèses actuelles de tracé ne présente de problèmes pour alimenter le canal Saône-Moselle en eau. D'autant que l'ouvrage prévu serait assez peu gourmand, avec seulement « 2 à 3 mètres cubes par seconde », selon Françoise Erbs, sa chef de projet. C'est trois à cinq fois moins qu'un canal à petit gabarit, tel celui de la Marne à la Saône ! Explication : « Les écluses intègrent un dispositif de pompage pour après chaque passage de bateau, recycler l'eau utilisée et éviter qu'elle ne parte vers l'aval », détaille la responsable citée. Les besoins du canal seraient donc limités à l'évaporation ainsi qu'aux fuites. Ils seraient apportés par des pompes dans la Saône et la Moselle, excepté lors des périodes d'étiage. Remplis durant l'hiver, deux ou trois bassins permettraient alors d'alimenter l'ouvrage par gravité.

> Quel est le calendrier prévu ?

La Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement indique dans son article 11 que « 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 à 2012 ». S'il est décidé de donner suite au projet, suivront alors les études d'impact et d'avant-projet sommaire, puis l'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique. Il faudra alors procéder aux acquisitions foncières puis au diagnostic archéologique préventif éventuellement suivi par des campagnes de fouilles. Les travaux sont quant à eux prévus pour s'étaler « sur six à sept années » selon Françoise Erbs, pour aboutir en 2025.