

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ > Transport fluvial

Les partisans du canal Rhin-Rhône revigorés

Du danger des symboles... En transportant par bateau les participants du One Planet Summit, mardi à Paris, Emmanuel Macron a remis en selle tous les militants du transport fluvial. À commencer par les défenseurs du canal Rhin-Rhône.

Ily a deux mois, ils avaient déjà fait entendre leurs voix à l'occasion de l'ouverture des Assises nationales de la mobilité. « Le fluvial ne doit pas rester le grand oublié des transports » avait alors plaidé Pascal Viret, président de l'association Saône-Rhin Europe. « De 1990 à 2015, seulement 1,1 % des investissements en infrastructures lui ont été accordés. »

Deux mois plus tard, la tenue du One Planet Summit, sur l'île Seguin à Paris, vient de lui donner l'occasion de remonter au créneau. Et de rappeler l'une des revendications fortes de son association : réinscrire les axes Saône-Moselle et Saône-Rhin dans les priorités de la loi de programmation 2018 du futur Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Autrement dit, faire en sorte que les deux projets reviennent au cœur du débat, alors qu'ils sont pour l'instant repoussés à l'échéance de 2050.

Si les défenseurs de ces deux

projets n'ont jamais baissé la garde depuis vingt ans, c'est qu'ils estiment être solides sur le fond et toujours aussi pertinents sur l'opportunité de tels équipements.

« Le transport de fret est responsable de 43 % des gaz à effet de serre émis en France, rappelle à cet égard Pascal Viret. Et le mode routier représente à lui seul 86,6 % des trafics. »

« La réflexion sur le réchauffe-

« Il faut un projet adapté, polyvalent, novateur et évolutif. »

ment climatique ne peut faire l'impasse sur le fluvial » soutient le président de Saône-Rhône Europe. « D'ailleurs, le fluvial a été reconnu par le Grenelle 1 de l'environnement comme un mode de transport à part entière du développement durable et comme un acteur incontournable de la transition écologique. »

De quoi réactiver les vieux serpents de mer de la région ? On en est loin. Mais Pascal Viret et ses amis poussent toujours pour que des études soient menées sur les

deux tracés (Port-sur-Saône – Montbéliard – Belfort ou vallée du Doubs) afin de disposer d'éléments techniques chiffrés.

L'association, qui avoue un faible pour la vallée du Doubs en raison d'une emprise foncière moins conséquente, a sa petite idée. « En recalibrant le gabarit pour des barges de 120 à 140 m (contre 190 lors du précédent projet), on est dimensionné pour tous les automoteurs européens et grand-rhé-nans » argumente Pascal Viret. L'emprise est limitée à une centaine de mètres dans les courbes, contre 54 en ligne droite. Et, surtout, « la réalisation est à la hauteur des exigences écologiques » considère-t-il : les besoins en eau pour la régulation des écluses, la gestion des crues ou encore le foncier, dont seulement 20 % avaient été acquis (et restitués) lors du précédent projet.

Selon la nature des travaux et des aménagements périphériques, l'association évalue le coût entre 5 et 8 milliards. « Il faut un projet adapté, polyvalent, novateur et évolutif. »

15000 poids lourds transitent quotidiennement aujourd'hui sur l'axe Rhin-Rhône est-il rappelé. Contre 5 000 tonnes par an pour le fluvial.

Bernard PAYOT

Projet à grand gabarit : une longue histoire

C'était, répétaient ses partisans, le chaînon fluvial manquant depuis... Charlemagne ! Celui qui devait relier par la voie d'eau le nord de l'Europe à Lyon, base arrière du port de Marseille, et donc la Méditerranée. Charles Pasqua, ministre de l'Intérieur, lui avait trouvé un financement, la « rente électrique du Rhône ». Alain Juppé, chef du gouvernement sur le départ, l'avait inclus dans les engagements internationaux de la France pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Car l'infrastructure était censée réduire par miracle le nombre de camions lancés sur les routes, alors que les flux tendus et le « juste à temps » s'accommodaient mal d'un système de livraison à rythme aussi lent. Le canal Rhin-Rhône à grand gabarit, version « dévastation de la vallée du Doubs » avec ses ascenseurs d'écluses et autres inconnues relatives aux ressources en eau, était un cauchemar pour les écologistes et un ravissement pour les professionnels des travaux publics. Les milieux économiques et l'essentiel de la droite étaient pour. La gauche était partagée, selon son point d'ancrage électoral. Quantité d'édiles locaux, qui avaient la chance d'être implantés en amont et en aval du tronçon mais surtout pas au milieu, rêvaient d'accueillir chez eux des plateformes multimodales dans le Jura, en Côte-d'Or, dans le Haut-Rhin. Les terres bordant l'itinéraire étaient « gelées » depuis vingt ans. La Compagnie nationale du Rhône, en avait fait un défi d'ingénieurs, jurant que, si elle n'avait pas les réponses à toutes les questions posées, elle se faisait fort « d'y trouver des solutions au fil de l'avancement des travaux ».

La rébellion politique s'organisa, avec Dominique



Pour ses opposants, le projet « relooké » du grand canal est toujours aussi « dément ». Capture d'écran

Voynet, secrétaire nationale des Verts, à l'avant-poste. Ministre de l'Aménagement du territoire en 1997 dans le gouvernement Jospin, elle annula aussitôt la déclaration d'utilité publique. À Lyon, Raymond Barre fulmina et parla de « cadeau de mariage » de l'un à l'autre. Depuis, rien n'a changé dans les esprits. Ses partisans ont revu les options de tracé et l'ampleur d'un projet qui demeure « à l'étude » et n'aurait plus rien de « dément ». Entre eux et les opposants, un élément commun n'a toutefois jamais varié : tous sont convaincus d'avoir eu à l'époque raison.

Jean-Pierre TENOUX

6 700

Le nombre de kilomètres de voies fluviales en France. Soit le plus long réseau d'Europe.

« L'itinérance fluviale », atout touristique majeur

Les voies d'eau sont plus que jamais des atouts touristiques essentiels de la région. Concernant l'entretien du réseau fluvial existant, la Bourgogne avait pris une avance que l'ancienne Franche-Comté se doit de rattraper. « C'est pour nous une filière majeure de l'itinérance », note Loïc Niepceon, président du comité régional du tourisme. « Avec les loueurs et les réparateurs de bateaux, nous développons des services à la fois pour ceux qui veulent en réserver un sur place pour quelques jours mais aussi pour les touristes étrangers qui viennent ou transitent avec leurs embarcations. »

L'un des objectifs du CRT, en partenariat avec Voies navigables de France, c'est d'effectuer les aménagements et mises à niveau

nécessaires, notamment des écluses et des berges, pour relier les canaux de Bourgogne à la Saône et au Doubs. Ceci, pour renforcer l'offre et inciter les « navigateurs » à s'attarder plus longtemps dans la région. Il faut donc que tout un écosystème d'accueil s'organise, avec gîtes d'accueil, hôtels, restaurants et commerces de proximité, circuits de découverte du patrimoine, manifestations culturelles. « Les acteurs de la filière, publics et privés, se retrouvent au sein de collectifs pour porter des projets communs », insiste M. Niepceon qui pense en outre au circuit nautique à Besançon et aux croisières au Saut du Doubs. Le président du CRT a remis, voici peu, un « label qualité tourisme » à deux des opéra-



Loïc Niepceon. Archives ER/J.-P. Tx

teurs locaux. En espérant que leur exemple fasse école.

J.-P. Tx



DR

Questions à ?

Jean-Marc Samuel
Président d'Agir pour le fluvial

« La France, parent pauvre du fluvial »

Le sommet climat One Planet Summit, qui s'est tenu ce mardi à Paris, a vu les invités se déplacer par bateau sur la Seine. Cela vous a fait sursauter. Pourquoi ?

« Parce que le symbole est extrêmement paradoxal. On aurait pu penser que, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, cela constituerait justement un signe en faveur du fluvial, qui permet de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre. Il n'en est rien. La France n'a toujours pas de politique fluviale. Elle dispose du plus long réseau d'Europe mais il est quatre fois moins utilisé que celui des Pays-Bas et six fois moins que celui de l'Allemagne. La France consacre un budget ridicule de 146 M€ par an pour entretenir ses 6700 km de voies. Et des projets structurants importants ont été suspendus. Je pense notamment aux 100 km Seine-Nord Europe, qui avaient pourtant été actés par le précédent gouvernement. »

Que faudrait-il faire pour que le fluvial soit mieux reconnu ?

« Il faut nous donner les moyens d'être concurrentiel par rapport au transport routier. L'objectif n'est pas impossible mais il faut des investissements ciblés. Il faut bien sûr investir sur les maillons structurants mais il faut surtout offrir aux acteurs du flu-

vial un service optimum en termes d'horaires de navigation, d'infrastructures en bord de voie d'eau et d'entretien du réseau. Il y a aussi tout à faire en matière de logistique fluviale. Pour l'instant, les principaux utilisateurs sont le BTP, les céréaliers ou encore les convois exceptionnels. Mais il y a des marges de progression considérables grâce à l'utilisation de palettes modélisées ou encore dans le secteur du tourisme qui est en pleine expansion. »

Comment votre association peut-elle y parvenir ?

« Notre association est jeune. Elle a vu le jour en juillet 2017 et elle regroupe des partenaires venus de tous les horizons : les bateliers, les transporteurs fluviaux, les transporteurs néerlandais, les associations soutenant les projets Saône-Moselle et Rhin-Rhône, les croisiéristes, les plaisanciers... Nous voulons unir nos forces pour interpeller les pouvoirs publics et convaincre que le moment est venu de tout mettre en œuvre pour une politique de transport déterminée et vigoureuse. Malgré l'absence chronique d'investissements depuis soixante-dix ans, le mode fluvial a été le seul mode alternatif au "tout route" à augmenter sa part de marché dans le secteur du transport. Cela devrait faire réfléchir sur son potentiel. »

Propos recueillis par B. P.

François Sauvadet : « Faire cesser l'hypocrisie »

« Le gouvernement doit cesser l'hypocrisie. » Davantage en sa qualité de président du comité de bassin Seine-Normandie que de celle d'ancien ministre ou parlementaire, François Sauvadet est pour le moins critique à l'évocation du One Planet Summit qui vient de se tenir à Paris.

S'il partage « l'urgence à agir à tous les niveaux », « au plus près des problématiques de terrain », il se montre en effet « très réservé » face aux « grandes déclarations ». « Organiser des grands-messes internationales pour mobiliser le monde de la finance est une chose, assurer un soutien aux territoires et aux initiatives qui les accompagnent en est une autre » affirme-t-il en l'occurrence.

« D'un côté, le Président Macron souhaite mobiliser de nouveaux fonds » ajoute-t-il. « De l'autre, il déshabille les agences de l'eau des fonds nécessaires pour faire face aux défis qui nous attendent en matière d'adaptation au changement climatique. » « Pour preuve, les prélèvements de l'État prévus sur les agences de l'eau représentent désormais l'équivalent d'un an de programmation, soit un prélèvement total de plus de 2 milliards sur toutes les agences sur la durée du programme 2018-2024. » « Nous avons besoin d'une cohérence des politiques publiques, conclut-il, pour mener les deux fronts de l'atténuation du réchauffement et de l'adaptation des territoires. »