

Une carte trop bien choisie pour être honnête...

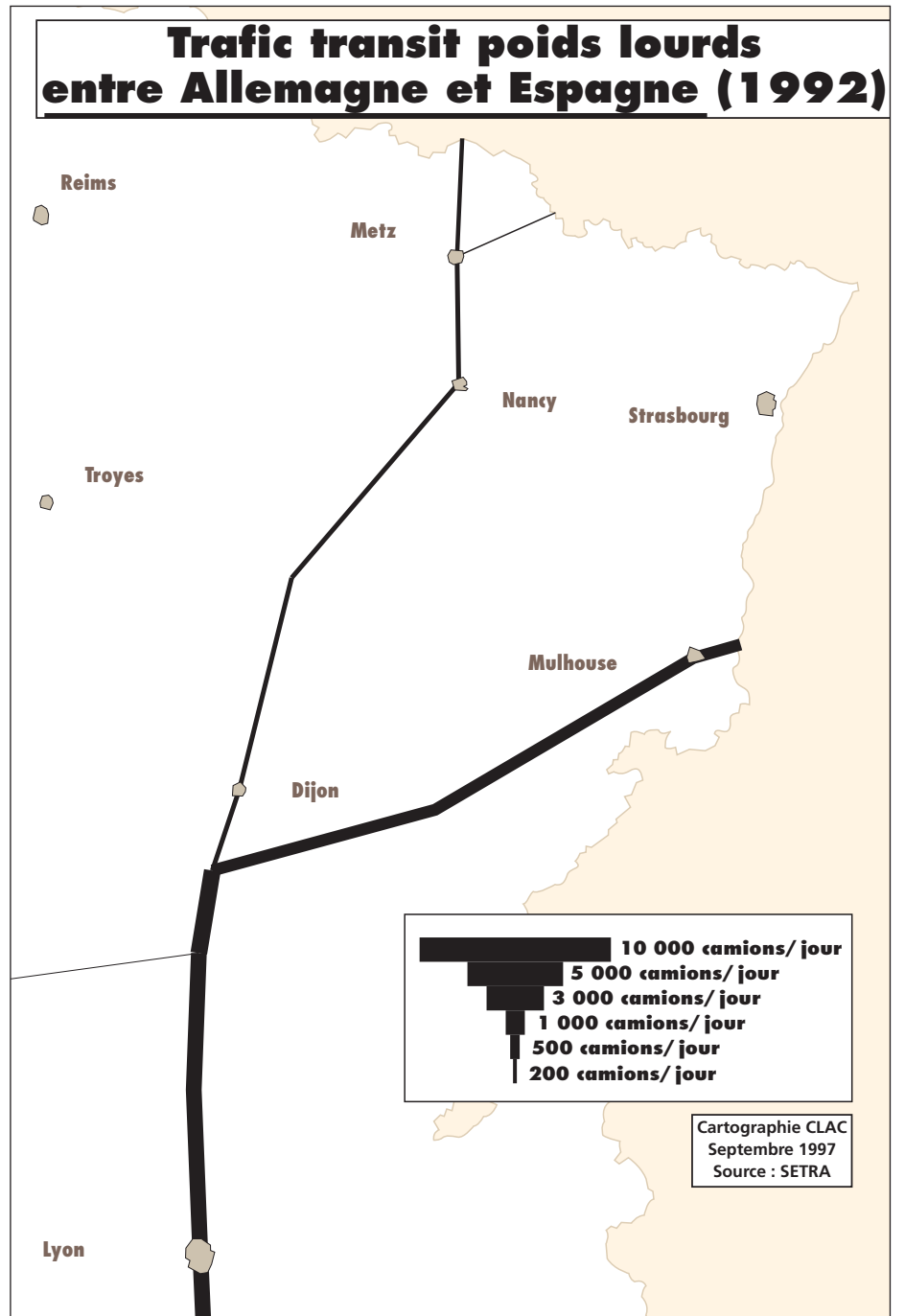


À gauche, la carte reproduite dans le document de la SORELIF, qui, lors d'une lecture rapide, pourrait faire croire :

1. que l'axe Rhin-Rhône concentre l'essentiel du trafic poids lourds en France ;
2. que le canal Rhin-Rhône pourrait supprimer tous les camions sur cet axe.



À droite, la même représentation du trafic de poids lourds entre l'Allemagne et l'Espagne, mais à l'échelle commune à nos trois cartes.



En réalité, le trafic de transit ne constitue qu'une petite partie du trafic de poids lourds. De plus, le transit entre Allemagne et Espagne n'est lui-même qu'une partie du transit de poids lourds (cf. cartes ci-dessous), qui comprend par exemple le transit vers l'Italie. Ce n'est pas l'axe Dijon-Mulhouse, concerné par le projet de canal, qui est le plus saturé, mais l'axe Rhône-Saône, déjà parcouru par une voie navigable à grand gabarit. En admettant qu'il pourrait y avoir un report vers la voie fluviale du trafic routier de transit entre Allemagne et Espagne, ce transfert ne contribuerait que très peu à la désaturation du réseau routier et autoroutier. En revanche, le transfert de quelques centaines de poids lourds par jour sur le canal (hypothèse SORELIF) saturerait totalement ce dernier, à cause de sa densité d'écluses. (1 convoi = 30 remorques, maximum 20 éclusées par jour, soit 600 camions par jour maximum, en dehors de tout autre trafic fluvial.) Et de toute manière, cette hypothèse est irréaliste car, toutes les études l'attestent, seuls quelques pourcents du trafic routier longue distance sont susceptibles d'être captés par une voie fluviale à grand gabarit.

