



# 8 LES AUTRES GRANDS PROJETS

## →8.1 LIAISON FLUVIALE

### SAÔNE-MOSELLE, SAÔNE-RHIN

La loi « Grenelle 1 » du 3 août 2009 a acté l'organisation d'un débat public d'ici à 2012 portant sur la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Saône et de la Moselle et du Rhin.

Le projet de liaison fluviale Saône-Moselle. Saône-Rhin a pour objectif de relier, à l'horizon 2025/2030, la Méditerranée et le bassin du Rhône et de la Saône aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial européen à grand gabarit, maillon manquant vers le Benelux et l'Allemagne.

Ce projet s'inscrit dans le corridor fluvial et multimodal Rhin-Méditerranée. Il permettra le développement d'un maillage de ports intérieurs en France et en Europe ainsi que l'élargissement de la zone d'influence des ports de Marseille et Sète. Enfin, il sera source de développement économique pour les régions concernées en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en favorisant l'implantation de nouvelles activités.

---

## SAÔNE-MOSELLE.SAÔNE-RHIN

### Une dynamique territoriale dans une perspective européenne

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin (SMSR) consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit entre le Rhin et la Méditerranée par la construction d'un canal entre la Saône et la Moselle, d'une part, et la Saône et le Rhin, d'autre part. Ses effets sont à la fois régionaux, nationaux et européens, tant du point de vue économique et environnemental que sociétal.

### Un Projet Stratégique Européen

Saône-Moselle.Saône-Rhin est un maillon clé de **la connexion du réseau fluvial français aux 20 000 kilomètres de réseau fluvial européen** à grand gabarit. Ce projet permet notamment de relier le bassin rhodanien à plusieurs pays dans lesquels le mode fluvial est particulièrement développé comme **l'Allemagne et le Benelux**, ainsi qu'à **la Suisse**. Plus largement, **l'Espagne et l'Italie** peuvent bénéficier de l'ouverture du bassin méditerranéen vers l'Europe du nord et l'Europe centrale. Au niveau international, le projet SMSR rend possible **le transit des flux de marchandises vers le Maghreb et l'Afrique**, ainsi que vers **le Moyen-Orient, l'Asie et la Chine** (via le canal de Suez).

### Le périmètre géographique du projet

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin relie la Saône (depuis Saint-Jean-de-Losne) à la Moselle (jusqu'à Neuves-Maisons) et au Rhin (au niveau de Mulhouse). L'enjeu est ainsi de relier la Méditerranée au nord de l'Europe par la mise à grand gabarit des axes fluviaux Saône-Moselle et Saône-Rhin.

### Huit régions françaises sont concernées par cette nouvelle liaison.

- Cinq régions seront traversées par le canal : **la Lorraine, l'Alsace, la Bourgogne, la Champagne-Ardennes et la Franche-Comté.**
- Trois régions bénéficieront des retombées du projet : **Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon**, notamment pour les enjeux méditerranéens.



## UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE COMPÉTITIVITÉ DES TERRITOIRES

Au-delà des fonctionnalités de transport qu'il offrira, le canal Saône-Moselle-Saône-Rhin permettra un développement des activités et une valorisation des territoires traversés à plusieurs niveaux : économie locale, emploi, tourisme, accessibilité, cadre de vie, enjeux hydrauliques... La voie d'eau se distingue par son caractère et ses apports multifonctionnels.

### Une accessibilité renforcée pour les régions traversées

En reliant les régions situées au nord du projet (Lorraine, Alsace, Champagne- Ardenne, Bourgogne, Franche-Comté) aux zones d'activités économiques du bassin rhodanien et méditerranéen, le projet de canal à grand gabarit SMSR favorise la

desserte des territoires en marchandises.

### Un levier de compétitivité des territoires

Toute l'économie de la zone impactée par le projet sera dynamisée par l'arrivée d'un canal à grand gabarit. Le développement économique proviendra notamment de la création de plates-formes portuaires, industrielles et logistiques, et des trafics qui y transiteront. Chaque région traversée bénéficiera d'un meilleur réseau de transport et d'un accès à un mode de transport peu onéreux pour ses entreprises. Saône-Moselle-Saône-Rhin apportera ainsi une compétitivité accrue aux entreprises déjà présentes sur le territoire et favorisera l'implantation de nouvelles entreprises.

## UN CADRE INSTITUTIONNEL EUROPÉEN ET FRANÇAIS FAVORABLE À L'ESSOR DE LA VOIE D'EAU

### Les projets européens

La politique européenne en matière de transport vise à assurer la libre circulation des biens et marchandises, à améliorer l'empreinte environnementale du secteur des transports et à constituer un réseau européen multimodal et compétitif.

Le transport par voie fluviale correspond aux objectifs des politiques européenne et française. C'est pourquoi son développement est soutenu à travers la politique des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) qui vise à constituer un réseau multimodal prioritaire, organisé autour de noeuds intermodaux d'échange et de création de richesse (ports maritimes et ports intérieurs) et couvrant l'ensemble de l'Europe.

Les grands axes de transport, tel que l'axe nord-sud représenté par la liaison Rhin- Méditerranée avec le projet SMSR, ont vocation à faire partie de ce réseau prioritaire et à constituer des corridors multimodaux industriels et logistiques dans lesquels peut se déployer une chaîne de transport compétitive et écologique.

Au-delà du volet « infrastructure » du programme RTE-T, l'Union européenne soutient également le transport fluvial à travers un certain nombre de programmes de

financement qui visent à améliorer sa performance, sa capacité multimodale et son accès au réseau.

### L'engagement français

L'essor du trafic et des infrastructures fluviales est une priorité de l'État, inscrite dans le Grenelle de l'Environnement. Selon les termes de la loi, il s'agit de faire évoluer la part modale des modes non routier et non aérien de 14 à 25 % à l'échéance 2022.

Outil au service de la mise en oeuvre des orientations du Grenelle, le SNIT (Schéma national des Infrastructures de Transport) affiche l'objectif de développer des modes de transport alternatifs à la route. L'avant-projet du SNIT définit la politique de la France en matière d'infrastructures de transport pour les vingt à trente années à venir. Dans ce schéma, l'engagement français dans la promotion du fluvial est réaffirmé et le projet SMSR en est une des priorités.

## CONTEXTE DE LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE.SAÔNE-RHIN



### LE PILOTAGE DU PROJET JUSQU'AU DÉBAT PUBLIC

Le projet Saône-Meuse-Saône-Rhin est conçu dans le cadre d'une gouvernance élargie à l'ensemble des régions concernées. Des instances de décision et d'analyse

sont mises en place pour assurer la conduite du projet, en concertation étroite avec les acteurs locaux. Services de l'État, collectivités, représentants de l'Europe, du secteur fluvial, associations et maître d'ouvrage y sont représentés.

### Le maître d'ouvrage

Maître d'ouvrage du projet SMSR, Voies navigables de France (VNF) assure la conduite des études jusqu'à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), en vue de l'organisation du débat public. VNF s'entoure d'experts européens dans le cadre de comités, l'un économique, l'autre scientifique, qui apportent leur garantie sur les résultats des études.

### Le comité de pilotage (COFIL)

Présidé par le préfet de la région Lorraine, le COFIL du projet est composé des régions partenaires (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardennes, Franche-Comté, Bourgogne et Rhône-Alpes), d'associations (Seine-Moselle-Rhône, Consortium des voies navigables de l'Est et du Sud-Est et le Grand port maritime de Marseille) et de représentants de l'État. Il constitue l'instance décisionnelle, à laquelle le maître d'ouvrage rend régulièrement compte de l'avancement des études.

## 8.2 MODERNISATION DU CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le programme de travaux issu du « plan Rhône » (2007-2013), visant à augmenter la capacité de transport du canal de Rhône à Sète, a été déclaré d'utilité publique le 13 janvier 2010. Le canal du Rhône à Sète est une infrastructure de 65 km, qui relie directement le port de Sète au bassin Rhône-Saône par le Petit Rhône. C'est un canal qui ne dispose que d'un seul bief, avec des caractéristiques très hétérogènes, et qui est traversé par trois fleuves côtiers. Le canal du Rhône à Sète, qui présente la caractéristique d'avoir des eaux saumâtres sur les quatre cinquièmes de son parcours, est en communication directe avec des marais et des étangs. Il se trouve dans un environnement extrêmement riche et protégé.

Le projet porte sur la modernisation de ce canal avec quatre objectifs :

- Permettre l'emport d'un bateau de 2500 t, contre 900 t actuellement, et augmenter le trafic du canal en améliorant sa géométrie ;
- Améliorer la fluidité pour diminuer le temps de parcours à 12 heures, contre 18 heures actuellement, en augmentant le nombre de zones de croisement ;
- Perfectionner la sécurité de la navigation professionnelle en augmentant le nombre de zones d'attente ;
- Permettre le transport de conteneurs maritimes en augmentant le tirant d'air sous les ouvrages qui traversent le canal.

## 8.3 EXTENSION DU RÉSEAU GRAND GABARIT DE BRAY À NOGENT-SUR-SEINE

Ayant fait l'objet d'un débat public entre le 2 novembre 2011 et le 17 février 2012, ce projet vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 kilomètres à partir de l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine en Seine-et-Marne – 77) de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder aux ports de Nogent-sur-Seine (département de l'Aube – 10).

Cet aménagement permettrait de relier sans rupture de charge Nogent-sur-Seine au bassin parisien et, au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord. En augmentant les possibilités d'échanges par la voie d'eau, il stimulerait le développement économique local et répondrait aussi à l'objectif de progression des modes de transport alternatifs à la route, fixé par

la loi Grenelle 1 pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

VNF a ainsi étudié cinq scénarios d'aménagement correspondant à un gabarit-type de bateau conforme aux normes de la navigation européenne (gabarit allant de 1 000 à 4 000 tonnes). Ces scénarios, tous présentés au débat public, ont été évalués pour mesurer leurs performances du point de vue de la navigation et analyser leurs répercussions socio-économiques, environnementales et hydrauliques. Ils ont été progressivement optimisés afin d'éviter ou de minimiser les impacts sur le territoire. En effet, le projet traverse la vallée de la Bassée, une zone humide aux forts enjeux environnementaux et hydrauliques.

Suite aux échanges qui ont eu lieu au cours du débat, VNF publiera une décision sur les suites données au projet d'ici l'été 2012.

