



## CANAL GRAND GABARIT

# Donner de la compétitivité au mode fluvial

**Le Syndicat mixte d'aménagement économique du Pays de Langres consacre aujourd'hui une journée au projet de canal grand gabarit Saône-Moselle, dont un des tracés pourrait traverser le sud du département. Jean-François Dalaise, vice-président de l'association Seine-Moselle-Rhône, fervent défenseur du projet, explique sa pertinence dans le contexte actuel.**

**Le Journal de la Haute-Marne : On n'a jamais parlé autant d'alternative au tout camion et pourtant il n'y a jamais eu autant de camions sur les routes. Comment expliquez-vous ce paradoxe ?**

**Jean-François Dalaise :** Je conteste votre dernière affirmation. Autant vous avez raison en valeur absolue, autant vous ne pouvez pas dire par exemple, lors de ces deux dernières années, que le trafic routier a augmenté. Il a baissé. Les trafics fluviaux ont augmenté. Je fais la part entre les incantations politiques, les objectifs de développement durable dont les résultats se feront connaître à terme et la réalité d'aujourd'hui où il y a quand même, pour le trafic fluvial, une croissance significative et qui marque un retournement de tendance.

**JHM : Effectivement, le trafic fluvial fret a progressé de 40 % ces dix dernières années, comment a-t-il tiré son épingle du jeu ?**

**J.-F. D. :** Au-delà même de la croissance que vous citez, il y a deux faits notables dans cette évolution. Le premier concerne la nature des marchandises transportées. Il n'y a pas quinze ans, les sceptiques de la voie d'eau disaient qu'elle n'était bonne qu'à transporter des pondéreux, des produits agricoles, tout en étant aveugles et autistes par rapport à la réalité sur le Rhin. C'est tout l'inverse qui s'est produit. La voie d'eau a diversifié très largement ses activités, ceci dans les filières des déchets, des matières dangereuses, des produits chimiques et enfin le transport de conteneurs maritimes. Les arguments qui étaient présentés comme des handicaps, notamment la lenteur et le manque de fiabilité, se sont retournés en faveur de la voie d'eau qui a fait la démonstration qu'elle était un maillon du transport massifié et notamment en direction des ports maritimes. Je rappelle que ce ne sont pas les grands ports comme Anvers ou Rotterdam qui ont fait la fortune du Rhin, mais l'inverse et avec une part de transbordement vers le fluvial de l'ordre de 40 %.

**JHM : Le processus pour le canal grand gabarit Saône-Moselle est aujourd'hui lancé. En quoi ce projet de plus de dix milliards d'euros a-t-il une pertinence économique ?**

**J.-F. D. :** Le tout est de savoir si on adhère au fait qu'il n'est plus possible, à des points de vue économique et environnemental, d'accroître la part modale du routier qui est de l'ordre de 85 % en France, alors qu'il est plus faible dans



Photos D. R.

d'autres pays européens et notamment lorsqu'il existe un réseau fluvial important. Si on y adhère - et j'observe d'ailleurs qu'il a fait le consensus lors des débats sur le Grenelle de l'environnement -, il faut bien donner une chance et des moyens pour réduire la part du modal routier. Le maillon faible pour y arriver est bien de désenclaver nos grands bassins fluviaux et de les raccorder aux grands réseaux fluviaux européens. Moselle-Saône se justifie à cet égard, d'autant que c'est un moyen de structurer le territoire. Il est très curieux qu'on cite dix milliards pour le fluvial en levant les bras au ciel en parlant d'ouvrage pharaonique alors que pour relier deux villes par TGV - c'est le même prix - personne ne lève le sourcil. Ce qui montre bien que dans ce pays, certes il faut se préoccuper du bien-être des voyageurs, mais qu'il faut également se préoccuper du transport des marchandises. Je rappelle que le transport n'est qu'un outil au service de la proximité de l'économie nationale.

**JHM : Vous venez de le signaler, le mouvement écologiste a fait sombrer en 1997 le projet d'un canal Rhin-Rhône, arguant qu'il était préférable d'intensifier un transport modal vers le fer. Pensez-vous aujourd'hui que cet argument est encore d'actualité ?**

**J.-F. D. :** On peut tout faire avec une baïonnette sauf s'asseoir dessus ! Les faits sont têtus. Je ne veux pas porter un jugement, bien que j'ai été un avocat de Rhin-Rhône à l'époque. Pour des raisons diverses et variées, est-ce que ces oppositions étaient toutes environnementales ? Je peux comprendre cet argument qui disait que c'était une coulée de béton dans l'axe rhodanien, comme le projet Rhin-Rhône était

conçu au départ, mais c'était un vieux projet. Nos ingénieurs ont maintenant la patte environnementale. Et j'ajouterai : personne n'a le monopole du respect de l'environnement. Les projets fluviaux sont des témoignages que l'on peut faire des infrastructures fluviales performantes tout en respectant l'environnement. Pour l'avenir, un canal Rhin-Rhône, comme il a été conçu, on ne le ferait plus de la même façon aujourd'hui. D'autre part, je veux bien que les écologistes, d'une manière contradictoire, plaident en faveur du transport ferroviaire aux dépens du transport fluvial. Simplement, dix ans après, est-ce que les pouvoirs publics ont été chiches en euros, en énergie, pour redonner du tonus au fret ferroviaire ? Des plans de relance du fret ferroviaire se sont succédés, le dernier en date a un avec sept milliards d'euros et les résultats que l'on sait. Chaque mode a sa pertinence, je ne peux pas comprendre que l'on condamne le fluvial avec une exclusivité pour le ferroviaire.

**JHM : En quoi la jonction entre les bassins rhodaniens et rhénans est importante aujourd'hui ?**

**J.-F. D. :** Je suis toujours étonné que l'on pose cette question pour le fluvial alors que la réponse paraît si évidente pour les autres

modes. Désenclaver le Rhône, cela signifie que l'on permet au matériel rhodanien, qui est captif de 500 km d'accéder au travers d'une navigation de 200 km au réseau fluvial européen de 20 000 km. C'est cela la raison. Cela donne de l'attractivité, de la compétitivité au mode qui profitera aux échanges de nos industries à l'échelle européenne. C'est cela le sens de cette liaison.

**JHM : Comment ces canaux grand gabarit peuvent-ils irriguer économiquement les régions traversées ?**

**J.-F. D. :** Nous ne voulons pas être les vaches qui regardent les TGV passer entre deux capitales. La liaison Saône-Moselle, ce n'est pas un tuyau, c'est un nouveau système de logistique de transport et de structuration du territoire dès lors que l'on prévoit le long de cette liaison des plates-formes logistiques. Les régions traversées sont concernées directement par cette liaison avec une dimension stratégique en matière logistique, avec l'implantation de plates-formes multimodales qui se grefferont à cette artère à dimension européenne.

Propos recueillis par Philippe Lagler

## Un Jeudi pour en parler

Le Syndicat mixte d'aménagement économique du Pays de Langres a souhaité réveiller les consciences quant à l'intérêt de se positionner en amont de l'enquête publique prévue en 2012 pour le projet de canal grand gabarit Saône-Moselle. Trois fuseaux de passage sont à l'étude, dont un passerait par le Sud haut-marnais en longeant l'actuel canal de la Marne à la Saône puis, à hauteur de Rolampont, s'orienterait en direction de Nancy en parallèle à l'A 31. Le Jeudi de l'économie qui se déroule aujourd'hui à Dommarien, sur le site de la Niche du Chien à plumes, a pour objectif de fédérer les acteurs économiques autour de ce projet.



## CULTURE

### Quand la rue devient scène...

Désormais incontournable pour les Barisiens mais aussi pour les environs, le festival Renaissance connaît un tournant important dans sa programmation. Cette année plus que jamais, la rue devient l'espace de création et d'échanges tandis qu'une politique écolo a été développée.

On le croyait un peu à bout de souffle ces dernières années, mais sa gestion, confiée depuis 2009 à la compagnie La Chose publique, et notamment à son metteur en scène Hocine Chabira en partenariat avec la Ville, a su redorer son image et lui donner une nouvelle impulsion. Non, le festival Renaissance n'est pas mort. Et vive le festival ! Et c'est ce que s'écrieront les Barisiens, à partir d'aujourd'hui, à l'unisson. Car, si dès 1996, les professionnels de l'événementiel y trouvaient déjà leur compte, une nouvelle orientation visant l'intégration à part entière des habitants de la préfecture meusienne au sein des spectacles a été donnée. Partage et échanges sont donc, plus que jamais, au cœur du festival qui, pour sa 13<sup>e</sup> édition, fait la part belle aux arts déambulatoires et à la création issue des chapiteaux de cirque.

#### Le plaisir citoyen

L'art du cirque et par extension, celui de la rue comme terrain de jeu et de liberté attirent pour les artistes que pour le public : voilà une des prérogatives de ce cru 2010. Et comme l'écologie a, peut-être à juste titre, le vent en poupe, la compagnie de La Cho-

se publique a créé "Les Livreurs", un spectacle trouvant sa source dans la philosophie du développement durable. A mettre en parallèle avec ceux qui, jusqu'à dimanche, seront produits dans les rues ou sous les chapiteaux et structures théâtrales en bois.

Plus de 40 compagnies nationales et internationales n'auront de cesse de se relayer faisant de ce week-end un temps fort du département. Et puisque le titre d'écofestival, ça se mérite, les organisateurs ont tout mis sur la réduction de l'empreinte environnementale : toilettes sèches, vaisselle biodégradable, restauration issue de l'agriculture biologique et outils de communication dématérialisés sont autant de mesures prises en parfaite cohérence avec la programmation culturelle et l'ambition du festival. Celle de la culture non pas comme objet de consommation. Mais davantage comme un outil fédérateur, citoyen et responsable.

Marine Tétard

**Festival Renaissance, aujourd'hui à partir de 10 h, et jusqu'à dimanche, à Bar-le-Duc.**



Photo D. R.

Jusqu'à dimanche soir, plus de 40 compagnies se partageront la rue devenue un espace scénique.

#### Le CCHM et les retraités au Val-André

Le C.C.H.M. propose 4 séjours pour les retraités à Château Tanguy en Bretagne (propriété de la ville de Chaumont) :

- du 27 août au 2 septembre 2010 - Thème « La Bretagne vue de la mer ».
- Du 3 au 9 septembre 2010 - Thème « Entre terre et mer ».
- Du 10 au 14 septembre 2010 - Thème « de Val-André à Saint-Malo ».
- Du 15 au 19 septembre 2010 - Thème « De Val-André à Pleumeur Bodou »

Venez nombreux découvrir ou redécouvrir le Val-André et ses environs, nous vous accueillons avec plaisir.

N'hésitez pas à contacter Katia DAVID au 03.25.32.13.87

## Voyage bien préparé...

### N'oubliez pas

- Vérifiez l'état de votre véhicule
- Préparez votre itinéraire
- Partez en étant reposé
- Prévenez les risques de fatigue et de somnolence
- Restez informé des conditions de circulation et de la météo



...Vacances bien commencées

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



VOS PARTENAIRES SUR LA ROUTE



www.autoroutes.fr  
www.bison-fute.gouv.fr

