

N° 366

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2001-2002

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 17 juillet 2002
Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juillet 2002

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du plan (1) par la mission d'information (2) sur la **liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin**,*

Par M. Francis GRIGNON,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de* : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufiglioli, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kerguéris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, Jean Louis Masson, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

(2) *Cette mission est composée de* : M. Georges Gruillot, *président* ; MM. Daniel Reiner, Jean-Paul Émin, Bernard Joly, Mme Marie-France Beaufiglioli, *vice-présidents* ; MM. Jacques Bellanger, Jean-Pierre Vial, *secrétaires* ; MM. Gérard Bailly, Jean Besson, Jean-Paul Emorine, Francis Grignon, Charles Guené, Pierre Hérisson, Bruno Sido, Michel Teston.

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
COMPOSITION DE LA MISSION D'INFORMATION	5
RESUME.....	6
INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE I^{ER} - L'EVOLUTION DU TRANSPORT DE FRET ET LES POUVOIRS PUBLICS	11
CHAPITRE II - LA LIAISON RHIN-RHONE : UNE HISTOIRE A LA FOIS ANCIENNE ET ACTUELLE	15
CHAPITRE III - QUELLES PERSPECTIVES ECONOMIQUES POUR LA VOIE D'EAU ?	20
CHAPITRE IV - QUEL PROJET ?	27
CHAPITRE V - LE POINT DE VUE DES ELUS ET DES ACTEURS ECONOMIQUES	34
A. Le Conseil régional de Bourgogne	35
B. Les Conseils généraux	38
1. M. Jean Pépin, président du conseil général de l'Ain	38
2. M. Louis de Broissia, président du conseil général de la Côte d'Or.....	39
3. M. Constant Goerg, président du conseil général du Haut-Rhin.....	39
4. M. Gérard Bailly, président du conseil général du Jura.....	40
5. M. René Beaumont, président du conseil général de Saône et Loire.....	41
6. M. Christian Proust, président du conseil général du territoire de Belfort.....	43
C. Les communes.....	48
1. M. Dominique Perben, Garde des Sceaux, maire de Chalon sur Saône (Saône-et-Loire).....	48
2. M. Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse (Haut-Rhin)	49
3. M. Hervé Schiavetti, maire d'Arles (Bouches-du-Rhône)	50
4. M. P. Lombard, maire de Martigues (Bouches- du-Rhône).....	51
5. M. François Martinez, maire de la ville du Péage du Roussillon (Isère)	53
6. M. Jean-Luc Vonfelt, maire de la commune de Niffer (Haut-Rhin).....	53
7. Mme Martine Déprey, maire de Saint-Jean-de-Losne (Côte d'Or).....	54
8. M. René Balme, maire de Grigny (Rhône).....	55
9. M. Alain Jeannot, maire de Caluire et Cuire, vice-président du « Grand Lyon » (Rhône)	59
D. Les Chambres de commerce et d'industrie.....	59
1. M. Francis Guillot, président de la chambre de commerce et d'industrie du pays d'Arles.....	59
2. M. Jean-Marie Busseil, président de la chambre de commerce et d'industrie de la Drôme	61
3. M. Cuyl, président de la chambre de commerce et d'industrie du territoire de Belfort	63

4. <i>M. Bernard Paillard, directeur général d'Aproport (chambre de commerce et d'industrie de Chalon-sur-Saône et Macon)</i>	67
E. Les chambres d'agriculture	68
1. <i>M. Claude Aurias, président de la chambre d'agriculture de la Drôme</i>	68
2. <i>M. Albert Thiévon, président de la chambre d'agriculture de l'Ain</i>	69
CONCLUSIONS	70
ANNEXE I - PLAN DU RAPPORT EN COMMISSION	78
ANNEXE II - DEBAT EN COMMISSION (18 JUILLET 2002)	83
ANNEXE III - LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES PAR LA MISSION D'INFORMATION	88

COMPOSITION DE LA MISSION D'INFORMATION

- | | |
|-------------------------------|---|
| – M. Georges Gruillot, | sénateur du Doubs, président |
| – M. Francis Grignon, | sénateur du Bas-Rhin, rapporteur |
| – Mme Marie-France Beaufiles, | sénateur de l'Indre-et-Loire, vice-présidente |
| – MM. Jean-Paul Emin, | sénateur de l'Ain, vice-président |
| – Bernard Joly, | sénateur de la Haute-Saône, vice-président |
| – Daniel Reiner, | sénateur de Meurthe-et-Moselle, vice-président |
| – Jacques Bellanger, | sénateur des Yvelines, secrétaire |
| – Jean-Pierre Vial, | sénateur de Savoie, secrétaire |
| – MM. Gérard Bailly, | sénateur du Jura |
| – Jean Besson, | sénateur de la Drôme |
| – Jean-Paul Emorine, | sénateur de la Saône-et-Loire |
| – Charles Guené, | sénateur de la Haute-Marne |
| – Pierre Hérisson, | sénateur de Haute-Savoie |
| – Bruno Sido, | sénateur de la Haute-Marne |
| – Michel Teston, | sénateur de l'Ardèche |

RESUME

Le rapport s'articule autour de quatre idées principales :

1°) On constate que depuis trop longtemps -indépendamment de la couleur des « majorités politiques »- les pouvoirs publics se sont désintéressés du transport de fret en privilégiant exclusivement celui des voyageurs. A cet égard, la France peut faire état de grandes réussites technologiques, comme les lignes ferroviaires à grande vitesse qui contribuent éminemment à son rayonnement international.

Le transport de marchandises n'a jamais, quant à lui, été reconnu comme une priorité politique. Il s'agit d'un problème ancien. « Est-ce parce que les marchandises ne votent pas » ? Toujours est-il que la question du fret n'a jamais été véritablement posée à l'échelon national. Aussi bien les évolutions spontanées voire sauvages du marché (dumping tarifaire et social), ont conduit la route à accroître sa part modale de façon continue puisqu'elle prend aujourd'hui en charge quelque 85 % du fret transitant par notre territoire (85 % en tonnage, près de 90 % en valeur) !

2°) Une politique nationale et européenne du « fret » ne peut prendre en considération, s'agissant du transport terrestre, que trois modes possibles :

- le mode routier ;
- le mode ferroviaire ;
- la voie d'eau.

Il n'est plus nécessaire de démontrer qu'un recours supplémentaire à la route pour absorber le surplus de fret prévisible dans les dix et vingt prochaines années, ne pourra conduire qu'à l'asphyxie de ce mode. La situation actuelle est déjà suffisamment tendue pour que les représentants professionnels et syndicaux des transporteurs routiers, eux-mêmes, admettent la nécessité de solutions alternatives.

Ce constat fait, au demeurant, l'objet d'un consensus européen et pourrait conduire l'Union européenne à participer, d'une manière plus efficace, au développement intermodal dans les pays de l'Union dans le cadre d'une véritable politique européenne des transports.

Le mode ferroviaire est, à l'évidence, un élément majeur du nécessaire rééquilibrage. Il convient de soutenir les efforts entrepris pour moderniser le transport ferroviaire de fret. Cette modernisation passe, en France, par une indispensable « révolution culturelle » chez notre unique opérateur ferroviaire, la S.N.C.F., en application d'ailleurs des récentes directives européennes qui ouvrent la voie non seulement à la création d'un réseau transeuropéen de transport de fret ferroviaire, mais aussi à l'ouverture progressive à la concurrence du transport ferroviaire domestique.

Il demeure que, dans une perspective à dix ans, l'outil ferroviaire ne sera pas, à lui tout seul, en mesure de répondre à la demande nouvelle. Pour l'heure, les chargeurs se heurtent à un service encore très insuffisant, en dépit des efforts récents.

En conséquence, l'atout fluvial ne doit pas être négligé. Bien plus, il convient d'en reconnaître tous les avantages dans le domaine écologique, de la sécurité du transport de marchandises dangereuses, pour régler le problème des déchets... et d'en reconnaître la « modernité » à l'heure où le « Rhin Main Danube » et le « Mittland Kanal » unifient l'Ouest européen, l'Europe centrale et l'Europe orientale et où la France pourrait constituer le point de passage entre cette Europe et le monde méditerranéen.

3°) Une fois admis l'intérêt majeur de la solution fluviale, on ne pourra que constater le caractère obsolète du réseau fluvial français au regard de sa nécessaire connexion au réseau européen.

On rappellera que si le transport fluvial n'occupe globalement en France que 4 % de part modale dans le transport de fret, sa contribution varie de 15 à 25 % dans les territoires dits « mouillés » (au même titre qu'en Belgique, au Pays-Bas et en Allemagne).

Il va de soi que la mise en place d'un réseau français connecté au réseau européen ne pourra que démultiplier la part modale du fluvial français qui enregistre d'ores et déjà, depuis plusieurs années, des taux de croissance significatifs grâce notamment au trafic des conteneurs.

D'où la nécessité de réaliser le « maillage fluvial ».

4°) Il convient, en conséquence, d'accélérer la réalisation du projet Seine-nord, c'est-à-dire la connexion du bassin de la Seine au réseau fluvial des pays de l'Europe du nord.

Il s'agit ensuite de réaliser l'achèvement du maillage puisque restent en effet à relier, Seine-Moselle, Saône-Moselle et Saône-Rhin.

Pour les membres de votre mission, la non-réalisation de ce dernier projet aurait pour conséquence d'isoler le quart nord-est du territoire français. Le nouvel axe fluvial découlant de la réalisation du canal Saône-Rhin présentera, au contraire, les avantages de contourner l'arc alpin en desservant la France de l'Est, mais aussi les riches territoires du Bade Wurtemberg et de la Suisse orientale. Les nombreux problèmes liés au franchissement de la barrière alpine seraient de facto largement résolus.

Même si le dossier de la liaison à grand gabarit Saône-Rhin doit être profondément réexaminé dans son aspect technique et écologique, il demeure que les nombreuses études préalables qui ont abouti « au projet fini » qui fut abandonné en 1997, pourraient faire de cet axe un projet prioritaire dans le calendrier.

La réalisation sur 25 ou 30 ans du maillage fluvial ne pourra être financée que par un fonds d'investissement placé hors budget et bénéficiant d'un large financement européen puisqu'aussi bien l'investissement projeté présente un caractère véritablement européen en profitant aussi bien à nos partenaires qu'à nous-mêmes.

Mesdames, Messieurs,

La mission aura procédé à l'audition d'une quarantaine de personnalités lui permettant de recueillir le point de vue de l'ancien ministre chargé de l'environnement, M. Yves Cochet, de personnalités politiques, d'élus locaux, de chambres de commerce, de responsables de ports fluviaux, de gestionnaires de plates-formes multimodales, d'associations de protection de l'environnement, ainsi que de professionnels français et étrangers de la navigation fluviale.

Le rapport se propose de partir de l'idée que le fret, depuis trop longtemps, a été abandonné aux évolutions spontanées du marché.

La SNCF (en charge de la moitié du trafic de fret dans les années cinquante !) a su imposer aux pouvoirs publics successifs sa vision d'un transport de voyageurs ultraprioritaire, d'autant plus qu'il pouvait afficher de belles réussites technologiques, notamment sur la grande vitesse, laissant au fret une portion congrue et dévalorisée.

La voie d'eau française avec ses bassins fluviaux déconnectés et ses professionnels peu organisés aura été bien en peine d'offrir une solution de rechange face à cet abandon.

Pour la route, la « voie était libre ». En quarante ans, sa progression de part modale fut continue et irrésistible.

En 2000, elle monopolisait ainsi entre 80 et 90 % du transport de fret selon que les évaluations étaient effectuées en tonnes-kilomètre ou en valeur.

Il importe désormais de se doter d'une véritable approche nationale, dans une perspective européenne, de la problématique du fret.

Un consensus national et européen existe, aujourd'hui, sur la nécessité absolue de recourir à des solutions alternatives à la route pour éviter l'asphyxie et la paralysie de nos axes routiers et de nos points de passage transalpins et transpyrénéens en absorbant par d'autres modes de transport le surplus de fret prévisible à l'horizon 2010 ou 2015.

De nombreux rapports et travaux d'expertise (en particulier ceux effectués par la délégation du Sénat à l'aménagement du territoire pour l'analyse des schémas de services de transport) ont évalué l'envolée évidente de la demande de transport à ces échéances, notamment, mais pas seulement, dans le sillon rhodanien.

La solution ferroviaire -qu'il convient d'encourager- ne suffisant pas, à elle seule, à régler le problème, il s'agira de faire apparaître les nombreux atouts (économiques, écologiques et « sécuritaires ») de la voie d'eau à l'heure où le « Rhin-Main-Danube » et le « Mittland kanal » unifient l'ouest européen, l'Europe centrale et l'Europe orientale, où le problème du franchissement de la barrière alpine reste posé et dans la perspective du développement des marchés du monde méditerranéen.

Après un plaidoyer argumenté en faveur de la voie d'eau (avantages écologiques, faible coût, fiabilité, croissance élevée des trafics récents, part croissante des conteneurs, ...) le rapport ne pourra que constater le caractère obsolète de l'actuel réseau fluvial français au regard, notamment, de sa connexion au réseau transeuropéen.

L'objectif est donc clair : réaliser le maillage fluvial de notre territoire ; programme qui, sur une période de 25 à 30 ans, devra relier Seine-Nord, Seine-Moselle, Saône-Moselle et Saône-Rhin.

« Re-profilé », peut-être moins ambitieux dans son gabarit mais mieux adapté aux nouvelles contraintes réglementaires et écologiques, le maillon Saône-Rhin apparaîtra alors comme « un » élément d'un programme volontariste plus global -le maillage fluvial du territoire- qui devrait puissamment contribuer à ramener la route, à l'horizon 2020, à une proportion de part modale plus raisonnable et surtout plus supportable.

Le financement sur 25 à 30 ans de ce maillage -de l'ordre de 15 à 23 milliards d'euros pour l'ensemble- ne pourra être que le fait d'un fond d'investissement extra-budgétaire et bénéficiant d'une importante contribution européenne car il s'agit, en effet, d'un projet d'intérêt véritablement européen.

CHAPITRE I^{ER}

L'EVOLUTION DU TRANSPORT DE FRET ET LES POUVOIRS PUBLICS

Le désintérêt relatif des pouvoirs publics français pour le transport de marchandises par rapport à celui des voyageurs ne date pas d'hier, encore que cette assertion mérite d'être nuancée pour ce qui est du passé un peu éloigné. De la mise en service du Canal de Briare en 1650 au plan Freycinet de modernisation et de développement des réseaux fluviaux en 1879, la voie d'eau, en tant qu'infrastructure, a longtemps été l'objet de toutes les attentions de l'Etat ainsi que l'atteste la citation bien connue de l'Empereur Napoléon 1^{er} : « Ce ne sont point de palais ni de bâtiments que l'Empire a besoin, mais bien de canaux et de rivières navigables ».

De fait, au milieu du XIX^e siècle, la voie d'eau occupait la seconde place dans le transport intérieur de marchandises (36 %) derrière (déjà) la route (54 %) et le chemin de fer (10 %).

Une dizaine d'années plus tard, la voie ferrée assurait près de 60 % du transport de fret (tandis que la voie d'eau régressait à moins de 20 % de part modale).

Au moment de la mise en œuvre du plan Freycinet, les contributions respectives du fer et du mode fluvial au trafic intérieur de marchandises étaient de 68 et de 14 % ! (18 % pour la route).

En réalité, les logiques du marché ont toujours fini par prévaloir en dépit de la volonté intermittente (on pourrait dire les vellétés) de rééquilibrage manifestée par l'autorité publique.

On oublie souvent que dans les années 1860-1880, la voie fluviale française fut soumise à une concurrence « acharnée » de la part des compagnies de chemins de fer.

Cette « guerre des prix » fut principalement à l'origine du déclin relatif de la voie d'eau.

La suprématie ferroviaire va perdurer jusque dans les années 1960 au cours desquelles on relevait encore plus de 60 % de part modale pour le

chemin de fer contre moins de 30 % pour la route ; la voie d'eau se « préservant », alors, environ 10 % du marché.

A partir du début des années 1970, la route dépasse le chemin de fer (50 % de part modale pour le transport routier contre 40 % pour le ferroviaire en 1975) puis « grignote » irrésistiblement le marché pour assurer, on le sait, environ 75 % du trafic en 2000.

La voie d'eau passera, quant à elle, de 6% de parts de marché en 1980, à 4 % en 1990 puis à moins de 3 % au tournant du siècle.

Toutes ces données sont citées en pourcentages de tonnes/km parcourues.

De même que dans le cas de l'ascendant pris par la voie ferrée sur le mode fluvial dans les années 1860, c'est, à l'évidence, l'évolution relative des prix du fret transporté par les différents modes (on pourrait, d'ailleurs, dire l'évolution du « fret » puisque ce terme désigne à la fois la « cargaison » et le « prix du transport ») qui a suscité la mainmise quasi exclusive de la route sur le transport intérieur de marchandises et son actuelle hégémonie.

Ce phénomène a, au demeurant, caractérisé l'ensemble des grands pays de l'Europe occidentale qui ont vu le chemin de fer perdre, en trente ans, environ 30 points de parts de marché sur le fret.

Les autres facteurs souvent mis en avant (comme les ruptures de charge « inévitables » des modes ferroviaire et fluviaux contrastant avec la parfaite « capillarité » du mode routier alors qu'à l'époque de la « compétitivité ferroviaire », par exemple, des voies ferrées de traverse aboutissaient dans les fabriques !) ont pu, évidemment, jouer leur rôle dans les transferts modaux mais surtout de par leurs conséquences en termes de coûts de transport.

Tout a été dit sur le facteur « temps » et sur l'éventuelle relation de cause à effet entre les nouvelles pratiques logistiques et industrielles du « just in time », des « flux tendus » ou du « zéro stock » et le quasi-monopole de la route actuellement constaté dans le transport de marchandises.

Les substitutions modales intervenues depuis 150 ans montrent que l'argument, fréquemment mis en avant, de la « non-substituabilité » des différents modes de transport pour justifier, en particulier, le prétendu déclin irréversible de la voie d'eau, est à utiliser avec précaution.

De fait, sur des périodes relativement longues, les opérateurs modaux se sont bien substitués les uns aux autres et pour ce qui est de la période actuelle, les lignes fluviales « conteneurisées », en pleine expansion, démontrent, s'il en était besoin, que la « pertinence » de la voie d'eau n'est pas cantonnée aux pondéreux et aux matériaux de construction !

Votre rapporteur évoquait, au début de son exposé, le « désintérêt relatif » des pouvoirs publics pour le transport des marchandises avant de nuancer son propos. En fait, cette constatation -qui s'appuie sur la comparaison de l'attention portée par les pouvoirs publics au transport de voyageurs par rapport à celle dont a bénéficié le fret- vaut, plus particulièrement, pour les trente dernières années au cours desquelles si politique des transports il y eut, ce fut bien une « politique des voyageurs », certes stimulée par les belles réussites technologiques des lignes ferroviaires à grande vitesse qui ont incontestablement contribué au confort des usagers, au rayonnement international de notre pays et à ses performances exportatrices (seul le Japon et son « Shinkansen », mis en service dès 1964, nous a sans doute égalés dans cette technologie !).

Comme on le sait, l'essentiel du chiffre d'affaires « grandes lignes » de la SNCF est le fait des TGV (qui ne représentent pourtant que 2 000 km sur les 24 000 km du réseau) tandis que de nombreuses régions françaises attendent toujours avec impatience l'achèvement d'un programme complémentaire que l'on peut évaluer (compte non tenu des TGV Est Européen, Rhin-Rhône et Lyon-Turin) à environ 70 milliards de francs, soit 10,7 milliard d'euros.

Ce n'est pas ici le lieu de porter un jugement sur ce que l'on pourrait appeler la politique du « tout TGV » que les pouvoirs publics ont voulue et encouragée, dans le domaine ferroviaire, répondant, en cela, à une « attente forte » de la part des usagers et des élus. Il s'agit, tout au plus, de constater que l'Etat a su se laisser persuader de la pertinence d'un grand programme, même si cette implication publique n'a pas évité à l'opérateur un endettement considérable qui pèse toujours de façon préoccupante (compte tenu, notamment, des contraintes européennes imposées par le Pacte de Stabilité) sur le système ferroviaire en particulier et sur notre compte des transports en général.

De son côté, le fret a été, depuis trente ans, « abandonné » aux évolutions spontanées voire « sauvages » du marché, c'est-à-dire au mode de transport le plus compétitif et le plus « efficace » : la route.

Une étude utile serait à faire sur les multiples raisons d'un déclin ferroviaire auquel n'a échappé aucun pays de l'Europe de l'Ouest : « démission » des opérateurs privilégiant l'option « voyageurs », concurrence par les prix ou autres facteurs liés aux nouvelles politiques logistiques des chargeurs ?

Une chose est claire : de 1970 à 2000, le fer a perdu 30 points environ de parts de marché ; quant à la voie d'eau, en dépit de son faible coût (toujours sans équivalent, d'ailleurs, à l'heure actuelle sous réserve du fret maritime qui a enregistré, on le sait, une véritable « dégringolade » au cours des dernières années) et de ses multiples avantages en matière de sécurité, de fiabilité et de performances dans le domaine des économies d'énergie et de la préservation de l'environnement, elle n'a su résister vigoureusement que dans les pays de géographie et de profonde culture fluviales (Pays-Bas, Belgique) ou dans ceux dans lesquels le fleuve est étroitement et historiquement associé à l'activité du principal bassin industriel (la Ruhr).

CHAPITRE II

LA LIAISON RHIN-RHONE : UNE HISTOIRE A LA FOIS ANCIENNE ET ACTUELLE

Il ne paraît pas utile de revenir en détail sur l'histoire du « vieux canal » du Rhône au Rhin puis sur celle de la liaison à grand gabarit Saône-Rhin.

L'ouvrage, préfacé par M. Raymond Barre, signé par MM. Jacques Bernot, Jacques Rocca Serra, ancien sénateur et Marc Schreiber, ancien délégué général de l'association Mer du Nord-Méditerranée et, publié en 1998 (« Economica »), fait le point sur le « cheminement » de ces deux projets et le contexte dans lequel ils ont évolué.

Qu'il nous soit permis, cependant, de rappeler quelques « dates charnières » pour fixer les repères.

Envisagé dès le milieu du XVIII^e siècle, le canal du Rhône au Rhin vit ses chantiers démarrer sous le premier Empire.

L'ouverture définitive de la liaison, de St-Symphorien à Strasbourg avec embranchement entre Mulhouse et le Rhin, n'intervint qu'en 1834.

Si elle fut améliorée (allongement des écluses) notamment à partir de 1882 en application du Plan Freycinet de 1879, cette liaison souffrit de la concurrence du fer, des conséquences de la guerre de 1870 puis de la mise en service, en 1883, du « canal de l'Est » reliant la Moselle et la Saône.

En fait, seule la section Mulhouse-Strasbourg enregistra un trafic substantiel jusqu'à la première guerre mondiale.

Pendant l'entre-deux-guerre et durant l'immédiat après-guerre, l'attention des pouvoirs publics se porta plutôt sur le sillon rhodanien lui-même et sur son potentiel hydro-électrique (création en 1921 de la Compagnie nationale du Rhône) ainsi que sur l'aménagement du Rhin (la construction du « grand canal » latéral d'Alsace débuta en 1930 pour ne s'achever qu'en 1970 !).

En dépit de nouveaux progrès (mise au gabarit « Freycinet » de 78 écluses au lendemain de la première guerre mondiale), il est vite apparu que le vieux canal du Rhône au Rhin ne saurait suffire après la mise en service du canal latéral alsacien et l'aménagement du Rhône de Marseille à Lyon et à Genève.

C'est dans les années 1957-1958, que l'idée d'une liaison à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée gagna sérieusement les esprits.

Une éventuelle rivalité entre l'Alsace et la Lorraine (une liaison Saône-Moselle pouvant être mise en concurrence avec la liaison Saône-Rhin) fut dissipée dès 1961 et leur accord déboucha sur la création de l'association Mer du Nord-Méditerranée.

Tout au long des trente années qui suivirent, le projet fut ardemment défendu par un certain nombre d'influents personnalités politiques et de hauts fonctionnaires prestigieux : MM. Edgar Faure, Pierre Sudreau, Pierre Pfimlin, Gaston Defferre, Raymond Barre, Louis Mermaz, René Beaumont, Jacques Rocca Serra, Philippe Lamour...

Du IV^e au VI^e Plan, la question de la connexion fluviale du bassin Rhône-Saône aux bassins du Rhin et de la Moselle resta à l'ordre du jour.

De nombreuses déclarations du Général de Gaulle, de MM. Georges Pompidou et Valéry Giscard d'Estaing témoignèrent que le projet bénéficiait d'un soutien résolu au plus haut niveau de l'Etat.

La liaison Mer du Nord-Méditerranée connût, bien sûr, des vicissitudes.

Ainsi, à la fin des années 1970 (peut-être à la suite de la création de Fos-sur-Mer) les milieux économiques lorrains firent-ils prévaloir l'intérêt d'un projet « Seine-Est » (Seine-Moselle) au détriment de la liaison Saône-Moselle qui passa, alors, au second plan derrière le projet Saône-Rhin.

C'est le VII^e Plan qui entérina, définitivement, la priorité du projet de liaison à grand gabarit Saône-Rhin.

L'enquête d'utilité publique (brève) se déroula de novembre 1976 à janvier 1977.

La déclaration d'utilité publique fut signée le 30 juin 1978 ; sa durée de validité était de dix ans ; elle fut -on le sait- renouvelée en 1988 pour une nouvelle durée de dix ans, soit jusqu'en 1998.

Une « loi de concession » devait confier l'opération à un maître d'ouvrage.

Ce fut la loi du 4 janvier 1980 (voté à l'Assemblée nationale par la majorité de l'époque mais aussi par la plupart des élus socialistes y compris François Mitterand) qui impartit ce rôle à la Compagnie nationale du Rhône.

La suite -c'est-à-dire les années 1980 et 1990- est encore présente dans tous les esprits. Elle est relatée avec force et précisions dans le rapport précité de MM. Bernot, Rocca-Serra et Schreiber.

Malgré l'appui du président de la République et plus spécialement, de son ministre d'Etat chargé de l'Intérieur et de la Décentralisation, M. Gaston Deferre, la mise en oeuvre du projet prit du retard, sans doute du fait de réserves émanant tant de techniciens (rapport de l'observatoire économique et statistique des transports du ministère de l'équipement en 1987) que de parlementaires (rapport « Forni-Vallon » de 1992). L'action des milieux écologistes (le collectif « Saône-Doubs vivant ») exerça aussi certainement une influence retardatrice.

Pourtant, la décision définitive d'achèvement fut l'aboutissement d'une « maturation », jalonnée essentiellement par un colloque du Parlement européen en 1991 (« La liaison fluviale Rhin-Rhône : le maillon manquant de l'Europe des transports »), un Livre Blanc (« le développement futur de la politique commune des transports ») et un sommet (Essen) européens, en 1992, auxquels il convient d'ajouter l'étude -sollicitée par le gouvernement- d'un cabinet d'experts néerlandais sur le coût et le taux de rentabilité de l'équipement (1994) ainsi que l'action résolue de l'ancien Premier ministre, M. Raymond Barre, en faveur de la liaison.

Le « couronnement » législatif de tous ces efforts fut l'article 36 de la loi du 4 février 1995 d'aménagement et de développement du territoire qui organisait le financement du projet que devait mener à bien un nouveau maître d'ouvrage (la SORELIF), filiale commune d'Electricité de France et de la Compagnie nationale du Rhône.

Tout semblait prêt, alors, pour que la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin soit ouverte à l'horizon 2005 voire 2010.

Mais, en 1997, dans une nouvelle conjoncture politique, une « sensibilité » de la nouvelle « majorité plurielle » allait faire prévaloir ses vues en profitant des insuffisances d'un programme sans doute « sur-calibré » et des réticences toujours vives des administrations techniques et financières.

Entretemps, on ne négligera pas la « résonance » du rapport « circonspect » remis au Gouvernement, au mois d'avril 1996, par l'Inspection générale des finances et le Conseil général des Ponts-et-Chaussées.

Ce rapport faisait suite à une demande des ministres de l'Economie et des Finances ainsi que des Transports afin d'évaluer le coût de réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Après expertise de l'avant-projet et examen des différents risques de surcoûts, le rapport estimait que le coût d'investissement de cet aménagement pourrait s'élever à près de 28 milliards de francs. Cette somme, qui ne comprenait pas, insistait-il, les intérêts intercalaires évalués à 21 milliards de francs, « devait être considéré comme un ordre de grandeur réaliste, inévitablement affecté d'une marge d'incertitude qui devrait peser plutôt dans le sens d'un alourdissement du coût du projet ».

Ce montant ne tenait « pas compte, non plus, des travaux qui seraient nécessaires pour assurer, sur la Saône et le Rhône, la continuité fonctionnelle de l'axe Mer du Nord-Méditerranée en cohérence avec les caractéristiques techniques de la liaison Saône-Rhin (2,3 milliards de francs). »

S'il n'a pas détecté de sous-estimation ou d'évaluation erronée des principaux postes de dépenses, considérant que, de ce point de vue, **l'évaluation technique avait été sérieusement effectuée**, le rapport a pourtant considéré que le projet restait « marqué par les années 70 ». Plusieurs critiques lui étaient notamment adressées :

– sa géométrie était, à l'origine, adaptée aux trafics de pondéreux. Le développement des convois de conteneurs, qui exige une hauteur libre sous les ponts plus importante, a conduit la CNR à accroître cette hauteur mais dans des proportions qui n'ont pas semblé suffisantes, compte tenu des normes récemment adoptées sur ce point ;

– le projet avait été conçu autour de la seule fonction trafic commercial alors qu'un aménagement plus global intégrant la plaisance semble plus pertinent ; cette démarche, qui conduisait à envisager des ouvrages supplémentaire, devrait être prise en compte dans la mise au point du projet ;

– les connaissances scientifiques et la sensibilité à l'environnement s'étaient fortement développées depuis vingt ans ; le projet devait ainsi être complété par des mesures destinées notamment à améliorer la protection contre les crues et le niveau des étiages ;

– les contraintes de la géographie affectaient de manière significative les performances de la liaison ; ainsi, le tracé emprunte la vallée du Doubs, dont les nombreuses et sévères sinuosités se traduiraient par un ralentissement de la vitesse et entraîneraient des contraintes de navigation.

– le projet présenté en 1995, sous la seule responsabilité de la CNR, n'avait pas fait l'objet d'une concertation suffisante ni avec la population ni avec les administrations concernées. Il en résultait une « insuffisante prise en compte des préoccupations de cadre de vie et de patrimoine. »

La plupart des réserves exprimées par le rapport mixte du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des Finances restent parfaitement d'actualité et devront, nécessairement, être prises en compte lors de la réouverture du dossier.

CHAPITRE III

QUELLES PERSPECTIVES ECONOMIQUES POUR LA VOIE D'EAU ?

La mission d'information a souhaité répondre à une question centrale : la voie d'eau constitue-t-elle, à côté de la voie ferrée qu'il convient, évidemment, de soutenir et d'encourager, une **alternative crédible** à la route pour le transport du fret.

Contrairement à beaucoup d'idées reçues, sur la période récente, le mode fluvial a su, à sa manière, **résister à la route**, en tout cas mieux que le fer.

Quelques données statistiques le prouvent.

Au **niveau européen**, où en sommes-nous ? Le transport routier représente 75 % du trafic, le fret ferroviaire 13 %, le fret fluvial 7 %.

Si l'on étudie la productivité comparée des modes fluvial et ferroviaire, en Europe, on peut constater que 130 milliards de tonnes/km sont, aujourd'hui, transportées par voie navigable (soit, entre parenthèses, 2,5 fois le trafic de la SNCF) sur un réseau d'une longueur totale de 12.000 km.

Sur un réseau d'une longueur de 150.000 km (soit plus de douze fois la dimension du réseau fluvial), le trafic ferroviaire assure le transport de 237 milliards de tonnes/km soit un peu moins de deux fois le trafic fluvial.

Et ce trafic, soulignons-le, n'existe que dans **cinq pays** de l'Union, à côté d'un trafic ferroviaire qui bénéficie, lui, d'un réseau complet dans les quinze pays. La moitié de ce trafic fluvial européen est allemand (65 milliard de tonnes/kilomètres) même si 70 % des « opérateurs » de ce réseau ne « battent pas pavillon allemand » mais sont, le plus souvent, belges ou néerlandais.

Comme chacun le sait, l'Allemagne n'est pas plus que la France un pays de « topographie fluviale » -elle est tout aussi montagneuse- et la situation favorable dont notre voisin bénéficie au regard de sa part modale fluviale n'est que le fruit d'un effort d'investissement centenaire sur des voies d'eau à gabarit suffisant.

Entre 1970 et 1999, le trafic routier a augmenté de 3,7 % en valeur absolue, alors que sa part modale enregistrait une croissance de 56 %. Le trafic ferroviaire de fret, de son côté, a connu, durant la même période, une baisse de 60 % en valeur absolue et de 16 % en valeur relative.

Quant à la voie d'eau, si sa part modale a chuté, en trente ans, de 60 %, son trafic, en valeur absolue, a augmenté de 17 %.

Sur la longue période 1970-2000, c'est le fer qui, hélas, a été le « grand perdant » de la concurrence intermodale.

Considérons maintenant l'évolution des dix dernières années toujours au niveau de l'Union européenne.

Sur la période 1990-1999, le trafic routier européen a encore augmenté de 41 %, sa part modale croissant de 10 %. Le trafic ferroviaire (en dépit de la priorité « politique » dont il bénéficiait légitimement) a encore chuté de - 7 % en valeur absolue et de -6 % en part modale.

Le fluvial, pour sa part, a vu sa part modale baisser de 1 % seulement tandis que son trafic augmentait, en valeur absolue, de 11 %.

Le bilan 1990-1999 confirme, donc, les tendances observées depuis 1970, c'est-à-dire à peu près la date charnière à compter de laquelle la route a enregistré une irrésistible progression.

Quelle est la **situation française** ?

La part modale de la voie d'eau en France (3 %) est, on le sait, inférieure au niveau européen (7 %) et, bien sûr, aux parts modales belge (12 %), allemande (15 %) ou néerlandaise (43 %).

Mais, la présence d'infrastructures modernes, dans certaines de nos régions, fait remonter ces parts à des proportions notables :

– sur l'axe traversé par la Seine, la part modale fluviale avoisine 10 % ;

– sur les axes mosellan et rhénan, cette part représente entre 15 % et 20 % du trafic.

A l'évidence, **l'infrastructure crée le trafic** et il n'est guère sérieux de juger de l'intérêt d'une infrastructure nouvelle au vu du trafic constaté avant la réalisation de ladite infrastructure.

Par ailleurs, il n'est pas non plus pertinent d'apprécier la rentabilité d'un équipement, **avant que le dernier kilomètre n'ait été réalisé**, c'est à dire lorsque subsistent des phénomènes « d'entonnoir ».

Même si elle réalise des performances très honorables, la liaison Rhin-Main-Danube (inaugurée en 1992) ne sera, par exemple, pleinement opérante que lorsque la réalisation d'un barreau manquant de 60 km sur le Danube Allemand (sur 3.500 km de voies navigables concernées) supprimera l'actuel « goulot d'étranglement ».

Un intéressant cas d'école montre le danger de prévisions trop « rivées » aux données existantes et négligeant les dynamiques logistiques et commerciales créées par l'existence de nouveaux équipements. Lors de l'ouverture du canal de la Moselle en 1956, les experts prévoient un trafic de huit millions de tonnes, en hypothèse haute, sur la Moselle, l'essentiel devant être assuré par le minerai lorrain « descendant » la Moselle pour alimenter la sidérurgie allemande de la Ruhr et par le charbon de la Ruhr « montant » vers les cokeries lorraines.

Or, dès 1964, le minerai lorrain ne « descend » plus. En revanche, des millions de tonnes de minerai brésilien ou italien « montent », ce que personne n'avait prévu (le charbon vient d'Australie, d'Afrique du Sud...).

Par ailleurs, trois millions de tonnes de céréales empruntent le canal.

On ne se doutait pas que la France deviendrait un grand exportateur de céréales !

Tout ce trafic (soit **15 millions de tonnes**) n'existerait pas sans le canal. Il convient donc d'être modeste lorsque l'on établit les prévisions de trafic.

Prenons encore l'exemple du canal de Mannheim, qui illustre, une nouvelle fois, le fait que créer le maillon génère l'activité de transport. Portant en valeur absolue sur 5 à 6 millions de tonnes mais pour des voyages de 1.200 à 1.500 km en moyenne, le trafic de ce canal -en tonnes/kilomètres- avoisine celui de l'ensemble du réseau français !

Deux arguments sont souvent avancés par les opposants à la voie d'eau :

– le transport fluvial ne transporterait que des marchandises à faible valeur ajoutée ;

– toute augmentation de sa part modale ne s'effectuerait qu'au détriment de la voie ferrée.

Sur le premier point, on constate aujourd'hui que la voie d'eau se place sur un créneau sur lequel on ne l'attendait pas, à savoir le **transport de containers**.

A Rotterdam, premier port mondial, la **part modale du transport fluvial dans l'acheminement des containers est de l'ordre de 40 %**. Il en est de même à Anvers. **On observe aujourd'hui des trafics de containers sur le Rhin qui sont supérieurs à l'ensemble des containers transbordés au port du Havre.**

Par conséquent, si le transport fluvial n'a pas vocation, c'est vrai, à ramener à Paris des denrées très périssables, il est véritablement, en raison de sa fiabilité, du respect des délais, de sa productivité et de ses capacités d'emport, un mode à même de participer, sur le créneau extrêmement porteur que représente le **transport des containers**, à la « **désaturation** » de la voirie terrestre.

Sur le second point, toutes les données existantes, au niveau européen, infirment l'idée que le fluvial ne peut que prendre des parts de marché au fer ! Tout au contraire.

Contrairement, là encore, à beaucoup d'idées reçues, l'examen de l'évolution des différents modes de transport, au sein de l'Union européenne, entre 1975 et 1995, est sans appel.

Dans les pays sans voie d'eau, le rail a perdu 40 % du trafic, tandis que dans les pays qui en disposent, le rail n'a pratiquement rien perdu !

Cette évolution s'explique, sans doute, par le fait que le rail a maintenu des positions lorsqu'il était en concurrence avec le mode fluvial ; lorsque cette concurrence a fait défaut, les compagnies de chemins de ont pratiqué une politique tarifaire excessivement élevée sur les trafics pondéraux lourds (charbon) contraignant les industriels à délocaliser les industries lourdes en bord en mer.

C'est un fait : toute **nouvelle voie d'eau a pour effet de faire baisser le coût du transport par chemin de fer.**

Les exemples sont nombreux : en 1964, à l'ouverture de la Moselle, les chemins de fer allemands baissent leurs tarifs de 30 % ; en 1975, après l'ouverture du canal nord-sud à Mannheim, la Deutsche Bahn doit baisser ses tarifs de 30 % ; en 1980, après l'ouverture de la Sarre, cette même compagnie, qui pratiquait déjà des tarifs très bas, a été contrainte de les baisser de nouveau de 30 % !

Tel est le véritable bilan alors même que la voie d'eau n'est responsable que du tiers de l'ensemble du trafic.

Certes, nous répondra-t-on. Mais de toute façon, les trafics ne sont guère « **substituables** ». Les trafics routiers ne pourront jamais être « fluvialisés ».

Cette assertion, aussi, semble pouvoir être mise en cause. Il n'est que de se reporter au 38^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation qui porte sur « les transports en 2000 ».

Qu'y lisons-nous ?

« En 2000, le transport fluvial a progressé de 6,3 % en tonnes kilométriques et de 6,7 % en tonnes. Cette progression s'inscrit dans la tendance observée depuis trois ans. Contrairement à l'année précédente, elle est imputable au transport international (+14,6 % après -1,1 % en 1999), le transport national restant stable (+0,9 % après +18,9 % en 1999). Les meilleures performances sont à mettre à l'actif des trois bassins du Nord, de la Moselle et du Rhin, dont l'essentiel du trafic se fait avec l'étranger. Les transports intérieurs sur la Seine et le Rhône marquent le pas, après les progressions très importantes entre 1995 et 1999.

Le ralentissement d'ensemble est sensible pour les groupes de produits dont le transport fluvial assure une part importante des acheminements : matériaux de construction (+5,1 % en 2000, après +8,8 % en 1999), produits agro-alimentaires (+7,9 % en 2000, après +12,1 % en 1999), combustibles minéraux solides (+2,1 % en 2000 après +18,8 % en 1999).

En revanche, on peut faire un lien entre l'envolée des transports fluviaux de produits manufacturés (+58,1 % en 2000) et l'impact du renchérissement des carburants sur les prix du transport routier ».

Cette conclusion, émanant d'un document tout à fait officiel, « parle d'elle-même » !

Plusieurs autres considérations méritent, aussi, d'être prises en compte.

La réalisation, en France, d'un véritable maillage fluvial constituera **un outil majeur d'aménagement du territoire** à l'heure où le phénomène de « mondialisation » (découlant essentiellement de l'abaissement des droits de douane mais aussi et **surtout de celui des coûts de fret maritime**) tend à délocaliser les centres de productions et de consommation vers les côtes maritimes.

La France n'échappe pas à cette évolution et il importe de se préoccuper, dès à présent, du problème de la « désertification » progressive de l'intérieur du continent.

En pénétrant en profondeur dans les territoires, le réseau fluvial a vocation à jouer un **rôle majeur** dans la nécessaire politique de rééquilibrage territorial.

Tout a été dit sur la multi-fonctionnalité de la voie d'eau.

Dans ce cadre, l'aménagement et le développement touristique des zones traversées ne constitue pas, à l'évidence, la moindre des très nombreuses activités générées.

Cette réflexion conduit votre mission à évoquer les intéressantes perspectives du **transport fluvio-maritime**.

Aujourd'hui, ce trafic est surtout le fait de « caboteurs de mer » -c'est-à-dire des bateaux « maritimes »- qui pénètrent à l'intérieur des terres aussi loin qu'ils le peuvent.

Mais l'avenir appartient, selon tous les experts, aux **navires fluvio-maritimes** (c'est-à-dire des bateaux à caractéristiques essentiellement fluviales) mais en mesure de naviguer sur les côtes maritimes.

Pour beaucoup, ce mode de transport (très actif, sur le Rhin, pour le commerce avec les pays de la mer Baltique et ce, depuis une soixantaine d'années !) devrait devenir rapidement un mode de transport « terrestre » à part entière ayant vocation à occuper une place significative dans nos systèmes modaux.

D'ores et déjà, les plate-formes portuaires fluviales de Macon et de Châlons-sur-Saône (réunies dans le cadre d'un organisme commun dénommé « APROPORT ») ont créé, avec le port autonome de Marseille, un système d'échanges fluvio-maritimes, sur le site de Fos-sur-Mer, pour un trafic majoritairement composé de céréales.

500.000 tonnes ont été ainsi acheminées en 2001 (+74 % en quatre ans). La partie purement fluvio-maritime de ce trafic (inexistant en 1998) a atteint 146.000 tonnes correspondant à l'activité d'une centaine de bateaux qui peuvent transporter, chacun, entre 1.200 et 1.800 tonnes.

Ces bateaux chargent à Châlon et Macon et traversent directement la Méditerranée vers l'Italie, la Grèce ou le Maghreb.

Relevons que sur la Seine, le trafic fluvio-maritime atteint 600.000 tonnes par an et concerne des marchés aussi différents que la pâte à bois, les céréales, les bobines d'acier ou les fers à béton.

Ces perspectives sont extrêmement encourageantes.

Récemment, des navires fluvio-maritimes ont été utilisés pour un transport **sans transfert de charge**, via la Saône et la Rhône, et une longue route maritime :

– en décembre 2001, **depuis le port fluvial Edouard Herriot de Lyon jusqu'à Morgan-City près de la Nouvelle-Orléans aux Etats-Unis ;**

– en janvier 2002, **du port de Macon à Charleston en Caroline du Sud.**

Ces transports, par voie d'eau, de colis lourds et encombrants dont les dimensions sont incompatibles avec un pré-acheminement routier, apportent une solution nouvelle à ce type de transport à travers un réseau de navigation intérieur à grand gabarit.

Mais, pour les professionnels, le transport fluvio-maritime n'est pas réservé aux seuls colis lourds et encombrants.

Il convient de souligner qu'opérateurs de fluvio-maritime et responsables de ports fluviaux sont extrêmement favorables au maillage européen et d'abord à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

CHAPITRE IV

QUEL PROJET ?

Votre mission d'information ne dispose pas de la **capacité d'expertise technique** qui lui permettrait de présenter une solution certaine en ce qui concerne tant l'ordre de priorité des projets fluviaux à réaliser que les caractéristiques du tracé, du gabarit ainsi que les spécifications protectrices de l'écologie et de l'hydrologie que devrait présenter chacune des infrastructures envisagées.

Son projet se décline en trois objectifs :

- un schéma pour le maillage européen de notre réseau ;
- un calendrier de mise en œuvre ;
- un financement global.

* * *

*

Une rivière canalisée, c'est d'abord un **tracé** et un **gabarit**.

On sait que le choix d'un fuseau définitif pour Seine-Nord est intervenu plusieurs années après la décision de réalisation de l'ouvrage.

S'agissant du tracé, il est évident que les consultations les plus larges doivent être menées au sein des populations riveraines –convenablement informées- des ouvrages projetés. Toutes les procédures de débat public, mises au point dans les années récentes, auront vocation à s'exercer (la loi

« Barnier » notamment) afin que les choix soient opérés dans la plus grande transparence.

Ce sont, sans doute, les insuffisances de l'information et de la concertation qui ont fait « capoter » le projet Rhin-Rhône abandonné en 1997. Des spécialistes de l'hydrologie, de l'alimentation en eau, des crues et des milieux naturels pourront contribuer, sur ces sujets, à établir une « vérité scientifique » très largement confisquée par quelques uns seulement au cours de ces dernières années.

Différentes solutions, on le sait, sont envisageables pour la liaison Rhin-Rhône, comme pour les autres, au niveau du tracé. Les partisans des diverses options défendent, au demeurant, leur cause avec passion et souvent depuis longtemps.

En ce qui concerne le gabarit, on rappellera quelques données historiques.

En 1953, la conférence européenne des ministres des transports a établi quatre classes de gabarit en prenant pour modèle de base l'« automoteur » de la flotte fluviale rhénane :

Classe	Longueur	Largeur	Tonnes
V	95,00	11,50	1 500 à 3000
IV	80,00	9,50	1 000 à 1 500
III	67,00	8,20	650 à 1 000
II	50,00	6,60	400 à 850
I	38,50	5,00	250 à 400

La norme européenne moderne était la classe IV.

Très vite, l'exemple des pays de l'Europe de l'Est (des unités de chargement de plus de 3.000 tonnes étaient courantes sur les voies d'eau de l'URSS) a incité nos experts à créer une classe VI (3 000 tonnes et plus).

Dans le même temps, le développement de la technique du « poussage » importé des Etats-Unis (séparation de l'unité motrice et de la barge) a fait apparaître la nécessité d'une nouvelle classification des voies navigables (1992).

Depuis 1996, l'Union européenne considère même la classe IV permettant d'atteindre la classe Va et Vb (passage d'un automoteur ou d'un convoi poussé de 110 mètres de long et de 11,40 mètres de large) comme minimale pour toute création ou réaménagement fluvial.

Les voies d'eau de classe I, II et III ne peuvent plus être utilisées que pour du « trafic national ».

Il est à noter ici que sur 18.000 km de voies d'eau, la France possède 8.500 km de voies navigables et seulement 1.700 km au gabarit européen.

Le classement européen des voies navigables est reproduit dans le tableau ci-dessous :

Classe	Automoteurs	Convois poussés
I	250 à 400 t	
II	400 à 650 t	
III	650 à 1 000 t	
IV	1 000 à 1 500 t	
Va	1 500 à 3 000 t	1 600 à 3 000 t
Vb		3 200 à 6 000 t
VIa		3 200 à 6 000 t (mais largeur à 22,80 m contre 11,40 m pour le gabarit Vb)
VIb		6 400 à 12 000 t
VIc		9 600 à 18 000 t
VII		14 500 à 27 000 t

Quel est le gabarit (avec ses implications en termes de taille des écluses, de rayons de courbure, de tirant d'eau, de tirant d'air¹...) le plus souhaitable pour nos nouvelles liaisons fluviales ?

¹ Le tirant d'eau est l'enfoncement du bateau dans l'eau

Le tirant d'air est la hauteur maximale libre sous les ponts comptée depuis le plan d'eau.

Le Rhône et la Saône sont au Vb de même que la Moselle ; la Seine est largement au Vb (sauf une section à très grand gabarit -à peu près entre Le Havre et Rouen- qui appartient à la classe VII c'est-à-dire entre 13.500 et 27.000 tonnes !) ; l'Oise est au Vb et rejoint, on le sait, « l'impasse fluviale » du canal du Nord qui est au gabarit II seulement.

Le projet Seine-Nord est envisagé au Vb de même que l'était l'ancien projet Saône-Rhin abandonné en 1997.

Le canal du Centre en Belgique est au Va de même, de facto, que le tronçon de la Meuse qui traverse Liège.

Pour ce qui est de la liaison Saône-Rhin, la controverse est vive notamment entre les partisans du gabarit Va et ceux du Vb.

Le président de Voies Navigables de France estime ainsi que, si la liaison devait être réalisée, il conviendrait de ne pas répéter « l'erreur du canal du Nord » mis en service en 1965 avec un gabarit « Freycinet » amélioré mais nettement insuffisant.

M. François Bordry fait valoir le risque que présenterait la construction d'une liaison pour des bateaux de 110 mètres alors que les automoteurs, actuellement en construction sur le Rhin, peuvent facilement « passer les 180 mètres ».

S'agissant du dommage causé à l'environnement, il relève que « *Pour un canal de 1.500 tonnes, le rayon de courbe est de 500 mètres ; pour une autoroute de 660 mètres ; pour un canal de 4.000 tonnes, il est de 750 mètres : différence, en définitive, relativement faible* ».

Au niveau du coût, enfin, le président de VNF souligne que l'économie effectuée (- 15 %) ne justifie pas « *le risque que le canal devienne très rapidement démodé* ».

Pour le représentant français au sein de l'Union européenne de chambre de commerce et d'industrie (qui regroupe notamment Hollandais, Allemands, Autrichiens et Hongrois), au contraire, « *Une écluse de 110 mètres (donc au gabarit VA) serait tolérable pour l'environnement et permettrait de traiter 2.000 à 2.500 tonnes, ce qui est un gabarit très opérationnel sur le plan européen* ».

Selon lui, ce gabarit serait mieux accepté par les défenseurs de l'environnement **et spécialement de la vallée du Doubs** et permettrait de relancer plus rapidement le projet.

Votre mission d'information se défend de prendre une position trop tranchée dans ce débat. Les experts sauront conseiller au décideur politique la solution la plus appropriée.

Elle serait peut-être encline, s'agissant à tout le moins de la liaison Saône-Rhin, à plaider en faveur d'un **gabarit intermédiaire** (Va) eu égard à deux considérations :

– l'automoteur de 1.350 à 1.500 tonnes (qui peut même transporter jusqu'à 3.200 tonnes dans une version « optimisée » de l'unité de 110 m) pourrait offrir le meilleur rapport entre coûts d'investissement, coûts de transport et contraintes d'environnement. C'est en tout cas l'avis exprimé dans la « charte de coopération » signée entre les villes de Marseille et de Lyon sur le transport fluvial (1997).

– sur le trafic transitant, chaque année, aux écluses de Gamsheim sur le Rhin, il semblerait que la part assurée par les trafics « poussés » n'occupe actuellement que moins de 5 % du total !

En ce qui concerne un autre sujet majeur, celui du « tirant d'air », tous les experts préconisent, en tout cas, une hauteur de 7 mètres comme seule compatible avec une liaison fluviale moderne.

La mission s'en tiendra à ces quelques observations.

Elle n'ignore pas que le développement du trafic « conteneurisé » (la « voie d'avenir » du fluvial pour beaucoup) requiert des navires de dimension croissante même si, comme le faisait observer le président de l'Union européenne de la navigation fluviale : *« Au cours des 10 ou 15 dernières années, tous les bateaux neufs construits (pour une durée de vie moyenne de 40 ans !) sur le Rhin et passant par le bassin rhénan étaient de 100 à 110 mètres, seuls quelques uns (des Néerlandais surtout) se sont lancés dans la construction de navires de 135 mètres ».*

*

*

*

Le projet de votre mission d'information, c'est d'abord le **maillage fluvial** du territoire pour le raccorder au réseau européen.

Le futur schéma devra, à l'horizon 2030, prévoir la connexion de nos grands bassins grâce aux liaisons Seine-Nord, Saône-Rhin, Saône-Moselle (qui ne doit pas être considérée comme un projet rival de Saône-Rhin mais comme un complément) et, bien sûr, Seine-Est.

Notre projet, c'est aussi un **calendrier de réalisation**.

L'Allemagne a mis une centaine d'années pour édifier un réseau fluvial au gabarit moderne.

Trente ans peuvent, aujourd'hui, apparaître en France comme une durée raisonnable.

Les conséquences des premières connexions inter-bassins pourraient, d'ailleurs, inciter nos concitoyens à souhaiter un raccourcissement du délai d'objectif dès lors qu'un début de dé-saturation routière et des progrès en matière de pollution feraient apparaître notamment aux défenseurs de l'environnement, où se trouve leur intérêt bien compris.

Quel **financement**, enfin ?

Le maillage fluvial de notre territoire représente un coût que l'on peut grossièrement évaluer entre 15 et 23 milliards d'euros (100 à 150 milliards de francs).

Sur trente ans, il s'agit, donc, d'une dépense annuelle de l'ordre de 510 à 760 millions d'euros.

Le FITTVN, créé en 1995 (largement à l'initiative du Sénat) a été, on le sait, « fondu » en 2001 dans le budget général et très habile celui qui parviendrait à « localiser » désormais l'affectation des divers crédits qui y étaient inscrits !

Pour votre mission d'information, il importe de créer rapidement un nouveau fonds extra-budgétaire pour le financement pluriannuel des deux programmes susceptibles d'enrayer la paralysie progressive de nos voies de communication :

– un effort résolu en faveur d'un fret ferroviaire modernisé et dynamique disposant de voies dédiées ;

– un schéma fluvial assurant la connexion de nos bassins au réseau européen.

Ces nouveaux équipements, localisés sur notre territoire, ont évidemment une vocation européenne puisqu'aussi bien 30 % du trafic routier de fret en France est un trafic international de transit, tandis que, de son côté, l'axe rhénan allemand voit, par exemple, 70 % de son trafic fluvial assuré par des opérateurs non allemands !

Leur financement doit donc, ainsi, être considéré comme un **problème européen**.

Puissent nos décideurs politiques convaincre les autorités communautaires de l'utilité d'un effort commun !

*

*

*

CHAPITRE V

LE POINT DE VUE DES ELUS ET DES ACTEURS ECONOMIQUES

Le **président** et le **rapporteur** de la mission d'information ont adressé un questionnaire à un certain nombre d'élus, de présidents de chambres consulaires et de personnalités concernés au premier chef par l'éventuelle réalisation du maillon fluvial « Saône-Rhin ».

La lettre signée par MM. **Georges Gruillot** et **Francis Grignon** était ainsi libellée :

« La Commission des affaires économiques du Sénat a décidé la création d'une Mission d'information sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 avait fixé les modalités de réalisation et de financement de cette nouvelle infrastructure qui avait pour vocation d'achever l'axe « Mer du Nord Méditerranée » dans le cadre d'une intermodalité qui aurait fait toute sa place, face aux phénomènes d'engorgement voire d'asphyxie qui se manifestent dans le domaine de la route et du fer, à un mode de transport qui s'est récemment profondément modernisé tant au niveau du mode d'organisation et de fonctionnement de ses opérateurs qu'à celui des types de trafics –en particulier les conteneurs- qu'il est amené à gérer et qui enregistre, au demeurant, depuis un certain nombre d'années un taux de croissance qui retient l'attention des experts.

Comme vous le savez, le projet de canal Saône-Rhin fut officiellement abandonné par le Gouvernement au mois de juin 1997.

Quelques cinq années après cette décision, notre Assemblée a souhaité dresser un bilan des conséquences de cette mesure en prenant notamment en compte non seulement les besoins de transport actuels et prospectifs sur l'axe concerné mais aussi les solutions alternatives. Dans cette perspective, nous vous serions très obligés de bien vouloir nous communiquer des éléments de réponse à un certain nombre de questions. Ces données nourriront une réflexion qui devrait déboucher sur un rapport.

Nos interrogations sont les suivantes :

Question n° 1 : Doit-on estimer que d'ici à 2010 ou 2020, la demande de transport globale sera appelée à croître de façon substantielle sur l'axe Mer du Nord – Bassin Rhénan - Méditerranée ?

Question n° 2 : Si oui, quelles réponses, en terme d'infrastructures nouvelles, peuvent apparaître comme les plus souhaitables ?

Question n° 3 : Doit-on considérer que le mode fluvial, en France, doit non seulement préserver son existence dans notre système intermodal de transport mais encore constituer, à côté des modes routier et ferroviaire, une voie d'avenir ?

Question n° 4 : Si oui, la France ne devrait-elle pas se doter d'un réseau fluvial à grand gabarit relié au réseau européen, apportant ainsi une solution aux problèmes du « maillon manquant » dont la réalisation permettrait la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône ?

Question n° 5 : Quel projet pourrait-on, dans ces conditions, favoriser, eu égard aux contraintes financières et aux impératifs liés à l'écologie et à l'environnement ? »

Parmi la cinquantaine de réponses fournies –souvent fort documentées et étayées- il nous a semblé intéressant de publier des extraits de certaines d'entre elles.

A. Le Conseil régional de Bourgogne

M. Jean-Pierre Soisson, président du Conseil régional de Bourgogne

Question 1

« Toutes les études s'accordent à dire que les volumes à transporter vont globalement doubler d'ici 2020. L'axe Mer du Nord – Méditerranée est une dorsale majeure du transport en Europe au même titre que l'axe Allemagne – Autriche – Italie.

Deux itinéraires existent aujourd'hui, le premier emprunte le bassin Rhénan et le second la Lorraine. Les perspectives de croissance sont plus fortes encore sur le deuxième itinéraire.

Cette constatation étant admise, il convient de réfléchir à la façon dont on peut transporter le fret. Aujourd'hui, la route est le mode dominant faute d'offre alternative concurrentielle.

La voie d'eau est absente de cet axe du fait de la vétusté et du gabarit Freyssinet des canaux. »

Question 2

Sur le territoire français, les voies à « grand gabarit » totalisent actuellement 85 % du trafic alors qu'elles ne représentent que 25 % du réseau navigable. Ces quelques chiffres témoignent de la pertinence possible de la voie d'eau.

Au regard des perspectives de croissance de la demande de transport et des résultats affichés par les voies navigables à « grand gabarit » françaises et européennes, il apparaît évident qu'il faut, sur les axes les plus importants, réaliser un maillage d'infrastructures qui relie notre pays aux grandes voies de communication du Nord et de l'Est de l'Europe.

Afin de pouvoir endiguer l'augmentation sans cesse croissante du trafic routier (+20 % en quatre ans) et compenser l'actuel déficit par fer (- 4 % en quatre ans), seule une infrastructure « grand gabarit » permettrait de répondre aux nouveaux besoins d'acheminements, notamment en provenance des ports de Rotterdam et d'Anvers.

Le développement du transport fluvio-maritime ne pourra s'effectuer que sur ce type d'infrastructure à « grand gabarit » qui répond aux attentes des chargeurs. »

Question n°3

Le mode fluvial possède des atouts incontestables pour le transport de marchandises. Il est peu bruyant et économe sur le plan énergétique.

A titre comparatif, le projet de canal à « grand gabarit » Seine – Nord permettra des chargements pouvant aller jusqu'à 4400 tonnes équivalent à 220 camions ou 3 à 4 trains complets.

De plus, les voies d'eau permettent de pénétrer en douceur les territoires traversés et d'éviter la congestion routière ou certains bouchons ferroviaires comme Lyon et Dijon. Il est aujourd'hui possible de décupler le trafic fluvial de l'axe Saône – Rhône sans réaliser le moindre investissement. Il serait absurde de se priver de cette ressource alors que toutes les autres infrastructures souffrent de leur engorgement.

Le transport fluvial est particulièrement adapté au transport massifié ainsi qu'aux produits dangereux. De ce fait, il peut jouer un rôle prépondérant dans le rééquilibrage des modes et concourt à la compétitivité des entreprises par ses prix peu élevés. »

Question n°4

Effectivement, la France devrait se doter d'un réseau fluvial à « grand gabarit » compatible au réseau européen. 50 % du réseau fluvial français est resté aux normes au XIX^{ème} siècle.

Les ports français ne bénéficient pas encore, par manque d'infrastructures à « grand gabarit », d'un raccordement au réseau européen de l'Est. Ces ports sont à la recherche d'infrastructures et de services qui leur permettront d'accroître leurs hinterlands et de donner à la France un rôle plus important compte tenu de la situation géographique de notre pays et de notre façade maritime.

L'ouverture du réseau français au gabarit européen permettrait de proposer une offre nouvelle à la flotte européenne et contribuerait significativement au développement du transport fluvio-maritime et à l'implantation de plates-formes multimodales. A l'heure où les investisseurs redessinent la logistique des entreprises à l'aune de l'Europe, il nous apparaît primordial de doter nos régions d'un lien entre le Nord et le Sud. Ce lien ne peut qu'être un canal reliant la Saône et la Moselle. Nous soutenons avec les présidents des conseils généraux de Saône-et-Loire et de Côte-d'Or les initiatives prises dans ce sens, notamment en termes d'études préparant une future inscription aux schémas des Services Collectifs. »

Question n°5

Notre société devient de plus en plus une société responsable de son environnement et tournée vers un développement durable.

Nous souffrons tous de la saturation de nos axes de circulation. Nous soutenons l'amélioration de capacité de l'axe ferroviaire fret Metz / Chalons en Champagne vers Dijon et Lyon qui est d'ailleurs dans les projets de la CEE. Toutefois, le ferroviaire ne pourra pas suppléer seul aux besoins de transport de demain.

Le projet d'un canal à « grand gabarit » reliant la Seine, la Moselle et le Rhône est un projet pertinent qui peut apporter des réponses tant en termes de capacité de transport que de respect de l'environnement.

La réalisation de cette infrastructure nouvelle, outre l'avantage d'une durée de vie importante et un faible coût d'exploitation et d'entretien, apportera, en termes de transport et d'image, une alternative indispensable à la démarche citoyenne croissante des entreprises et des hommes. »

B. Les Conseils généraux

1. M. Jean Pépin, président du conseil général de l'Ain

« En préambule, il me semble primordial de prendre acte des prévisions de croissance du trafic marchandises dans les années à venir, sauf à vouloir contester et remettre en cause le développement de nos économies, fondé notamment sur les échanges et sur la mobilité.

Or, pour absorber cette intensification de trafic, les infrastructures de communication existantes se révéleront vite insuffisantes, comme le montrent déjà les saturations de plus en plus fréquentes des réseaux autoroutier et ferroviaire, ainsi que la multiplication des nuisances occasionnées (pollution, accidents,...).

Face à cette situation, aucune solution ne saurait apporter, à elle seule, une réponse complète et définitive. Aucune solution ne saurait aussi être écartée a priori et il sera au contraire indispensable de s'appuyer sur la diversité des modes de transport pour développer des réponses adaptées et pertinentes qui tiennent compte de l'hétérogénéité du trafic marchandises (produits à transporter, trajets à accomplir...),

C'est dans ce cadre que le mode fluvial pourrait contribuer avec efficacité à l'organisation du transport de marchandises sur l'axe Mer du Nord-Bassin rhénan-Méditerranée, aux côtés des modes routier et ferroviaire. Or, le développement du transport fluvial passe aujourd'hui par le raccordement du réseau fluvial français avec de grandes voies d'eau européennes, grâce notamment à la réalisation d'une liaison à grand gabarit Saône-Rhin. A ce sujet, je ne peux que regretter une nouvelle fois le brusque abandon du projet du canal Saône-Rhin par les autorités gouvernementales en juin 1997.

En conclusion, je me permettrai de souhaiter que les travaux de la mission d'Information « Saône-Rhin » contribuent avec efficacité aux réflexions sur la problématique des transports sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée et à une prise en compte objective de l'intérêt d'une liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin. »

2. M. Louis de Broissia, président du conseil général de la Côte d'Or

« La nécessité de développer le transport fluvial repose sur un double constat :

– les infrastructures de communication existantes ne seront pas en mesure d'absorber durablement la croissance du fret ;

– il est crucial de favoriser le développement des modes de transport à la fois respectueux de l'environnement et compétitifs.

Or, si le transport fluvial n'est pas en mesure d'assurer des transits express, il est, en revanche, parfaitement adapté aux matériaux pondéreux et peut intervenir dans une logique de complémentarité avec les modes routier et ferroviaire.

Toutefois, afin de lui assurer un rôle prépondérant dans le cadre du fret national et international, il importe de boucler le maillage français des liaisons à grand gabarit en réalisant notamment une connexion entre la Saône et le Rhin représentant un complément indispensable à la desserte et au développement des ports maritimes.

En plus de la politique d'investissement nécessaire sur le réseau mais qui tarde à s'engager, il me semble essentiel d'accompagner le développement du transport fluvial par des actions de promotion de l'intermodalité.

Pour la Côte-d'Or, le développement sur près de 200 hectares de la plateforme trimodale eau / rail / route du « technoport » de Pagny, situé au Nord de la Saône à grand gabarit, constitue une opération d'aménagement du territoire significative en vue de contribuer au rééquilibrage entre les différents modes de transport... »

3. M. Constant Goerg, président du conseil général du Haut-Rhin

« Je me déclare heureux que le Sénat engage une nouvelle réflexion sur un projet qui a été trop brutalement et arbitrairement abandonné par le gouvernement en juin 1997... »

« ... particulièrement sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée, la voie d'eau est un mode de transport pertinent sur le plan économique, environnemental et de l'aménagement du territoire. Elle constitue pour les acheminements de marchandises, une véritable alternative au tout routier et peut efficacement compléter le mode ferroviaire qui, selon les experts, ne sera

pas en mesure d'offrir suffisamment de capacités pour augmenter sa part de marché... »

4. M. Gérard Bailly, président du conseil général du Jura

« ...Si je fais partie de la mission d'information « Saône-Rhin », c'est tout simplement parce que j'ai toujours été un fervent défenseur de ce projet et, ce, pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, je pense que cette infrastructure est, plus que jamais, indispensable au développement économique de l'Union européenne en général et à celui de notre pays en particulier. En effet, il me semble que, dans un monde marqué par la croissance des échanges, il est impératif de réaliser cette liaison fluviale dans la mesure où elle permettrait, entre autres, de relier de façon satisfaisante le Nord et le Sud de l'Europe. Pour ma part, je suis persuadé que les secteurs géographiques enclavés sont appelés à connaître rapidement un véritable déclin économique et démographique. L'économie moderne exige, à mon avis, une grande fluidité des échanges.

Par ailleurs, je considère que la route a récemment montré ses limites. Je pense, par exemple, au drame du tunnel du Mont-Blanc qui, rappelons-le, a fait 39 victimes. De plus, comme vous le soulignez à juste titre dans votre courrier, ce mode de transports connaît, depuis quelques années, un engorgement pour le moins préoccupant.

Bien évidemment, il reste le ferroutage, idée à la mode s'il en est. Néanmoins, chacun sait que, d'une part, cette solution exige des moyens considérables et que, d'autre part, elle ne pourra être effective qu'à l'horizon 2020. En outre, comme beaucoup de Français, je m'interroge sur la fiabilité de ce mode de transports dans la mesure où il dépendra exclusivement d'une entreprise qui connaît régulièrement de graves conflits sociaux.

Dans ce contexte, il me semble que les liaisons fluviales constituent un complément indispensable à la route et au fer. Par ailleurs, faut-il rappeler qu'elles sont extrêmement peu polluantes ?

Compte tenu de ces éléments, je ne puis que regretter que le Gouvernement ait décidé, en 1997, d'enterrer ce projet... »

5. M. René Beaumont, président du conseil général de Saône et Loire

« ...Alors que l'intermodalité est au coeur des réflexions sur cette politique et que la voie d'eau constitue une alternative crédible au « tout-routier », cette dernière continue d'être négligée par les autorités, en dépit d'une meilleure prise en compte dans la dernière génération des contrats de plan Etat-Région.

Il est bien connu que le transport fluvial dispose d'atouts précieux qui répondent aux attentes de notre société : particulièrement respectueux de l'environnement, il concourt à la compétitivité des entreprises par ses prix peu élevés, l'exactitude des livraisons et la sécurité qu'il procure, notamment pour le transport massifié et de produits dangereux.

La preuve de cette modernité est d'ailleurs bien illustrée par la croissance globale de ses trafics, avec 18 % depuis 1997, et par le développement spectaculaire de la conteneurisation.

On assiste depuis quelques années à un renouveau du transport fluvial et à un net regain de sa crédibilité. Votre commission d'information témoigne d'ailleurs de cette évolution positive. A l'heure où la Commission européenne, dans son important Livre Blanc sur les transports, et où tous nos partenaires européens réaffirment l'importance de la voie d'eau, la France ne doit plus faire preuve de frilosité à l'égard de la réalisation d'infrastructures modernes à grand gabarit, qui constituent un élément fortement structurant pour l'aménagement du territoire et un maillon fondamental de l'activité économique.

Au même titre que le fer et la route, la voie d'eau a en effet besoin d'un réseau de dimension européenne, bénéficiant d'un engagement clair et résolu de la part des pouvoirs publics.

Il est assurément regrettable que, faute d'un volontarisme suffisant et d'une bonne appréciation des enjeux en cause, 50 % du réseau fluvial français reste à ce jour aux normes du XIXe siècle. Si la France ne se met pas rapidement aux standards européens du grand gabarit, elle restera isolée du reste du réseau européen (et de ses marchés) qui s'orientent de plus en plus vers l'Est jusqu'aux Balkans via le Danube.

La connexion des voies navigables françaises aux grandes voies du Nord et de l'Est de l'Europe revêt donc une importance capitale.

Dans cette optique, il apparaît désormais fondamental d'inscrire comme prioritaires les chaînons manquants : outre le projet Seine-Nord (techniquement réalisable d'ici 2012 sous réserve que les études d'avant-projet sommaire soient lancées dès cette année), il s'agit précisément de Seine-Moselle-Rhône et de la connexion ultérieure des bassins concernés au Rhin supérieur.

D'ici 10 ans, les études préalables et procédures devront être engagées pour Seine-Moselle-Rhône afin d'aboutir à cette date à un choix du Gouvernement pour le lancement des travaux, selon des modalités qu'il lui appartiendra alors de déterminer.

Si je regrette vivement que ce projet de liaison n'ait pas été inscrit au schéma de services collectifs des transports, je note en revanche avec satisfaction que des études d'opportunité et de faisabilité sur le maillon Moselle-Saône sont prévues dans l'actuel contrat de plan Etat-Région Lorraine ; elles devront être effectivement lancées dès l'automne 2002.

Le contrat de plan Etat-Région Rhône-Alpes a également prévu des crédits significatifs pour la réalisation d'une étude globale sur l'opportunité du désenclavement du réseau vers le Nord et son intégration au réseau européen. Enfin, la région Bourgogne devrait prochainement allouer des crédits d'étude sur cette même problématique. Ces orientations vont incontestablement dans le sens souhaité.

Bref, la réactivation du projet Rhin-Rhône est une ardente nécessité.

Je ne reviendrai pas sur les conséquences de la très malencontreuse décision prise en 1997 par Lionel JOSPIN et son ministre de l'Environnement de l'époque de renoncer à la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit, au motif éminemment contestable que les aménagements nécessaires auraient entraîné de graves dommages sur l'environnement et que les avantages économiques du projet n'étaient pas attestés.

L'heure n'est certes plus à la critique des erreurs passées, aussi lourdes soient-elles, mais à l'action. Plus que jamais, il convient de tout mettre en oeuvre pour réaliser l'axe Mer du Nord - Méditerranée, dans un contexte caractérisé par une ambition nouvelle pour la voie d'eau et par la nécessité clairement ressentie d'une mobilisation de toutes les capacités d'infrastructures.

J'ajoute que la perspective de la réactualisation en 2004 du schéma européen des voies navigables fait un devoir aux pouvoirs publics de manifester en direction des autorités communautaires leur détermination à inscrire la liaison Saône-Rhin dans le réseau transeuropéen des infrastructures fluviales.

Parallèlement, il apparaît indispensable d'élargir la proposition d'amendement des règles financières d'octroi de soutien financier afin de permettre une participation maximale de l'Union européenne à hauteur de 20 % du coût total de ce type de projet permettant l'interconnexion des bassins navigables européens.

En dernier lieu, je doute qu'il soit en l'état opportun de militer pour une reprise du projet initial par la vallée du Doubs, le tracé abandonné en 1997 apparaissant définitivement compromis, quelle que soit au demeurant l'évolution du contexte politique.

Il n'en reste pas moins qu'un raccordement de l'axe Rhône-Saône au Rhin supérieur présenterait un intérêt évident pour l'économie des régions traversées et notamment pour la dynamisation de leurs activités portuaires. L'utilité d'une connexion à l'Alsace étant avérée, la réflexion sur la réalisation du « barreau alsacien » devra donc être rapidement engagée, même si cette section est, selon moi, subordonnée à la réalisation préalable de Saône-Moselle, et ne pourra donc intervenir qu'après la mise en service de cette liaison. »

6. M. Christian Proust, président du conseil général du territoire de Belfort

« Deux problèmes me paraissent devoir faire l'objet d'un traitement séparé : celui de la réponse au besoin de transport sur l'axe Mer du Nord – bassin rhénan – Méditerranée, et celui de la constitution d'un réseau fluvial à grand gabarit.

De façon générale, on ne peut bien évidemment que considérer l'intérêt du transport fluvial, qui permet à un pays disposant d'une vaste façade maritime comme le notre d'assurer une desserte optimale de son territoire ; par ailleurs, placer la France dans une position favorable d'accueil du transit atlantique à destination de l'ensemble de l'Europe est une question qui ne peut être négligée. Il reste toutefois à examiner le coût de telles opérations, leur impact environnemental majeur, alors même que les ports de la Mer du Nord disposent d'ores et déjà d'avantages compétitifs majeurs ; il convient donc de se poser préalablement la question des ambitions d'un réseau national à grand gabarit : doit-il être conçu prioritairement comme favorisant la desserte du territoire français à partir des ports de la Manche et de la Méditerranée, ou offrirait-il des conditions de compétitivité lui permettant de s'ancrer résolument dans un dispositif européen, sans pour autant condamner au déclin nos ports maritimes en ouvrant leur hinterland aux autres ports, en particulier ceux du Benelux ?

En ce qui concerne spécifiquement l'axe Rhône-Rhin, il est patent que le développement du trafic enregistré depuis l'entrée des pays de la péninsule ibérique dans la communauté ne fera que se poursuivre dans les vingt prochaines années.

Il en résulte d'ores et déjà un encombrement important des axes de communication, qu'il s'agisse des autoroutes ou des grands axes ferroviaires, et en particulier des infrastructures lorraines.

On ne peut, à cet égard, que déplorer la frilosité du schéma directeur des transports terrestres, qui n'aborde que très marginalement cette question, et ne paraît pas lui apporter de réponse satisfaisante.

Mais, en tout état de cause, on ne peut considérer que la voie d'eau puisse apporter une réponse satisfaisante à ces questions. En effet, le développement du trafic s'opère essentiellement entre les pays rhénans et ceux de la péninsule ibérique, et on ne voit pas très bien en quoi le développement de la voie d'eau pourrait être à même d'apporter une réponse compétitive à ces questions.

Le problème majeur me paraît bien plutôt être de répondre à l'engorgement de la vallée du Rhône où se superposent plusieurs flux de trafic, conduisant à l'asphyxie.

La catastrophe du Mont-Blanc a, par ailleurs, montré la très grande fragilité des axes de transit en direction de l'Italie ; si les flux en direction de ce pays représentent une part décroissante du trafic dans la vallée du Rhône, cette part reste importante, et il n'existe aucun impératif imposant le passage de ces flux par la vallée du Rhône.

A cet égard, il est permis de s'interroger sur la pertinence des choix favorisant, par la réalisation de la liaison Lyon-Turin, l'emprunt de cet axe, alors que d'autres points de passage existent.

La Suisse a, ces dernières années, pris des décisions particulièrement importantes en ce qui concerne les passages alpins, avec la réalisation programmée du double percement du Simplon et du Gothard, qui offriront deux grands axes de passage en direction de l'Italie. Il est frappant de constater que la France n'a aucunement tiré les conséquences de ces décisions, qui offrent pourtant des solutions alternatives au développement du trafic dans la vallée du Rhône.

En effet, pour une large part, le trafic en provenance des régions situées au nord de la Loire, du Bénélux et de l'Angleterre et se dirigeant vers l'Italie, pourrait être rabattu vers le Simplon, en utilisant la ligne RFF n° 4 Paris-Bâle et son embranchement vers le Simplon par Delle, mais aussi la R.N. 19, qui lui est parallèle, et dont la mise à deux fois deux voies a été actée par le Gouvernement.

Certes, des travaux importants seraient nécessaires, avec l'électrification de la ligne n° 4, l'aménagement de certains tunnels suisses comme le Moutier-Granges, mais ces travaux sont financièrement sans commune mesure avec le percement du Lyon-Turin, tout en offrant des capacités similaires, et en présentant en outre l'avantage considérable de désengorger l'ensemble du secteur de Lyon-Ambérieu.

De tels choix permettraient de dégager sur l'axe Rhin-Rhône les capacités nécessaires au développement du trafic en direction de l'Espagne.

Par ailleurs, la mise au gabarit de la ligne ferroviaire Lyon-Strasbourg, dont de nombreux sillons seront rendus disponibles par la réalisation du T.G.V. Rhin-Rhône, et la réalisation d'une autoroute ferroviaire allant de la vallée du Rhin à la péninsule ibérique représentent des investissements importants, mais offrant des capacités considérables, et donc une bonne rentabilité socio-économique.

Par suite, la réponse au problème que vous posez relève de trois directions : l'optimisation des choix réalisés par nos voisins suisses, la réalisation de nouvelles infrastructures, et la modernisation de certaines autres :

– optimisation des choix suisses, en permettant une bonne accessibilité au nouveau percement du Simplon, avec :

* la modernisation de la ligne 4, par l'électrification et réouverture de la ligne de Delle ;

* l'accélération de la mise à deux fois deux voies de la RN 19, avec pour objectif d'achever ces travaux à l'échéance de la mise en service par les Suisses de l'autoroute Transjurane ;

– la réalisation de nouvelles infrastructures, avec en particulier la réalisation du T.G.V. Rhin-Rhône, permettant de dégager des sillons ferroviaires sur l'axe Lyon-Strasbourg :

* dans la vallée du Doubs, avec la réalisation de la branche Est ;

* dans le val de Saône, avec la réalisation de la branche sud, celle-ci venant se connecter sur le contournement TGV de Lyon après passage par Ambérieu, conformément aux préconisations en la matière du rapport Chassande ;

– la modernisation de certaines infrastructures, et en particulier :

* la mise au gabarit de la voie ferrée Lyon-Strasbourg ;

* le développement du fret rapide sur la ligne à grande vitesse Strasbourg-Lyon-Barcelone, seule disposition permettant au rail de disposer d'avantages compétitifs décisifs face à la route.

Un tel système me paraît à la fois infiniment moins coûteux et offrir beaucoup plus de réserves de capacités que les projets actuellement portés.

La question d'un réseau fluvial à grand gabarit relié au réseau européen et permettant la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône, renvoie quant à elle à deux problématiques, à savoir le développement des ports français, de la Manche ou de la Méditerranée, et les transports de masse à l'intérieur de la communauté.

L'un des enjeux principaux me paraît donc être d'assurer aux ports maritimes français une desserte appréciable de leur hinterland, leur permettant de se placer en situation de concurrence dynamique avec les ports, en particulier hollandais. La même question mérite d'être posée en ce qui concerne le complexe portuaire de Fos-sur-Mer – Marseille.

Considérer, à cet égard, la liaison Saône-Rhin comme le maillon manquant d'un tel dispositif me paraît une erreur totale d'appréciation.

En ce qui concerne les ports de la Manche, l'enjeu pour eux est de pouvoir disposer d'une liaison avec d'une part les régions du Nord – ce à quoi répond la décision récemment prise de réalisation d'une liaison à grand gabarit entre la Seine et le réseau de canaux du Nord, permettant en particulier le développement du port du Havre et éventuellement du complexe du Cap Antifer, d'autre part avec le bassin rhénan ; le maintien d'un trafic soutenu sur le canal de la Marne au Rhin, en dépit des problèmes de gabarit, montre qu'il existe sur cet axe un potentiel de trafic, auquel l'offre de transport n'est aujourd'hui pas adaptée.

La réalisation d'une liaison à grand gabarit entre la Seine et la Moselle canalisée, qui permet la liaison avec l'ensemble du réseau européen, me paraît donc en première analyse répondre aux enjeux de développement de notre pays.

Une liaison, à partir de cet axe, avec le bassin de la Saône, mérite éventuellement d'être étudiée ; il est toutefois loisible de s'interroger sur sa pertinence. En effet, le faible trafic enregistré sur le Rhône me paraît bien plus relever des difficultés de communication entre le complexe de Fos et le Rhône, que de l'absence d'une liaison avec le bassin rhénan.

En l'état actuel du marché, la réalisation d'une liaison entre Rhône et Rhin aurait pour unique conséquence de rendre accessible le bassin du Rhône à partir des ports de la Mer du Nord ; une telle décision me paraît totalement incompatible avec la volonté de développer la façade méditerranéenne.

En tout état de cause, la voie d'eau ne saurait avoir pour objectif d'assurer une desserte de mer à mer.

Une telle conception a pu prévaloir il y a plusieurs siècles lorsqu'a été réalisé le canal du Midi ; elle a prévalu au siècle dernier pour la réalisation de grands ouvrages à échelle planétaire comme les canaux de Suez et de Panama, mais ne reste aujourd'hui valable que pour ces derniers ouvrages.

Sauf à démontrer les synergies pouvant exister entre Rhône-Alpes et Provence d'une part, les pays rhénans ou danubiens d'autre part, nécessitant du trafic lourd susceptible d'emprunter la voie d'eau, la liaison Saône-Rhin est contraire aux intérêts nationaux de notre pays, car ne générant un bénéfice que pour les ports de la Mer du Nord.

Vouloir développer le trafic fluvial sur le Rhône suppose une accessibilité de celui-ci à partir de Fos et de Marseille, et donc de refaire, sur un grand gabarit, les infrastructures réalisées sous Napoléon III à petit gabarit et qui ont conduit alors au développement de Port-Saint-Louis du Rhône, point de contournement de la barre du Rhône.

Il y a là, pour nos ports, un hinterland considérable à conquérir, permettant de soulager une partie du trafic de l'axe rhodanien, et c'est seulement une fois cette conquête opérée que pourra se poser la question d'un élargissement éventuel de cet hinterland à la faveur d'une liaison en direction du Rhin ou de la Moselle.

Il me paraît donc évident que l'ordre des priorités porte en la matière :

– dans un premier temps sur les réalisations suivantes :

* la liaison Seine-Nord ;

* l'amélioration de l'accessibilité du Rhône ;

– dans un deuxième temps, la liaison Seine-Moselle ;

– à long terme, et au vu des résultats de ces premières opérations, la liaison éventuellement entre la Saône et Moselle.

Il n'en reste pas moins que, quels que soient les choix techniques finalement opérés, la décision en la matière est avant tout politique. L'ensemble des choix fiscaux opérés à ce jour, en dépit de tous les discours, l'ont été en faveur de l'emploi de la route ; de même, le mode de financement des ouvrages, qui fait porter l'amortissement des investissements ferroviaires et fluviaux sur leurs utilisateurs, et celui des infrastructures routières sur l'impôt, ne peut que favoriser l'usage de celles-ci.

Il me paraît donc, en tout état de cause, particulièrement vain de réaliser des infrastructures de fret autres que routières tant que des décisions radicales sur ces deux points n'auront pas été prises.

L'exemple de la Confédération helvétique, qui a su trancher cette question, ne pourra pas ne pas être examiné avec sérieux ».

C. Les communes

1. M. Dominique Perben, Garde des Sceaux, maire de Chalon sur Saône (Saône-et-Loire)

« Les interrogations de la mission appellent de ma part les commentaires suivants :

La position et le dynamisme des bassins industriels européens localisés sur l'axe mer du Nord – Bassin Rhénan – Méditerranée contribuent à un accroissement significatif du transport des marchandises sur leurs différentes voies de desserte. Selon les experts, ce dernier devrait doubler d'ici dix ans.

Les schémas de transports collectifs annoncent la volonté de réduire la part du transport routier. Le développement de l'usage du fer et de la voie d'eau doivent apporter des réponses alternatives crédibles.

L'agglomération chalonnaise qui lance la création d'un parc logistique de 32 hectares, a concrétisé cette orientation en s'impliquant dans la signature d'un protocole entre l'investisseur de ce port et l'exploitant du port fluvial de Chalon-sur-Saône.

Néanmoins, l'absence de liaison entre les bassins d'activités du centre Est et du Sud de la France et ceux du Nord de l'Europe défavorise l'attrait du transport fluvial vis-à-vis de la route et dans une moindre mesure du fer.

Compte tenu de l'ampleur des investissements à réaliser et de la lourdeur des procédures, il **convient de se préoccuper dès à présent de la configuration du réseau fluvial à mettre en service au cours des prochaines décennies.**

La définition d'un schéma cohérent justifie de relancer la réflexion par une analyse multicritère objective des solutions déjà évoquées à savoir :

- la reprise du projet de canal Saône-Rhin abandonné en juin 1997 ;
- une connexion de la Saône par la Moselle. »

2. M. Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse (Haut-Rhin)

« ...La demande globale de transport est actuellement en forte croissance, un doublement du gisement de trafic pouvant être estimé entre 1990 et 2010.

Cet accroissement du flux de transport constitue un véritable défi pour les décideurs, la demande sociale en faveur de solutions alternatives au transport routier étant particulièrement forte.

Les réponses ne peuvent être que multiples : mieux gérer l'existant, accroître les capacités des équipements en place, créer de nouvelles infrastructures lorsqu'elles permettent de compléter des réseaux insuffisamment développés.

Ces réponses s'appliquent autant au mode de transport ferroviaire que fluvial.

En raison de notre positionnement au Sud du bassin rhénan, à la jonction des flux de transport entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, les actions suivantes seraient à privilégier :

- au niveau du transport ferroviaire

accélération du TGV Rhin-Rhône, l'un des maillons-clés du réseau européen des lignes à grande vitesse, permettant de délester les infrastructures ferroviaires existantes et ainsi de les rendre prioritaires, après mise au gabarit B+, pour le trafic fret (et pour le trafic régional des voyageurs).

– au niveau du transport fluvial

redéfinir les conditions de réalisation d'une liaison fluviale performante entre la Saône et le Rhin, via Mulhouse et Bâle, plus respectueuse en termes d'intégration dans son environnement.

En effet, il n'est pas possible de ne pas relier entre elles les régions de l'Europe du Nord fortement irriguées par des infrastructures fluviales et portuaires et celles du bassin rhodanien, hinterland du port de Marseille ; ainsi pourraient être reliées au réseau fluvial européen d'importantes régions économiques françaises.

Ce projet s'impose également par les atouts du transport fluvial que sont la sécurité, la faible consommation d'énergie, le transport de marchandises hors gabarit.

D'une manière plus générale, le problème du transport des marchandises ne trouvera une solution qu'en diversifiant l'offre de transport – routier, ferroviaire, fluvial- répondant ainsi au mieux, et au cas par cas, aux besoins de l'économie et à l'exigence croissante de l'opinion publique en ce qui concerne la sécurité et la protection de l'environnement ».

3. M. Hervé Schiavetti, maire d'Arles (Bouches-du-Rhône)

« Vous avez eu l'amabilité de solliciter mon avis concernant le devenir de la liaison fluviale. La ville d'Arles et les communes voisines, qui vont prochainement se constituer en communauté d'agglomération de six communes au cœur d'un pays regroupant 31 communes, considèrent le désenclavement pour le fleuve et la mer comme déterminant.

Les autoroutes qui desservent l'axe latin ou rhodanien vont prochainement être saturées. La hausse du trafic « poids lourds » ne pourra en rien être freinée, malgré l'objectif de doublement du fret ferroviaire sur la ligne Paris-Lyon-Marseille.

Des solutions durables, alternatives doivent être trouvées, d'autant plus que le manque de liaisons en transport en commun, l'effet « TGV » sur notre région du Sud, vont également saturer progressivement nos axes nationaux et départementaux.

En ce sens, la relance de l'axe fluvio-maritime est déterminante, y compris dans le cadre de solutions combinées fleuve-rail-route aujourd'hui inexplorées. Le port fluvial est à ce titre un outil performant pour contribuer à cet objectif national.

Nous soutenons toutes les initiatives de nos partenaires économiques et notamment de la chambre de commerce du Pays d'Arles, afin qu'une solution compétitive et durable pour le développement de ce mode de transport, soit globalement trouvée, permettant de relier la Méditerranée à la Mer du Nord ».

4. M. P. Lombard, maire de Martigues (Bouches- du-Rhône)

« L'intérêt de la voie d'eau, en général, n'est plus à démontrer, tant pour le coût de la tonne au kilomètre, que pour le faible impact sur l'environnement, de sorte qu'en période de raréfaction de la ressource en hydrocarbures, de son enchérissement consécutif, en période aussi où émerge la nécessité de lutter contre l'effet de serre (engagements de Kyoto) et l'usage du moteur à explosion, il reste d'une politique à courte vue, d'avoir si vite et, pour des raisons électorales, renoncé à ce projet. Et ce, d'autant plus que les décisions d'aujourd'hui engagent les décennies à venir ... toutes choses égales d'ailleurs, on trouve les mêmes ingrédients inversés pour le 3^{ème} aéroport parisien à Chaulnes ».

Sur le point 1 :

Il est incontestable que le trafic (marchandises et voyageurs) va croître sur l'axe nord-sud de la vallée du Rhône et que les moyens actuels de transport, déjà quasi saturés, ne pourront l'absorber.

Les sillons ferroviaires sont très encombrés, l'autoroute bouchonne, le trafic aérien connaît ses limites avec la déréglementation ; restent les tubes et la voie d'eau. Pour cette dernière, on a détruit le seuil de Terrin, en Arles, et le fluvio-maritime ne demande qu'à se développer. En fait, si Lyon peut devenir un quasi port de mer, c'est l'hinterland du port de Marseille que la voie d'eau peut étendre et par là, soutenir l'essor de la façade méditerranéenne. Mais il faut ajouter que les barges et automoteurs devront et pourront parfaitement relier Port-Saint-Louis-Du-Rhône à Marseille, en passant en mer le long de la côte, sans réutiliser le canal de Martigues au Rove qui est obsolète et qui nécessite la levée du pont à Martigues, contrariant, ainsi, la circulation dans cette ville.

Sur le point 2 :

La vallée du Rhône a été heureusement équipée, depuis 1945, pour la navigation fluviale et la production d'énergie, grâce à la Compagnie nationale du Rhône. La voie d'eau apparaît comme ayant encore un gros potentiel, d'autant plus qu'elle est particulièrement adaptée au transport des pondéreux,

des vracs, des conteneurs ... pour soulager les autres moyens de transports saturés, dès lors qu'il y a un intérêt économique.

Dès lors, une étude devrait être menée sur le développement de cette voie d'eau (et notamment sur la capacité des écluses, sur la hauteur des ouvrages d'art), en fonction du trafic que l'on souhaite y attirer, mais en tenant compte que les armateurs du fluvial sont parfaitement capables d'adapter les bateaux à la voie d'eau empruntée.

Sur le point 3 :

La voie d'eau a incontestablement un avenir dont on risque de ne percevoir la nécessité, que sous la contrainte de l'asphyxie des autres moyens de transport. Cet avenir ne peut être qu'un maillon d'une offre intermodale de transports ; mais bien plus, elle doit être conçue concrètement, pragmatiquement, en connection avec les autres moyens de transport afin que, produit par produit, elle se situe comme une offre de transport attractive et compétitive.

Ceci suppose de penser globalement à une « filière voie d'eau » donnant cohérence à cette offre de transport de la conception de la flotte jusqu'aux conditions de vie des bateliers. Un conseil national devrait jouer ce rôle de dynamisation et de mise en synergie.

Sur le point 4 :

Le thème d'un réseau européen à grand gabarit ne peut se concevoir sans le relier à la cohérence et donc à la compétitivité de l'ensemble de la filière eau, d'une part, et d'autre part, au contexte économique européen où les ports de la Mer du Nord (Rotterdam, Anvers ...) livrent une véritable guerre économique aux ports de la Basse Seine et à Marseille. Investir aux frais des citoyens français pour valoriser le territoire national se conçoit, pour attirer le trafic ailleurs, non.

Dès lors, c'est dans la clarté sur l'impact économique des équipements à venir que le choix doit être fait pour des réalisations valorisant notre pays.

Sur le point 5 :

Les projets concrets sur la voie d'eau que l'on pourrait favoriser sont ceux qui draineront le trafic vers les ports français de la Manche ou de la Méditerranée. C'est ce qui rendra supportables les contraintes financières.

Les contraintes environnementales doivent évidemment être prises en compte ; non pour bloquer toute réalisation, mais pour aménager, reconstituer à côté de l'équipement, les milieux traversés ou modifiés ... elles ont un coût, mais la rationalité en terme d'essor du pays, les justifiera ».

5. M. François Martinez, maire de la ville du Péage du Roussillon (Isère)

« Face à l'accroissement des transports sur cet axe européen n° 1, le mode fluvial est la voie d'avenir. Il faut doter la France de ce réseau fluvial à grand gabarit, dans les meilleurs délais.

Les financements multiples seront nécessaires à la réalisation de ce canal Rhin-Rhône, qui sera un plus incontournable aussi pour une véritable protection de l'environnement ».

6. M. Jean-Luc Vonfelt, maire de la commune de Niffer (Haut-Rhin)

« La demande de transport globale est appelée à croître de manière continue, dans les années qui viennent, sur l'axe Mer du Nord – bassin Rhénan – Méditerranée, au point de rendre inévitable une alternative au transport des marchandises par route et par rail, et ce, très rapidement. Dans la vallée du Doubs, le trafic routier risque ainsi d'être saturé dès 2010.

Le canal à grand gabarit Saône-Rhin, inscrit dans la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du 4 février 1995, était indubitablement de nature à créer cette nécessaire alternative. Rappelons, s'il le fallait encore, que le chargement d'une péniche peut représenter jusqu'à l'équivalent du chargement de trois cent camions de quinze tonnes ou de trois trains de marchandises.

Le mode fluvial doit donc, selon nous, être vu comme une voie d'avenir, non seulement dans le cadre d'un système intermodal de transport, mais en tant que mode de transport autonome, ce d'autant qu'il ne manque qu'un maillon, de quelques deux cent kilomètres pour relier l'Europe du Nord et la Méditerranée, et au-delà l'Afrique et le Moyen-Orient. Un tel équipement permettrait de raccourcir de mille kilomètres le trajet entre la mer du Nord et le canal de Suez pour les transports fluviaux de grands tonnages.

Les insuffisances actuelles en matière de ferroutage et les perspectives, limitées à ce jour, de développement de ce mode de transport incitent également à privilégier les voies d'eau.

La question de la réalisation d'un canal à grand gabarit Saône-Rhin doit être remise à l'ordre du jour, le projet développé dans les années 1995-1997 pouvant, et devant très certainement, être revu dans ses modalités afin, notamment, de prendre en compte les impératifs liés à l'écologie et à l'environnement ».

7. Mme Martine Déprey, maire de Saint-Jean-de-Losne (Côte d'Or)

« Doit-on estimer que d'ici 2010 ou 2020, la demande de transport globale sera appelée à croître de façon substantielle sur l'axe Mer du Nord – bassin Rhénan – Méditerranée ? »

⇒ Évidemment ! Compte tenu de l'évolution du trafic des dix dernières années, et de l'intensification des liaisons intra-communautaires Nord-Sud.

Si oui, quelles réponses, en terme d'infrastructures nouvelles, peuvent apparaître comme les plus souhaitables ? »

⇒ Renforcement de la voie ferroviaire et que la SNCF revoie sa politique et son attitude vis à vis du client.

⇒ Réhabilitation de la voie d'eau.

« Doit-on considérer que le mode fluvial, en France, doit non seulement préserver son existence dans notre système intermodal de transport mais encore constituer, à côté des modes routier et ferroviaire, une voie d'avenir ? »

⇒ Oui avec ses limites : crues ; bases eaux en hiver avec gel.

« Si oui, la France ne devrait-elle pas se doter d'un réseau fluvial à grand gabarit relié au réseau européen, apportant ainsi une solution aux problèmes du « maillon manquant » dont la réalisation permettrait la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône ? »

⇒ Oui mais un gabarit permettant le passage des 4 000 tonnes.

« Quel projet pourrait-on, dans ces conditions, favoriser, en égard aux contraintes financières et aux impératifs liés à l'écologie et à l'environnement »?

⇒ Reprendre les projets du canal Rhin-Rhône. »

8. M. René Balme, maire de Grigny (Rhône)

Question 1

« Ma réponse est positive : - le chemin de fer est bloqué dans sa croissance par l'absence de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise pour le fret ; les actuelles infrastructures sont contraignantes sur la rive droite (tunnels, ouvrages d'art) ;

– le trafic de fret routier dans le couloir rhodanien menace d'être asphyxié, non seulement pour le contournement de Lyon, mais aussi pour le sud du secteur Vienne-Bollène.

Le trafic fluvial sur le Rhône est de 4,6 millions de tonnes en 2000, alors que le potentiel est de 10 à 15 millions de tonnes (source : Observatoire régional des transports VNF). Les besoins européens sont croissants. On peut raisonnablement estimer que d'ici à 2010 ou 2020, les efforts du port de Marseille, déjà importants en direction de l'intermodal lyonnais, se poursuivront pour faire sauter le verrou de la zone Saône-Moselle. D'autant plus que les ports du nord de l'Europe sont saturés.

Question 2

Les réponses les plus souhaitables sont de deux ordres :

– les aménagements de ce qui existe déjà en aval de Lyon et que l'Office interconsulaire des transports et communications (OITC) du Sud-Est a résumé le 6 mars 2002 :

- . approfondissement du tirant d'eau à Bourg lès Valence ;
- . doublement des douze écluses ;
- . construction d'une écluse à Beaucaire ;

. mise à grand gabarit du canal du Rhône à Sète ;

. étude des aménagements portuaires dans des secteurs réservés.

– le déblocage du verrou entre Saône et Moselle pour relier le port de Marseille à l'Europe du nord : sont très concernées les régions Bourgogne, Lorraine, Champagne-Ardenne, PACA et Languedoc-Roussillon tout autant que Rhône-Alpes.

Question 3

La réponse est affirmative, la notion de développement durable s'est imposée depuis les travaux de la conférence de Rio en 1992. Les travaux de la conférence de Kyoto sur la limitation de l'effet de serre s'attaquent aux causes de la pollution. Les qualités du transport fluvial sont indéniables, dans le cadre du développement durable :

– fiabilité et sûreté ;

– polyvalence et puissance ;

– coûts externes les plus bas ;

– coûts d'utilisation le plus faibles.

Les économies d'énergie et la faible quantité de gaz issus de la combustion sont des éléments positifs pour la protection de l'environnement et l'économie des matières premières.

Question 4

La réponse est affirmative, la France doit aménager son territoire avec la modernisation de son réseau fluvial. Celui-ci, qui fut remarquable dans les conditions économiques des XVIII^e et XIX^e siècles, a périclité par suite de la concurrence ferroviaire, puis de la route. En 2000, les relations intereuropéennes sont croissantes, compte tenu du système de productions délocalisées, de coopérations nombreuses entre donneurs d'ordre et sous-traitants, du travail à flux tendu qui induit une rapidité des livraisons. Tout cela sollicite exagérément la route et dans une moindre mesure le ferroviaire, mais cela conduit à un risque d'asphyxie des circulations. L'avenir, à moyen et long terme, impose que la France se dote d'un réseau fluvial à grand gabarit relié au réseau européen, ce qui conduit à réaliser le déverrouillage du secteur Saône-Moselle-Seine.

Question 5

Le projet qui découle de ces considérations doit être favorisé parce qu'il s'inscrit dans une logique de développement durable et d'économies d'énergie. Les impératifs liés à l'écologie et à l'environnement sont repérés : ils doivent être pris en considération de façon globale à partir du postulat du ministre de l'Équipement, en 2001, « *L'aménagement du Rhône est une tâche d'intérêt national dont les retombées doivent profiter au pays tout entier* ».

La mission de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), est définie, dans son acte fondateur de 1921 et la convention de concession du 20/12/1933, valable jusqu'en 2023 : production d'énergie, navigation, irrigation.

Or, cette convention est contestée, le gouvernement souhaitant faire évoluer le cahier des charges de la concession en s'appuyant sur les conclusions déposées par une mission interministérielle en 2001.

Ce projet et son schéma directeur restent imprécis sur :

- le transport fluvio-maritime dont les possibilités sont encore peu exploitées ;
- la saturation routière progressive du couloir rhodanien ;
- l'aménagement et le développement des plate-formes portuaires pour des échanges associant les voies fluviale, ferroviaire et routière ;
- une meilleure utilisation de la ressource en eau à des fins agricoles et environnementales.

Dans ces conditions, le projet de maillage des canaux à grand gabarit est bloqué par les orientations définies ci-dessus. L'OITC du sud-est s'inquiétait, le 6 mars dernier, auprès des conseillers régionaux de Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, en ces termes : « *Aucun engagement significatif n'est pris concernant la navigation à l'aval de Lyon qui, pourtant, à l'image des autres modes de transport, nécessite à l'horizon 2023 une optimisation du niveau de service. Cette modernisation du Rhône à grand gabarit est pourtant essentielle pour les chargeurs et les transporteurs du bassin fluvial Rhône-Saône* ».

Ce blocage du développement du trafic fluvial risque d'être aggravé par les intentions de l'exploitation hydroélectrique. Le 20 février dernier, la commission « aménagement et développement du territoire, transports » du conseil économique et social Rhône-Alpes, donnait l'appréciation suivante du point 2 du schéma directeur gouvernemental pour la CNR :

« Il ressort de l'examen des textes d'actualisation, une priorité affirmée en faveur d'une maximisation de la production hydroélectrique (...). Cette priorité –compréhensible pour la CNR vu sa nouvelle responsabilité de producteur indépendant et de plein exercice- a pour conséquence de limiter les capacités d'exploitation du fleuve au bénéfice des missions d'intérêt général (restriction de conditions de navigation, limitations des prélèvements d'eau). Comment, avec ces restrictions, espérer avoir un aménagement du lit permettant le trafic avec grand gabarit ? Comment espérer une meilleure utilisation de la ressource en eau à des fins agricoles et environnementales ? L'utilisation de l'eau du Rhône pour l'irrigation est, dans tous les cas, préférable aux pompages dans les rivières affluentes ou la nappe phréatique. Alors que la fourniture d'eau sous forte pression devrait être assurée, le cahier des charges s'attache surtout à limiter les débits distraits de l'utilisation énergétique ».

Le projet de doter la France d'un réseau fluvial à grand gabarit relié au réseau européen, apportant ainsi une solution aux problèmes du « maillon manquant », dont la réalisation permettrait la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône, me paraît très réaliste et réalisable, à condition que les décideurs prennent bien en compte le développement durable et l'intérêt national de façon globale, ainsi que l'intérêt européen, voire du Maghreb.

Les contraintes financières sont évaluables. Au préalable, un point de comparaison : la loi Pasqua de 1995 avait décidé la réalisation de la liaison Saône Rhin par le Doubs, soit 17,5 milliards de F d'investissement en la finançant par la seule recette de l'hydroélectricité du Rhône d'ici 2023...

La liaison Saône-Moselle me semble appartenir au même ordre de grandeur. La coordination des progrès de modernisation avec l'aménagement du Rhône en aval de Lyon est souhaitable. Selon le Conseil économique et social des Rhône-Alpes, le doublement progressif des douze écluses est estimé à 3 milliards de F (457 millions d'€). Et nous n'ignorons pas les disponibilités financières existant dans les établissements bancaires régionaux, et particulièrement à la caisse des dépôts et consignations dont la vocation doit rester fidèle à sa raison d'être initiale. »

9. M. Alain Jeannot, maire de Caluire et Cuire, vice-président du « Grand Lyon » (Rhône)

« Ma commune est située à l'extrémité sud d'une éventuelle liaison Saône-Rhin, et n'est pas concernée directement par le projet de nouvelle infrastructure fluviale.

« Cependant, et d'une façon générale, cet investissement important devra répondre à un vrai besoin économique et logistique, être amorti à long terme par les contributions des usagers et les économies induites sur d'autres types d'infrastructures de transport.

Enfin, il me paraît indispensable que cet équipement respecte les impératifs liés à l'écologie, à l'environnement des territoires traversés et plus globalement s'inscrive dans une démarche de développement durable tel que défini par la conférence de RIO de 1992 ».

D. Les Chambres de commerce et d'industrie

1. M. Francis Guillot, président de la chambre de commerce et d'industrie du pays d'Arles

« En créant le port fluvial d'Arles en 1983, les élus consulaires avaient déjà intégré dans leurs perspectives de développement, la connexion au grand gabarit de Saône/Rhin. L'ouverture sur l'Europe du Nord, positionnait le port d'Arles comme l'une des plates-formes de transbordement, et de nombreux chargeurs marquaient un vif intérêt pour l'utilisation de la voie d'eau comme alternative évidente aux problèmes routiers.

En 1991, la CCI du Pays d'Arles, avec l'appui de partenaires (CNR – Région et Ville d'Arles) réunissait un budget de 43 MF pour approfondir le Rhône entre Arles et la mer, construire un nouveau quai pour permettre à des navires fluvio-maritimes de forte capacité (3.500 tonnes) d'atteindre les quais arlésiens. Une grue capable de transborder les vrac à la cadence de 3.500 t/jour était également mise en place.

Dès 1992, l'aménagement du fleuve et les équipements du port, permettaient, dès l'ouverture de la liaison, de transborder directement tous produits de fluvio-maritimes sur des convois poussés.

L'abandon de la liaison a entraîné un préjudice important pour le port d'Arles, mais dans une vision plus globale, c'est une faute lourde pour l'avenir des transports européens. Chaque transbordement permettait d'alléger nos routes de 110 camions !

La voie d'eau est un mode de transport sûr et écologique, et on peut s'étonner que la liaison ait été abandonnée au nom de l'écologie ! Les nouveaux aménagements réalisés, démontrent que l'on peut «gommer» la main de l'homme : on ne bétonne plus les berges.

Aujourd'hui, avec les perspectives de développement des échanges intra-communautaires, toute connexion fluviale à grand gabarit Nord/Sud doit être classée aménagement prioritaire.

S'il est extrêmement difficile d'évaluer précisément les conséquences de l'abandon du projet de canal Saône-Rhin, il n'en demeure pas moins qu'elles ont été très nettement négatives.

Une liaison fluviale entre la mer du Nord et la mer Méditerranée permettrait à notre activité portuaire, et plus loin à celle des entreprises alentour, de bénéficier de débouchés supplémentaires en dehors de l'axe autoroutier Nord-Sud, dont on prévoit déjà la saturation malgré les mesures de doublement. En effet, les premiers éléments de conclusion d'une étude de marché dont nous sommes sur le point de recueillir les résultats a clairement mis en évidence l'intérêt limité des chargeurs pour une liaison fluviale à grand gabarit s'arrêtant à hauteur de Lyon et déconnectée des réseaux fluviaux européens.

Impliqués dans le développement économique du Pays d'Arles, mais, au-delà, de l'aire métropolitaine marseillaise et de la région Provence Alpes Côte d'Azur, nous cherchons à indiquer aux pouvoirs publics l'intérêt de valoriser un réseau de plates-formes multimodales telles que celle que constitue le port fluvial d'Arles (PFA), à travers les différents avis que nous versons aux dossiers d'aménagement du territoire sur lesquels nous sommes consultés.

Véritable plate-forme quadrimodale (mer, fleuve, rail, route), le port fluvial d'Arles pourrait jouer un rôle non négligeable dans un réseau transeuropéen de transport, si la liaison fluviale manquante entre le sud et le nord venait participer au désengorgement du trafic routier.

Deux possibilités existent, à ma connaissance, pour relier les mers du Nord et Méditerranée : la mise au gabarit soit du canal du Rhône au Rhin, soit du canal de l'Est (de la Saône à la Moselle). La liaison ayant la plus grande chance de déboucher est, bien entendu, celle qui aura notre soutien ; il semblerait que ce soit la seconde ».

2. M. Jean-Marie Busseil, président de la chambre de commerce et d'industrie de la Drôme

« Notre chambre consulaire poursuit depuis 1972, une politique constante en faveur du développement du transport fluvial ; celle-ci s'est concrétisée par des investissements lourds et réguliers, tant sur le Port de Commerce que sur le Port de Plaisance, premier port fluvial de France , avec un projet d'extension de capacité.

Cette politique se traduit encore aujourd'hui par des investissements structurants pour nos équipements : allongement du quai du port de commerce, achat d'une grue pour le développement d'une activité de conteneurs 40 pouces, création de nouveaux bâtiments de stockage, etc...

A ce jour, une quinzaine d'activités (céréales, bentonite, bois, agrégats, charbon ...) transitent par notre port et génèrent un trafic de plus de 300 000 tonnes. En trente années c'est plus de 90 millions de francs constants qui ont été investis par notre organisme sur le port de commerce de Valence, avec l'appui des collectivités territoriales (Etat, Région, Département, CNR) .

La CCI de la Drôme, comme celles de l'ensemble du bassin Saône-Rhône, ont unanimement déploré l'abandon de la liaison à grand gabarit par le Doubs.

Nous pensons, en effet, qu'une liaison moderne entre les bassins Rhône-Saône et celui du Rhin est indispensable, d'une part pour la compétitivité du mode fluvial, d'autre part pour le développement économique de nos entreprises et enfin pour la valorisation des investissements déjà réalisés.

En effet, le mode fluvial représente un réel enjeu en matière de développement, sous réserve qu'une véritable stratégie, appuyée par une volonté politique forte et des moyens financiers appropriés, lui permettent de faire l'objet des mêmes investissements (modernisation, productivité, capacité, fiabilité) que les autres modes.

La voie d'eau dispose, à l'évidence, d'atouts propres. La mise en place d'une nouvelle organisation du transport fluvial de conteneurs entre Lyon et Fos illustre le potentiel de ce mode, toutefois il faut éviter de plaider son développement au seul motif de désengorgement de l'axe routier de la vallée du Rhône : le potentiel du mode fluvial est totalement disproportionné par rapport au volume du trafic routier qui asphyxie aujourd'hui le couloir rhodanien.

Membre du conseil économique et social Rhône-Alpes, j'ai pu constater que cette vision était partagée, puisque cette Assemblée a formulé des propositions très importantes en faveur du développement de la fonctionnalité transport du Rhône.

Par ailleurs, les chambres de commerce, à travers l'office interconsulaire des transports et des communications du Sud Est comme le CESR et le conseil régional Rhône-Alpes, viennent également de prendre position sur le projet d'actualisation de la concession de la CNR, marquant à nouveau leur attachement à un développement des activités fluviales et leur désapprobation face à l'Etat qui, à travers ce projet de cahier des charges, va prélever sur le Rhône la rente qui lui permettait d'autofinancer ses investissements...

Pour terminer, je me réjouis que les parlementaires se préoccupent du dossier Saône-Rhin, et me demande si l'occasion ne nous est pas naturellement offerte d'harmoniser les discours des défenseurs de la voie d'eau :

– est-il réaliste de relancer un concept de liaison grand gabarit par le Doubs, alors que ce projet n'a plus de déclaration d'utilité publique, que la maîtrise foncière a été anéantie (les terrains reviennent à leur propriétaire) et que le gabarit Freycinet fait aujourd'hui l'objet en compensation d'un plan de modernisation important tout au long du Doubs navigable ?

– quelle solution alternative défendre ?

– l'option Saône-Moselle, dont des études de faisabilité sont inscrites dans les contrats de plan des deux régions Rhône-Alpes et Lorraine ?

ou bien

– l'hypothèse d'un barreau parallèle au Doubs reliant la Saône (Port sur Saône) à Montbéliard et l'Alsace ?

Il est essentiel, pour des raisons évidentes d'efficacité, que l'ensemble des acteurs économiques, aux côtés des élus politiques concernés, adoptent une position commune, seule stratégie susceptible d'emporter une décision favorable du gouvernement ».

3. M. Cuyt, président de la chambre de commerce et d'industrie du territoire de Belfort

Question 1

« Aujourd'hui, l'activité économique est caractérisée par un développement croissant, inéluctable et irréversible des échanges des biens et des personnes à l'échelle européenne et mondiale.

Cette croissance du trafic est alimentée tant sous l'angle micro-économique par la spécialisation croissante des sites de production et la gestion à flux tendu des entreprises, qu'au niveau macro-économique par la mondialisation et l'intégration européenne.

Le couloir Rhin-Rhône-Méditerranée est le siège d'un trafic de transit très important entre les bassins industriels rhénan et rhodanien et plus globalement entre l'Europe de l'Ouest et les pays méditerranéens en voie de développement.

Le trafic actuel sur l'axe Saône-Rhin de 40 Mt, essentiellement porté par l'autoroute A36, est en augmentation constante de l'ordre de 2 Mt par an. On peut aisément supposer que cette progression observée depuis plus d'une décennie le restera jusqu'à équilibre des échanges dans l'Union européenne en cours d'élargissement à 15 pays et à terme à 25.

Le trafic sur cet axe pourrait atteindre 100 Mt à l'horizon 2030.

Question 2

Compte tenu d'une progression du trafic sur l'A 36 de 2 Mt par an, en l'absence de tout aménagement, cette autoroute sera saturée à l'horizon 2012.

Partant de ce constat, plusieurs scénarii peuvent être évoqués.

→ Scénario 1

Le trafic sur la voie ferrée existante est de l'ordre de 4 Mt entre Belfort et Besançon. A la mise en service en 2008 de la branche Est du TGV Rhin –Rhône, le trafic voyageurs grande ligne libérera 6 sillons dans chaque sens pour le trafic des marchandises.

Ainsi, et conjointement avec la mise au gabarit B1 et la remise à 2 fois 2 voies de la section Mouchard – St Amour, la capacité fret de cette ligne peut être évaluée à partir de 2010 à 10 Mt.

La saturation de l'autoroute A 36 sera dans ce contexte reportée à l'horizon 2015.

→ Scénario 2

La situation évoquée au scénario 1 oblige qu'à l'horizon 2015 soit réalisé un aménagement des infrastructures de transport pour éviter un engorgement et une paralysie du trafic sur l'A 36. Il est très important par ailleurs, de situer ce besoin dans le temps, c'est-à-dire dans guère plus d'une décennie, le temps plus que juste nécessaire pour réaliser une infrastructure nouvelle.

Quel choix faire et quelle orientation prendre ?

On peut élargir l'autoroute et la mettre à 2 fois 3 voies sur l'ensemble de son parcours. Ce ne semble pas être une solution raisonnable.

→ Scénario 3

Dans un contexte de croissance du trafic et d'une volonté affirmée aujourd'hui de promouvoir un développement durable, une politique ambitieuse des transports conciliant développement économique et préservation de la qualité de vie, doit être définie et engagée d'urgence.

Cette politique doit être basée sur un rééquilibrage des modes de transports terrestres entre la route, le rail et la voie d'eau.

Ce rééquilibrage en faveur de modes alternatifs à la route ne peut se faire au détriment du mode routier qui reste indispensable et garde un rôle structurant pour notre économie. Il permet une desserte porte à porte sur l'ensemble du territoire et d'autre part, assure une convergence vers les points de transfert intermodaux.

Les modes ferroviaire et fluvial sont complémentaires au mode routier. Ils s'adressent aux transports sur grandes distances et aux transports de masse. Leur développement harmonieux est indispensable pour atteindre les objectifs du programme national de lutte contre le changement climatique et pour satisfaire aux besoins de notre économie.

De nouvelles infrastructures ferroviaire et fluviale doivent être réalisées. Elles ont chacune un rôle spécifique et complémentaire.

Question 3

La voie d'eau, puisque tel est notre sujet, émet cinq fois moins de gaz à effet de serre que la route. Elle peut donc apporter une contribution significative au programme national de lutte contre le changement climatique.

En outre, le transport fluvial constitue par nature un des moyens les plus pertinents pour réduire significativement la facture énergétique de notre pays, et par conséquent, sa dépendance vis-à-vis de l'étranger. Elle préserve les ressources naturelles en produits pétroliers pour les générations futures.

Le transport fluvial permet le transport de masse des pondéreux, des produits chimiques et dangereux, des produits agro-alimentaires et des engrais, des produits pétroliers finis, des produits finis à forte valeur ajoutée, des conteneurs qui sont en développement exponentiel, des matériels lourds et encombrants. La voie d'eau est bien adaptée à l'économie.

Ces transports ne trouvent pas de solutions équivalentes à la voie d'eau en termes de coût, de sécurité, de fiabilité, de juste à temps. Pour les entreprises, la fiabilité, c'est-à-dire, le respect des délais de livraison prime bien souvent sur la seule rapidité. La voie d'eau est bien adaptée aux besoins de l'économie.

La voie d'eau a là une carte formidable à jouer à condition bien sûr, de disposer d'infrastructures de voies navigables performantes. La voie d'eau est bien une voie d'avenir.

Question 4

S'il est important que les infrastructures fluviales existantes soient utilisées au maximum de leur capacité, il n'est pas moins nécessaire de poursuivre le développement des voies navigables sur les grands axes d'échanges économiques.

La France dispose de voies navigables à grand gabarit comme la Seine, le Rhône et la Saône, la Moselle, le Grand canal d'Alsace et le Rhin. Mais toutes ces voies sont en cul de sac. La navigation sur ces voies est donc limitée et ne peut bénéficier de l'effet de réseau. Cela n'encourage pas l'investissement des armateurs dans des unités fluviales performantes et bien adaptées aux transports actuels.

En particulier, il est indispensable d'étendre l'Hinterland des ports de Rotterdam et de Marseille respectivement au nord et au sud de la Franche-Comté et à terme d'assurer l'interconnexion des réseaux rhénan et rhodanien par une voie navigable Saône-Rhin supérieur au gabarit européen Va.

Une interconnexion des voies navigables actuelles et leur raccordement au réseau européen sera de nature à décupler l'activité fluviale au profit des régions desservies.

Question 5

Quatre projets sont à réaliser à terme pour mailler les voies navigables du Nord et du Nord – Est et compléter ainsi le réseau de navigation intérieure paneuropéen.

Ce sont :

- Seine – Nord, dont le fuseau vient d'être retenu ;
- Seine –Moselle ;
- Saône – Moselle ;
- Saône –Rhin supérieur.

→ Saône-Moselle

Cette liaison fluviale présente un caractère national. Elle se raccorde au Rhin en un point très septentrional et nécessite :

– d'une part, l'aménagement au gabarit européen minimal Va de la branche Sud du canal de l'Est de St Symphorien à Toul soit 300 km actuellement au gabarit Freycinet ;

– d'autre part, le réaménagement de la Moselle canalisée de Toul à Coblenche, soit 380 km dont 270 km en section internationale, actuellement au gabarit classe IV 1 500 t.

→ Saône-Rhin supérieur

Cette liaison fluviale présente un caractère européen très affirmé.

210 km restent à aménager pour disposer d'une voie fluviale au gabarit européen Va reliant la Mer du Nord aux bassins rhénan et rhodanien et à la Méditerranée.

Ce projet, de moindre coût qu'une liaison Saône – Moselle peut être rapidement réalisé. Les études faites par VNF et la CNR peuvent être reprises et complétées pour tenir compte d'une plus grande sensibilité écologiste et environnementale.

Le projet présenté à la commission sénatoriale le 17 avril 2002 d'une liaison fluviale Saône –Rhin supérieur au gabarit Va assure une bonne adéquation aux besoins de transport sur cet axe d'échange économique Nord – Sud dans un contexte de développement durable.

Ce projet prévoit de limiter la circulation à des automoteurs type Grand Rhéna de 110 m de long et permet ainsi d'inscrire harmonieusement le chenal de navigation dans les méandres du Doubs. Des écluses jumelées de 120 m de longueur utile permettent de compenser la réduction de longueur des unités fluviales qui utiliseront cette liaison fluviale Saône–Rhin en doublant la capacité de passage par ces écluses.

➔ Le projet de liaison fluviale Saône–Rhin supérieur au gabarit européen Va présenté à la commission sénatoriale devrait par ses qualités recueillir l'adhésion des instances régionales, nationales et européennes ».

4. M. Bernard Paillard, directeur général d'Aproport (chambre de commerce et d'industrie de Chalon-sur-Saône et Macon)

« Concernant la demande globale de transport, les experts s'accordent sur une prévision de croissance du transport de marchandises estimée de 5 à 7 % par an dans les 10 prochaines années, ce qui provoquera un doublement des trafics dans la même période. Cette progression devrait se vérifier sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée compte tenu de la position des bassins industriels européens et mondiaux et de l'évolution démographique, en particulier autour du bassin méditerranéen.

Cette forte augmentation des trafics de marchandises ne pourra être absorbée par le seul transport routier. Si l'on ajoute les impératifs liés à l'environnement, il devient indispensable de favoriser les modes de transport alternatifs au tout routier que sont le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport fluvio-maritime. Les délais nécessaires à la réalisation d'infrastructures nouvelles dans ces domaines imposent des décisions rapides afin de doter la France de véritables corridors de fret ferroviaires et fluviaux raccordés aux réseaux européens et aux ports maritimes de taille internationale.

Pour le mode fluvial, l'interconnexion des bassins du Rhin, de la Seine et de Rhône-Saône devient naturellement la solution de la création d'un véritable réseau européen.

Pour la réalisation de l'interconnexion des bassins fluviaux, deux itinéraires semblent possibles :

– la poursuite du projet de canal Saône-Rhin abandonné en juin 1997, mais dont les extrémités ont déjà été réalisées ;

– ou la connexion par le bassin de la Moselle.

Compte tenu de l'avancement du projet Seine-Nord, la reprise du projet de canal Saône-Rhin nous paraît la plus adaptée pour réaliser plus rapidement une liaison fluviale à grand gabarit Nord-Sud ».

E. Les chambres d'agriculture

1. M. Claude Aurias, président de la chambre d'agriculture de la Drôme

« **Question 1** : Nous estimons que les flux de marchandises vont s'accroître dans les 10 à 20 ans à venir compte tenu notamment de l'adhésion des pays d'Europe centrale et orientale à l'Union européenne.

Question 2 : Au niveau de la Drôme, la vallée du Rhône se résume à un couloir étroit entre Ardèche et Vercors. Les infrastructures routières sont saturées (nationale 7 et autoroute A7) et bien qu'à l'étude, leur doublement se heurte à des problèmes fonciers, l'impact du TGV Méditerranée se résorbant à peine. Il nous apparaît donc nécessaire de privilégier le ferroutage ou les voies fluviales.

Question 3 : Compte tenu des éléments précités, la réponse est positive. D'autant que le coût et l'impact environnemental sont moindres que pour le transport routier... »

2. M. Albert Thiévon, président de la chambre d'agriculture de l'Ain

« Le monde agricole de notre département a été confronté à l'aménagement de la Saône au droit de Mâcon pour permettre le passage des gros tonnages sans altérer le pont historique de Saint Laurent. La solution a été trouvée avec la construction du canal de contournement de Saint Laurent sur les terrains agricoles de l'Ain.

L'aménagement de cette voie d'eau vers l'amont nous paraît une suite logique, mais, elle a été bloqué en 1997.

Les coopératives céréalières qui ont leurs silos à Mâcon tout comme les industriels, d'après nos informations, réclament avec force une liaison fluviale à grand gabarit achevée sur le parcours Nord.

Pour les grandes quantités de produits lourds que nous avons à « acheminer » chaque année, la voie d'eau est celle qui présente le plus d'avantages sur le plan des prix, de la sécurité, et de l'écologie ».

CONCLUSIONS

Quelles conclusions la mission d'information tire-t-elle de l'audition d'une quarantaine d'élus, de responsables de chambres consulaires, de ports fluviaux, d'écologistes et de personnalités choisies en raison des fonctions occupées ou de l'intérêt qu'elles portent à la voie d'eau ainsi que des discussions qu'elle a conduites en son sein sur l'avenir de la voie d'eau dans notre économie nationale et européenne des transports, mais aussi plus spécialement sur l'opportunité de réexaminer le dossier de la liaison Saône-Rhin ?

● Il est apparu, **tout d'abord**, que le rôle des institutions publiques aux différents échelons (Union européenne, Etats, régions...) était et restait déterminant dans le domaine des grandes infrastructures de transport, qu'il s'agisse de leur programmation, de leurs conditions de financement ou de leur réalisation effective.

Il s'agit, en effet, d'investissements lourds avec des durées d'amortissement nécessairement très longues. Une grande infrastructure peut avoir une durée de vie d'un, voire de plusieurs siècles. L'essentiel des voies de l'actuel réseau ferroviaire dit classique date ainsi du troisième tiers du XIX^e siècle. C'est se leurrer que d'imaginer un retour sur investissement rapide dans les conditions habituelles de l'investissement spéculatif. C'est se « moquer du monde » que de juger un nouvel investissement infrastructurel à l'aune de pronostics sur son taux de rentabilité à l'horizon de 5 ans voire de 10 ans.

On rappelle souvent que les « concepteurs » du canal de Suez n'auraient jamais fait aboutir leur projet si leur avait été opposé le faible trafic de chameaux alors constaté dans la région.

En l'état actuel, on sait que la « politique européenne des transports » reste largement « indicative ». Le schéma transeuropéen des voies navigables de 1993, par exemple, se contente de présenter un certain nombre d'orientations souhaitables en « listant » une série de projets prioritaires d'ailleurs suggérés par les Etats membres. Il revient aux Etats de mettre en œuvre ces orientations générales même si l'Europe peut apporter un complément de financement dans des conditions qui restent, au demeurant, aujourd'hui plutôt restrictives.

C'est sans doute un objectif que tous les Européens devraient se fixer : mettre en place une véritable politique communautaire des transports comme il existe une politique agricole ou une politique de rééquilibrage régional.

Les problèmes immenses liés à la réforme de la PAC et à l'élargissement de la Communauté ne laissent cependant pas présager une telle « révolution » dans un avenir immédiat.

Pour l'heure, donc, l'Europe s'en remet essentiellement aux Etats pour mettre en œuvre les conditions de financement et de réalisation des infrastructures d'intérêt national ou régional mais aussi des « corridors européens » qu'ils soient ferroviaires, routiers ou fluviaux.

Les Etats ont donc la charge et le devoir d'anticiper les évolutions prévisibles et d'opérer les grands choix sur des bases prospectives raisonnables. Ce qui est vrai pour les retraites, la Défense ou l'aménagement du territoire, l'est aussi pour les grands équipements de transport. « Gouverner, c'est prévoir » disait un président du Conseil de la IV^e République.

La mission « anticipatrice » est peut-être la véritable raison d'être des Etats (et des communautés d'Etats) au-delà de la nécessaire gestion du quotidien.

Quelle est l'échéance légitime de cette anticipation ? Cela dépend, bien sûr, des sujets. S'agissant des infrastructures de transport, il semble fondé d'envisager au minimum la date à laquelle la génération naissante parviendra à l'âge adulte, soit 20 ans.

● **La deuxième conclusion** semble frappée au coin du bon sens.

Comment supposer un instant que l'édification d'une Europe à 25 n'aura pas d'incidence sur le développement des échanges au sein du continent enfin réuni. Il n'est que de se rappeler que les relations commerciales entre les 6, puis les 10, puis les 15, ont crû au moins deux fois plus vite qu'avec le reste du monde tout au long de la construction de l'Union.

Le passage de 15 à 25 membres ne pourra, d'ailleurs, déboucher que sur une accélération des flux industriels, commerciaux et financiers dès lors qu'une bonne partie des nouveaux entrants constituent une Europe à « aligner », dans les 20 prochaines années, sur le niveau économique et social des membres actuels et disposent donc d'un considérable potentiel de développement.

Ce défi -on commence à le comprendre- va générer difficultés et remises en question multiples. Son effet multiplicateur sur les échanges de toute nature relève de l'évidence même. Mais l'horizon 2020, ce sera aussi, au sud de la Méditerranée, l'existence d'un marché de quelque 300 millions d'habitants qui contribuera puissamment au « boom » d'une demande à laquelle l'Europe devra répondre avec tout son potentiel industriel, agricole, technique et commercial.

On rappellera que d'après l'étude du cabinet d'expertise sollicité par la délégation du Sénat à l'aménagement et au développement durable du territoire à l'occasion de l'analyse des schémas de services de transport de voyageurs et de marchandises, la croissance annuelle **moyenne** des trafics interurbains de marchandises (en milliards de tonnes/km), impliquée par le scénario « multimodal-volontariste » retenu par le gouvernement de l'époque, pourrait s'établir à +8,1 % sur la période 1998-2020 (pour une hypothèse de croissance du PIB de 2,3 % par an) contre + 4,7 % sur la période 1980-1998¹.

S'agissant du seul axe Rhône-Rhin, le bilan et les prévisions du trafic de fret se présentent selon les services de l'équipement, de la manière suivante :

- en 2000, 44 millions de tonnes ;
- en 2010, 64 millions de tonnes ;
- en 2020 : 88 millions de tonnes.

Le surplus sur vingt ans de 45 millions de tonnes pourrait être absorbé, selon les prévisions les plus optimistes, à hauteur de 30 millions de tonnes par la route et le fer (avec une hypothèse très haute de performance pour ce dernier).

Reste une « impasse » de quinze millions de tonnes pour laquelle il faudra bien trouver une solution alternative.

Ces perspectives justifient toutes les inquiétudes quant aux effets désastreux de la poursuite d'une politique « immobiliste » en la matière, peut-être « gratifiante » sur le très court terme mais lourde de conséquences pour l'avenir du pays et sa place en Europe et dans le monde.

¹ (Voire page 20 du rapport d'expertise figurant en annexe du rapport sur les « schémas de services collectifs » - Jean-Pierre Raffarin, Président, Janine Bardou, Claude Belot, Roger Besse, Yolande Boyer, Gérard Larcher, Jacques Oudin, Bernard Piras, Alain Vasselle, rapporteurs - Sénat n° 395-2000-2001).

Nous allons donc être inmanquablement confrontés à un accroissement significatif (au minimum) de la demande de transport de marchandises sur le territoire français.

Sont actuellement en voie de saturation les grands corridors et axes routiers (l'A1, l'A10, l'A6, l'A36) qui supportent pour l'essentiel le trafic international de transit qui constitue, on le sait, environ 50 % du transport routier de fret dans notre pays.

Sont d'ores et déjà au bord de l'asphyxie un certain nombre de « goulets d'étranglement » urbains (région lyonnaise, Chambéry, Bordeaux...) dûment recensés par les gouvernements successifs ainsi que les sept points de passage transalpins mais aussi les deux points d'accès transpyrénéens (dont la situation est tout aussi préoccupante : environ 4,5 millions de poids lourds franchissent chaque année le massif pyrénéen soit autant que le massif alpin).

Il serait parfaitement insensé de renoncer à tout investissement nouveau dans un secteur -la route- qui assure 85 % du transport de fret en tonnage absolu, 75 % en tonnes/km (les distances routières moyennes parcourues sont moins longues) et peut-être 90 % en valeur.

Nul n'y songe d'ailleurs. Il importe de poursuivre le programme de modernisation de notre réseau et d'achever le schéma directeur arrêté par le gouvernement de M. Edouard Balladur en 1994. Il convient d'envisager, ici ou là, une « quatrième voie » de circulation (dès lors que deux files de camions occupent deux voies sur trois sur certaines autoroutes) voire de doubler certaines sections.

Tout a été dit et écrit sur le caractère profondément insatisfaisant de la **situation actuelle** en termes de pollution, de sécurité, d'environnement et de consommation d'énergie.

Mais qu'en est-il de la prise en charge du surplus prévisible de fret à l'horizon 2010 et à l'horizon 2020 ?

Peut-on laisser les choses empirer ?

Nos transporteurs routiers nationaux sont les premiers à souhaiter un rééquilibrage qui leur permettrait d'exercer leur métier dans des conditions plus dignes tant sur le plan économique que sur le plan social.

En réalité, ces professionnels, dont le rôle est devenu irremplaçable dans l'économie moderne, sont les premières victimes de l'inertie volontaire ou subie des autres modes de transports.

Bien éloignée semble l'époque où les compagnies privées de chemins de fer s'acharnaient à précipiter le déclin de la voie d'eau !

● **La troisième conclusion** à laquelle est parvenue notre Mission, c'est que la France disposait, et dispose toujours, d'atouts privilégiés en matière d'infrastructures de transport, constitutifs d'autant de solutions alternatives au « tout routier ».

Notre pays est ainsi doté d'une façade maritime de plus de 3.100 km de côtes -ce qui en fait une notable exception par rapport à la plupart de ses partenaires- et pourrait être la plaque tournante du commerce maritime européen. Marseille ou Le Havre auraient, à l'évidence, pu jouer le rôle actuel de Rotterdam ou d'Anvers.

Il convient, d'ailleurs, d'encourager la grande opération « Port 2000 » qui vise à moderniser et à redynamiser la plate-forme portuaire du Havre et de mettre l'accent sur la nécessité absolue de mieux raccorder ce site à son arrière pays (son « hinterland ») par des corridors ferroviaires, routiers et fluviaux.

N'oublions jamais que c'est l'excellence de son système d'accès (avec, bien sûr, en premier chef, le Rhin) qui a fait le succès de Rotterdam.

La France peut compter, en second lieu, sur un réseau ferroviaire de tout premier ordre structuré initialement en « toile d'araignée » autour de sa capitale mais de plus en plus transversal (TGV-Est Européen). La poursuite du programme de TGV pour les voyageurs libère, d'ores et déjà, de nombreux sillons disponibles pour le fret.

C'est un potentiel considérable de corridors que Réseau ferré de France ou toute autre autorité chargée de la répartition des sillons devrait bientôt pouvoir exploiter à travers des opérateurs qui mettront en concurrence leur compétence et leur dynamisme commercial.

Il existe, enfin, la voie d'eau (en ce qui concerne, en tout cas, le transport terrestre) et là encore, la France peut être considérée comme privilégiée.

Contrairement à ce que l'on dit souvent, **la France est, en réalité, un pays de géographie fluviale**, en tout cas potentiellement et certainement beaucoup plus que nombre de ses voisins européens de taille comparable.

En fait, un maillage fluvial du territoire français existe déjà, seulement il souffre d'une absence de connexion au gabarit du transport fluvial moderne ; c'est-à-dire, hélas, un défaut de connexion tout court.

La réalisation du maillage ferait, à coup sûr, de la voie d'eau un « partenaire à part entière » des autres modes alternatifs comme elle l'est d'ores et déjà, d'ailleurs, dans les régions dites « mouillées », c'est-à-dire celles que traversent des voies fluviales canalisées ou des canaux au gabarit suffisant.

Toutes ces données montrent que la **France n'est absolument pas « condamnée » au « tout-routier ».**

Que c'est, dans une large mesure, du fait de l'inertie de la volonté politique que nous avons perdu tout contrôle sur des évolutions qui auraient pu parfaitement être maîtrisées.

Aucune des solutions modales alternatives ne doit être négligée.

Il importe d'en tirer, au contraire, tout le parti dans le cadre d'une véritable approche nationale de la problématique du fret succédant à tant d'années d'indifférence et d'abandon.

● **La quatrième conclusion** de notre mission, c'est que le maillage fluvial du territoire relève, par conséquent, d'une « tranquille évidence » et qu'il appartient à l'Etat de prévoir et d'organiser le calendrier de sa réalisation sur 25 ou 30 ans en étroite concertation avec l'Union européenne.

Oui, il faut accélérer « Seine-Nord », relancer rapidement la liaison « Saône-Rhin » (qui peut apparaître comme le projet, d'ores et déjà, le plus « abouti »), mettre en route résolument les études préliminaires pour la liaison Saône-Moselle pour lesquelles, d'ailleurs, le dernier contrat de plan Etat-Région a déjà inscrit des crédits et reprendre, enfin, sans tarder le dossier « Seine-Est ».

Il importe de conjuguer cette politique fluviale volontariste, dans le cadre d'un **schéma national des voies navigables**, avec un programme national de développement du fret ferroviaire sur des voies dédiées et pour cela, surmonter les corporatismes, les archaïsmes et les combats d'arrière-garde qui nous auront coûté si cher notamment dans les domaines maritime et ferroviaire.

S'agissant plus particulièrement de la liaison à grand gabarit Saône-Rhin, il convient de réactiver les concertations, dans le cadre de toutes les procédures mises en place depuis la conception de l'ancien canal « Rhin-Rhône », sans que soit remise en question l'opportunité même de la réalisation (la décision est celle de l'Etat), mais afin que le nouveau tracé, le choix du gabarit et les dispositifs de précautions en matière d'hydrologie et de protection de l'environnement soient respectueux des exigences légitimes d'aujourd'hui.

Il apparaît notamment impératif d'associer, dès le départ, les populations concernées à la mise au point du projet de façon à mettre en lumière, cette fois, les avantages (en matière de lutte contre les inondations notamment) que les riverains tireront de cette réalisation.

Sans doute, une politique de communication défailante par rapport à un projet techniquement irréprochable mais « maximaliste » (un « projet d'ingénieurs ») et insuffisamment « concerté », a-t-elle laissé le « champ libre » aux opposants et provoqué l'échec du projet en 1997.

Sur le problème du coût de l'infrastructure (celui du « canal Rhin-Rhône » -initialement estimé à 2,5 milliards d'euros, soit 17 milliards de francs- était, à l'époque, jugé « pharaonique » !), la mission a considéré que l'Etat devait être mis devant ses responsabilités afin qu'il opère les choix que lui seul est habilité à faire.

Comparaison n'est pas raison, dit-on.

Le projet de TGV et de « route roulante » Lyon-Turin n'a suscité aucune polémique. Pourtant son coût estimatif est de l'ordre de 15 milliards d'euros (100 milliards de francs). Le coût de l'achèvement du programme TGV (Le Mans-Rennes, Tour-Bordeaux, Avignon-Perpignan, etc...) est de l'ordre de 10,6 milliards d'euros (70 milliards de francs).

On sait que la Commission européenne s'inquiète non seulement du niveau des déficits publics des Etats de l'Union mais aussi de l'évolution de la « qualité » de leurs dépenses publiques. Elle ne peut que constater le « gonflement » continu et incontrôlable de l' « Etat social », au détriment des « dépenses régaliennes » et des dépenses d'éducation et de recherche.

Représentant aujourd'hui environ 6 % des PIB, le budget « régalien » a été divisé par deux depuis 20 ans tandis que le budget « RMI, chômage, retraites, aide au logement... » atteint 26 % de la richesse intérieure (29,1 % en France, en augmentation de 3,2 points depuis 5 ans !); le budget « éducation, recherche, santé, développement » se réservant, quant à lui, environ 10 % du PIB.

On relèvera encore le montant annuel moyen de l'investissement public consenti, en France, dans le domaine des transports, depuis dix ans : 13,8 milliards d'euros soit 90 milliards de francs (pour un budget général de l'ordre de 230 milliards d'euros soit 1 500 milliards de francs).

Il y a là, sans doute, matière à réflexion pour situer les enjeux et poser un problème plus général que l'on qualifierait aujourd'hui de « problème de société ».

Quelle place sommes-nous aujourd'hui prêts à réserver à l'investissement public dans nos économies ?

Quel niveau d'effort est désormais acceptable lorsque ses fruits bénéficieront avant tout aux générations futures ?

*

* *

ANNEXE I

PLAN DU RAPPORT EN COMMISSION

Le rapporteur a organisé son rapport autour de sept points :

Premier point :

Il est parti d'un constat historique : depuis trop longtemps, le fret a été laissé à l'abandon et aux seules lois du marché par les pouvoirs publics.

L'évolution montre que depuis le début du XIXe siècle environ, les différents modes de transport se sont conjugués de façon plus ou moins équilibrés :

- route-fluvial, fer ;
- fer-route-fluvial;
- fer-route ;
- route-fer (couple à peu près équilibré jusqu'à la fin des années 60) ;
- route quasiment toute seule (80 % du trafic en 2000).

Deuxième point :

Le deuxième point de l'exposé du rapporteur se fonde sur l'évolution prévisible du transport de fret à l'heure actuelle.

Cette évolution est commandée par plusieurs données incontournables :

– l’élargissement de l’Union européenne (l’unification du continent ne peut que provoquer un boom des échanges dans les vingt prochaines années) ;

– l’évolution des modes de vie qui induit notamment une augmentation continue du transport de voyageurs (deux véhicules fréquemment par ménage, longs déplacements routiers des habitants du périurbain vers les métropoles et de banlieue à banlieue...) ;

– l’évolution des modes de production qui démultiplie l’activité de transport de fret (exemple du « jean » dont le tissu fabriqué en Europe ou aux Etats-Unis est transporté en Asie du Sud-Est pour être coupé et cousu avant de revenir dans le pays d’origine pour y être vendu) ;

– les contraintes du développement durable avec la nécessité de préserver désormais les équilibres écologiques et environnementaux ;

Troisième point : un effort est accompli depuis quelques années pour améliorer et développer le fret ferroviaire qui apparaît en effet incontournable mais peut-on négliger un mode de transport tel que le fluvial sans tenir compte :

– du positionnement géographique de la France en tant que pays européen par rapport à l’Atlantique et la Mer du Nord d’une part, par rapport à l’Afrique du Nord, le Moyen-Orient et l’Extrême-Orient d’autre part ;

– de la stratégie logistique conduite par nos voisins belge, néerlandais et allemand ;

– de la richesse de notre pays en territoires « mouillés » (c’est-à-dire traversés par des rivières et des canaux) qui contraste avec le fait que ce réseau est largement sous-exploité avec des bassins en « impasses fluviales ».

Quatrième point :

Quel schéma fluvial pour la France ?

L'indispensable schéma fluvial français devra tenir compte de trois impératifs :

– la contrainte géographique (on évoquera, à cet égard, la nécessité de contourner l'Arc alpin) ;

– la prise en considération du schéma européen des voies navigables (1993) car l'aménagement du territoire est désormais un aménagement du territoire européen ;

– les nécessités du maillage fluvial qui est un outil majeur de l'aménagement du territoire, dès lors que la « mondialisation » tend à délocaliser les centres de production et de consommation vers les bords de mer du fait de l'abaissement des droits de douane et de la dégringolade des coûts de fret maritimes.

On ne peut pas imaginer, sur le long terme, que nos bassins fluviaux continuent à être reliés par des camions.

Cinquième point :

Le cinquième point portera sur le calendrier du schéma. Quelles priorités apparaissent souhaitables ?

Tous les projets du maillage européen devront être réalisés (Seine-Nord, Saône-Rhin, Saône-Moselle, Seine-Est). La liaison entre Rhône-Saône et le bassin du Rhin apparaît, à cet égard, comme d'une nécessité absolue.

A l'exception de Seine-Nord (dont VNF assure, d'ores et déjà, la maîtrise d'ouvrage), il semble que la liaison Saône-Rhin –liaison historique– constitue le projet le plus abouti même s'il doit être, à l'évidence, réexaminé, dans son tracé, son gabarit, et un certain nombre de caractéristiques qui lui permettront d'être plus respectueux de l'environnement et de l'hydrologie.

A cet égard, le rapport mixte (1996) du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des Finances apporte d'utiles précisions sur les améliorations éventuelles.

La réalisation rapide de Saône-Rhin ne doit en aucun cas exclure le barreau Saône-Moselle qui, de l'aveu de tous les opérateurs, présente aussi un grand intérêt.

Il s'agit désormais de conduire cet effort volontariste sur dix, quinze ou vingt ans, étant observé que ces grands équipements d'avenir ont une durée de vie d'au minimum deux cents ans.

Sixième point : quel projet pouvons-nous préconiser ?

La mission d'information n'a pas l'expertise technique pour proposer une solution définitive.

Toutefois, il convient de mettre sur la table, avec réalisme, les éléments du débat en se demandant, s'agissant du gabarit, si « le mieux n'est pas l'ennemi du bien » (gabarits européens IV, Va ou Vb ? automoteurs Grands Rhénans et convois poussés à une barge à 1 350 tonnes ou convois plus importants de 4 400 tonnes ? écluses de 120, 135 ou 190 mètres ?...).

Le débat porte en fait sur le dilemme suivant : à l'heure actuelle, le gabarit Va paraît suffisant pour les bateaux et le trafic d'aujourd'hui (85 % du trafic rhénan est le fait de bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 1 350 tonnes) mais le développement du trafic conteneurisé paraît de plus en plus nécessiter des navires de plus grande dimension (exemple des bateliers hollandais).

Septième point :

Enfin, il convient de s'interroger sur le mode opératoire de la réalisation du maillage.

– Quelles consultations ? il s'agira de ne pas répéter les erreurs commises par l'ancien projet CNR abandonné en 1997.

– Quel calendrier ? vingt cinq ou trente ans constituent sans doute un objectif accessible.

– Quel financement ? il ne pourra être effectué que sur une base pluriannuelle à partir de fonds extrabudgétaires cofinancés par l'Etat (avec, pourquoi pas, la taxe sur l'électricité), les régions, l'Union européenne et, peut-être, les pays voisins bénéficiaires tels que la Suisse s'agissant, par exemple, de la liaison Saône-Rhin.

ANNEXE II

DEBAT EN COMMISSION (18 JUILLET 2002)

Lors de sa réunion tenue le jeudi 18 juillet 2002, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Francis Grignon, rapporteur de la mission d'information sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.

M. Gérard Larcher, président, a, tout d'abord, rappelé que la problématique du fret était une préoccupation ancienne de la Commission des Affaires économiques dont le président avait été, au demeurant, le rapporteur de la commission sénatoriale d'enquête sur les grandes infrastructures de 1998. Il a ensuite mis l'accent sur les difficultés du transfert modal non seulement en France mais partout en Europe.

M. Francis Grignon, rapporteur, a déclaré que la mission d'information avait adopté une approche globale et méthodique fondée sur cinq principaux critères :

- la prise en considération de tous les modes de transport terrestre (route, fer, voie d'eau) ;
- la nécessité de coordonner les flux de voyageurs et ceux de marchandises ;
- l'impératif de l'aménagement du territoire français dans le cadre européen ;
- la prise en considération de l'impact des modes de transport sur l'environnement notamment les hommes (bruit) et le climat (effet de serre) ;
- une démarche globale en ce qui concerne aussi le problème des coûts.

Après avoir brossé l'historique du transport de fret en France, M. Francis Grignon a précisé que jusque dans les années 60, la voie ferrée prenait en charge environ 60 % du trafic de marchandises ; à partir du début des années 70, la route, plus souple et plus adaptée à la logistique moderne, assurait progressivement sa prééminence : elle représente aujourd'hui environ 75 % du trafic total.

Le rapporteur a souhaité, ensuite, répondre à la question : pourquoi le « fluvial » ?

Évoquant la progression du trafic de fret attendue dans les prochaines années (du fait notamment de l'évolution des modes de vie, des modes de production et de l'élargissement de l'Europe), il a relevé que la saturation des réseaux routiers A 6, A 36 et A 1 de même que les difficultés du fer à assurer la relève par un service « fret » de qualité (en France mais aussi dans toute l'Europe) devaient conduire notre pays à utiliser tous ses atouts et en particulier l'atout fluvial.

Dans le domaine de la voie d'eau, a-t-il ajouté, nous bénéficions d'un positionnement géographique privilégié (à l'heure où la mondialisation tend à concentrer l'activité autour des zones portuaires), ainsi que de nombreux territoires « mouillés » (Bassin parisien, vallée du Rhône, Bassins de la Saône et de la Moselle...).

Trois autres considérations conduisent, selon lui, à ne pas négliger l'option fluviale :

- le développement significatif, en France, du transport fluvial de fret par conteneurs ;
- la stratégie logistique de nos voisins allemands, néerlandais et belges ;
- l'intérêt de contourner l'Arc alpin par une nouvelle voie de communication.

Puis, le rapporteur a précisé que la mission d'information préconisait un projet global de maillage fluvial qui devrait contribuer à l'enrichissement du pays tout entier. Ce programme concernerait directement de nombreuses régions françaises : Normandie, Ile-de-France, Champagne-Ardennes, Bourgogne, Alsace, Franche-Comté, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il prévoirait la réalisation des projets « Seine-Nord », « Seine-Est », « Seine-Moselle » et Saône-Rhin ».

Le rapporteur a estimé que sur nombre de ces liaisons, un gabarit plus modeste que celui envisagé pour l'ancien canal Rhin-Rhône, pourrait être parfaitement suffisant, dès lors que, par exemple, sur le grand Canal d'Alsace, 95 % du trafic est actuellement assuré par des automoteurs de 115 et de 120 mètres.

Insistant sur la nécessité d'une nouvelle approche environnementale, M. Francis Grignon a déclaré que de nombreuses réponses techniques pourraient être apportées aux questions soulevées à propos de l'ancien projet de canal Rhin-Rhône ; il a ainsi relevé qu'un système d'« alternats » pourrait réduire le nombre de rectifications de courbes pour une rivière telle que le Doubs de même qu'une technique de « double-écluse » pourrait, sur la base du principe des « vases communicants », améliorer les transferts d'eau.

Évoquant enfin la question du coût de ce maillage, M. Francis Grignon l'a évalué entre 15 et 23 milliards d'euros étant entendu que le financement s'étalerait sur une période de trente ans et pourrait associer l'Europe, les régions, des pays voisins tels que la Suisse et enfin l'État (au travers pourquoi pas de la taxe hydroélectrique).

Le rapporteur a enfin plaidé pour la mise en place d'un nouveau « FITTVN » (fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables) pluriannuel et modernisé.

Après l'intervention de M. Gérard Larcher, président, qui a estimé que le rapport de la mission d'information actualisait et « globalisait » les travaux précédents, M. Georges Guillot, président de la mission d'information, a déploré, une fois de plus, l'absence de réflexion générale sur le fret alors que notre pays constitue un carrefour de communications entre l'Europe « germanique » et les pays du Sud, marché potentiel de quelques trois cents millions de consommateurs.

M. Georges Guillot a estimé que la question environnementale se situait au cœur du débat actuel (43 % des gaz à effet de serre sont le fait des poids lourds) et exigeait que soit enrayerée la progression continue du transport routier.

Regrettant l'insuffisance de l'investissement public, depuis cinquante ans, dans le domaine des infrastructures de transport, le président de la mission a considéré la connexion de nos bassins fluviaux au réseau européen comme un impératif.

Il a mis l'accent sur l'impact de ce maillage sur l'aménagement du territoire à l'heure où, dans le monde entier, l'abaissement des coûts de fret maritime tend à concentrer l'activité économique sur les côtes maritimes.

M. Georges Guillot a encore estimé que la liaison Rhin-Rhône (qui permettrait notamment le contournement de l'Arc alpin par le transport de fret fluvio-maritime) constituait une liaison « typiquement européenne » en rappelant que le centre de gravité de l'Europe élargie allait nécessairement se déplacer vers l'Est.

Après avoir évoqué la progression du trafic de fret attendue dans les dix, vingt et trente prochaines années sur l'axe Rhin-Rhône (le surplus de fret prévu laisserait, dès 2020, une « impasse » de quinze millions de tonnes même si la voie ferrée améliorerait considérablement ses performances). M. Georges Guillot a déclaré, en conclusion, qu'il revenait au Sénat de faire de la prospective et de l'accompagner de propositions susceptibles d'enrichir le débat.

M. Daniel Reiner s'est, tout d'abord, déclaré satisfait par les conditions dans lesquelles la mission d'information avait pu procéder à ses travaux.

Après avoir relevé que le projet de liaison abandonné en 1997 avait été l'objet d'oppositions latentes (ministère des finances, Ponts et Chaussées, DATAR...) et pas seulement des mouvements écologistes, dont les critiques avaient, au demeurant, revêtu un caractère plutôt économique, il a estimé que le problème du fret concernait avant tout l'aménagement du territoire et qu'il convenait, sur ce sujet, d'éclairer l'avenir.

Rappelant que notre pays avait su réaliser, au siècle dernier, un réseau de canaux, de voies ferrées et de routes, M. Daniel Reiner a jugé « irresponsable » d' « ignorer » le réseau fluvial même s'il convenait, bien sûr, d'appuyer la modernisation du transport ferroviaire.

Il a estimé que le transport fluvial n'était nullement une « idée morte » compte tenu des exigences nouvelles de qualité de vie mais aussi des perspectives de développement de l'hinterland des ports français.

M. Daniel Reiner a encore déclaré que la saturation de l'axe Nord-Sud rendait indispensable les liaisons inter bassins ainsi que la connexion de notre territoire avec l'Europe danubienne. Il a conclu en soulignant que la volonté politique permettait souvent de dégager les moyens financiers nécessaires.

Mme Marie-France Beaufils, a estimé que la route avait « montré ses limites » en ce qui concerne le transport de fret en relevant que les transporteurs routiers, eux-mêmes, étaient désormais favorables à l'idée de multimodalité.

Après avoir affirmé son soutien à l'objectif de doublement du fret ferroviaire en dix ans, Mme Marie-France Beaufils a déclaré qu'en complémentarité avec le rail, la voie d'eau pouvait constituer un « facteur de rééquilibrage ».

Elle a insisté sur la nécessité de faire bénéficier les ports français –et pas seulement les ports européens- des futures infrastructures envisagées.

M. Jacques Bellanger a mis l'accent sur la difficulté, à l'époque actuelle, de financer les grands travaux d'infrastructures en estimant que les récentes expériences d'appel à l'épargne privée pour de grands équipements avaient découragé les petits porteurs.

M. Hilaire Flandre a déclaré que l'évolution du transport de fret était la conséquence du système économique moderne qui requiert certaines conditions de délai et de prix. Après avoir indiqué que le mode de transport le plus rapide était certainement le transport maritime, il a insisté sur la

nécessaire comparaison des coûts en évoquant notamment l'hypothèse d'un péage fluvial.

Il s'est, enfin, interrogé sur la possibilité de réaliser des autoroutes entièrement dédiées au fret.

Reprenant la parole, M. Daniel Reiner a, lui aussi, insisté sur l'importance de la question du coût du transport en estimant que le coût du transport routier était, quant à lui, « déraisonnable ».

M. Gérard Larcher, président, a rappelé la très forte actualité des propos qu'avait tenus, il y a cinq ans, M. Raymond Barre en ce qui concerne notre « incapacité » à réaliser des investissements à long terme pour établir les « relations nécessaires » avec les autres pays européens.

Rappelant que le trafic de la voie d'eau s'était accru en Allemagne de quelque 22 % entre 1990 et 1995 (tandis que dans le même temps il régressait de 65 % en France), il a insisté sur les « discriminations sociales » de notre économie des transports : à côté de personnels bénéficiant de statuts protecteurs, on trouve, en effet, dans le secteur routier notamment, des personnels souvent en grande précarité.

Pour remédier à cette situation, M. Gérard Larcher, président, a appelé de ses vœux l'adoption de règles collectives européennes pour les conditions de travail des personnels des transports.

Puis, la commission a adopté à l'unanimité les conclusions de la mission d'information.

ANNEXE III

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES PAR LA MISSION D'INFORMATION

M. Valère Pourny, Président de l'association Saône-Rhin

M. Daniel Binetruy, association Saône-Rhin

M. Fernand Legay, vice-président de l'Association Saône-Rhin

M. Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse, député du Haut-Rhin

M. Marc Schreiber, ancien délégué général de l'association *Mer du Nord – Méditerranée*

M. Daniel Hoeffel, sénateur du Bas-Rhin, vice-président du Sénat, président du groupe d'étude « Rhin-Rhône-voies navigables »

M. Jean-François Dalaise, président du comité des armateurs fluviaux

M. Marc Savey, ancien président de la compagnie nationale du Rhône

M. André Bayle, directeur du port autonome de Strasbourg

M. Pierre Belorgey, président de la chambre de commerce et d'industrie du Doubs

M. Jean-Pierre Labruyère, président d'APROPOR, président de la chambre de commerce et d'industrie de Mâcon

M. Bernard Paillard, directeur général d'APROPOR.

M. Yves Cochet, ancien ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement

M. Maurice Ruscher, délégué consulaire à la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg

M. Jean-Claude Burckel, ancien président de la SORELIF

M. Daniel Van Vreckem, chef de l'unité « transport routier et navigation intérieure » à la direction « transports » de la Commission européenne

M. Jean-Louis Guigou, délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR)

M. Michel Bailly, président de la commission "aménagement du territoire » de la chambre régionale de commerce et d'industrie de Franche-Comté

M. René Schwartz, membre de la commission "aménagement du territoire » de la chambre régionale de commerce et d'industrie de Franche-Comté

M. Adrien Zeller, président de la région Alsace

M. Michel André, gestionnaire du port de Pagny

M. François Lepingle, inspecteur général des ponts et chaussées, co-rédacteur du rapport de la mission « Wallon-Bolliet »

M. Michel Dieudonné, président de la chambre de commerce et d'industrie du Jura

M. François Bordry, président de voies navigables de France

M. Jean-Claude Festor, directeur interrégional du bassin du Rhône et de la Saône

M. Jean-Paul Marbacher, président des ports de Mulhouse-Rhin

M. Robert Arnaud, premier vice-président de la chambre de commerce et d'industrie de Mulhouse

M. René Beaumont, président du conseil général de la Saône-et-Loire

M. Marc Foret, directeur du syndicat mixte Saône-Doubs

M. Claude Meistermann, président de l'Union européenne de la navigation fluviale

M. Philippe Grullois, dirigeant de l'entreprise d'armement fluvial Huygenbart (Belgique)

M. Robert Walthuis, dirigeant de l'entreprise d'armement fluvial EWT (Pays-Bas)

M. Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, sénateur des Bouches-du-Rhône

M. Louis Mermaz ancien président de l'Assemblée nationale, ancien ministre, sénateur de l'Isère

M. Pierre Parreaux, représentant de France Nature Environnement, membre du comité de liaison pour les alternatives aux canaux (FNE-CLAC)

M. Thierry Cornillet, député européen, vice-président du conseil régional de Rhône-Alpes

M. André Rossinot, maire de Nancy*

M. Louis de Broissia, sénateur et président du conseil général de la Côte d'Or

M. Thierry Bahougne, directeur général des services du conseil régional de Bourgogne

* *Empêché, il a adressé à la mission une contribution écrite*

QU'EN EST-IL DE LA VOIE D'EAU POUR LE FRET DEMAIN EN FRANCE ET EN EUROPE ?

Doit-on estimer que d'ici à 2010 ou 2020, la demande de transport globale sera appelée à croître de façon substantielle sur l'axe Mer du Nord – Bassin Rhénan - Méditerranée ?

Si oui, quelles réponses, en terme d'infrastructures nouvelles, peuvent apparaître comme les plus souhaitables ?

Doit-on considérer que le mode fluvial, en France, doit non seulement préserver son existence dans notre système intermodal de transport mais encore constituer, à côté des modes routier et ferroviaire, une voie d'avenir ?

Si oui, la France ne devrait-elle pas se doter d'un réseau fluvial relié au réseau européen, apportant ainsi une solution au problème du « maillon manquant » dont la réalisation permettrait la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône ?

Quel projet pourrait-on, dans ces conditions, favoriser, eu égard aux contraintes financières et aux impératifs liés à l'écologie et à l'environnement ? »

La mission d'information de la Commission des Affaires économiques s'est efforcée d'apporter des éléments de réponse à ces questions décisives pour l'avenir de nos voies de communication.