

L'arrêt de la ligne de conteneurs Rotterdam - Vienne

La seule ligne régulière de conteneurs qui empruntait la liaison Rhin-Main-Danube entre les ports du Benelux et Vienne (exploitée par la société Combined Container Service) a cessé d'utiliser la partie centrale de la liaison fin 1996. Désormais, les péniches porte-conteneurs remontent le Rhin jusqu'à Ludwigshafen, puis les conteneurs sont chargés sur un train qui effectue le parcours Ludwigshafen - Ratisbonne, où ils sont à nouveau chargés sur des péniches qui descendent le Danube jusqu'à Vienne.

On peut s'étonner de cette double rupture de charge. Mais si le transport fluvial est le plus économique sur les grands fleuves, à très grand gabarit et avec peu d'écluses, il devient plus cher et surtout beaucoup plus lent que le transport ferroviaire sur des voies d'eau à gabarit et à tirant d'air insuffisants, et comportant de nombreuses écluses.

En prenant le train entre Ludwigshafen et Ratisbonne, les conteneurs évitent 52 écluses du Main et du canal Main-Danube, et le trajet ne dure qu'une nuit au lieu de 5 jours entre Mayence et Ratisbonne par la voie d'eau.

Le gel perturbe la navigation

Lors des hivers rigoureux, le canal gèle d'autant plus facilement qu'il est situé en altitude (300 à 400 m), et dans une région au climat semi-continentale. En 1995-96 puis en 1996-97, la navigation a été interrompue chaque hiver 6 à 7 semaines de suite. Les promoteurs de la liaison avaient occulté ce handicap, pourtant prévisible.

Blocus serbe : quel effet sur le trafic ?

Les partisans du canal prétendaient que c'était à cause de la guerre en ex-Yougoslavie que le trafic n'augmentait que lentement. Ses détracteurs estimaient au contraire que c'était grâce au blocus du Danube que le trafic avait connu une certaine croissance, mais que la fin des hostilités verrait un tassement du trafic du canal Main-Danube. Il semble que l'histoire veuille donner raison à ces derniers. En effet, le trafic de la liaison Main-Danube a progressé jusqu'en 1995, puis lentement décliné depuis.

Or cette dernière date correspond à la réouverture du Danube à la navigation, après la guerre en ex-Yougoslavie durant laquelle les Serbes rançonnaient les navires. Cela avait eu pour conséquence de détourner une partie du trafic danubien se situant en amont de Belgrade (Hongrie, Slovaquie, Autriche) vers la toute nouvelle liaison Rhin-Main-Danube, qui a ainsi joué un rôle de « porte de secours » du trafic danubien.

Dès la fin du blocus serbe, le trafic fluvial autrichien, slovaque et hongrois a retrouvé son débouché naturel sur la Mer Noire, via le Danube. De Vienne à la mer Noire par le Danube, il y a 1 900 km mais seulement 3 écluses. De Vienne à la mer du Nord par la liaison Rhin-Main-Danube, il n'y a que 1 600 km mais 64 écluses et un gabarit très inférieur à celui du Danube (voir le profil de la liaison mer du Nord - mer Noire à l'intérieur de ce document).

Hors ce rôle de « porte de secours », et malgré quelques trafics de pondéreux pris au rail et non à la route, on ne voit pas ce qui pourrait faire décoller le trafic dans les années à venir. *PP et TL, mars 1998*

En 1997, le trafic a encore baissé L'ÉCHEC DE LA LIAISON RHIN-MAIN-DANUBE

Ouverte à la navigation depuis cinq ans, la liaison Main-Danube était, à son inauguration, promise à un grand avenir par ses partisans : elle devait jouer le rôle de trait d'union entre l'est et l'ouest de l'Europe.

Avec un trafic en baisse de 4,1 à 3,5 Mt entre 1995 et 1997, on voit mal désormais ce qui peut permettre de considérer ce canal comme une réussite, et d'où ceux qui l'affirment encore tirent leurs informations.

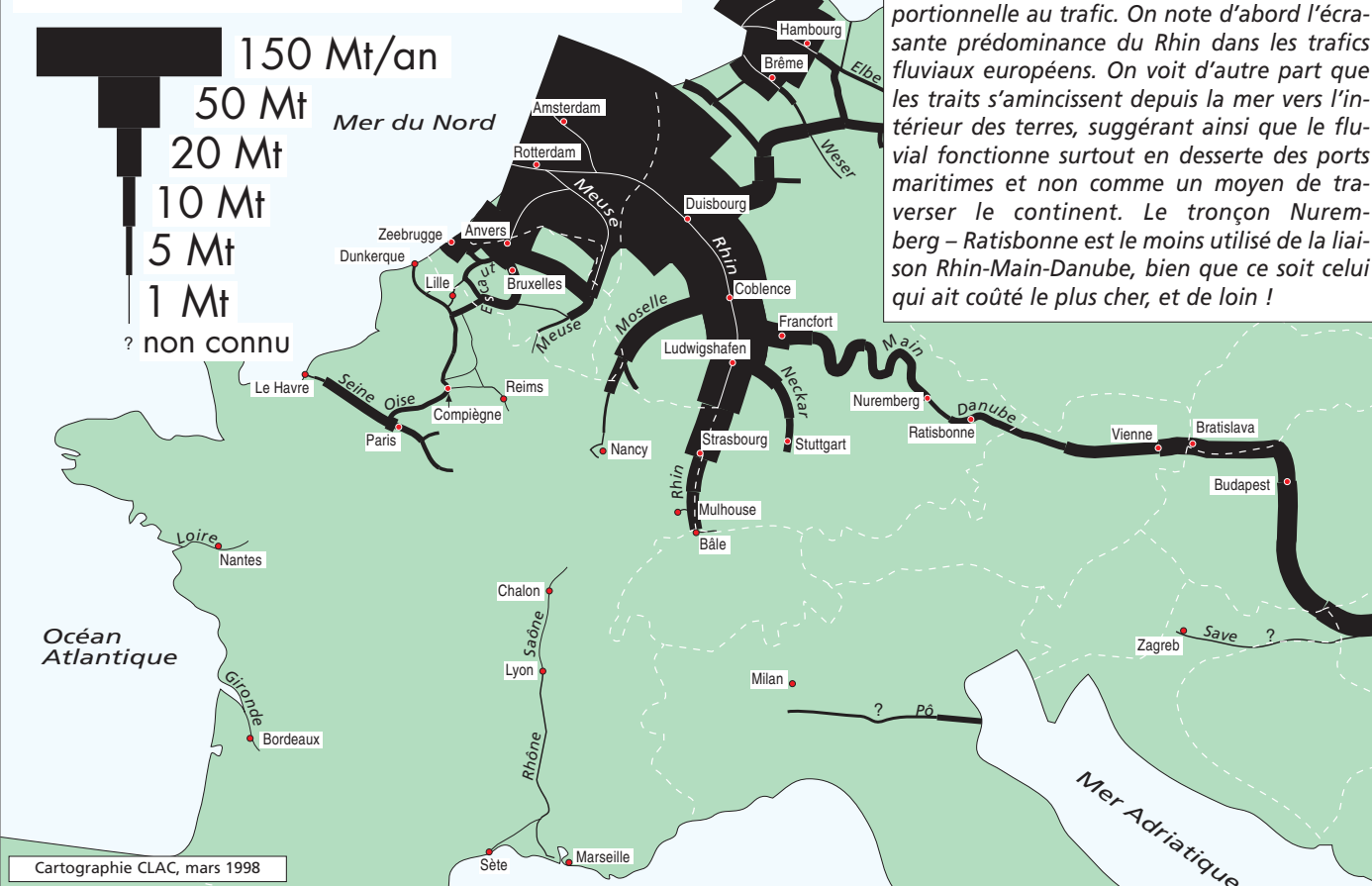
Les faits démentent les prévisions des « experts »

Voici ce que prévoient quelques organismes pour le trafic marchandises de la liaison Main-Danube :

Prévisions avant l'inauguration du canal				Prévisions à l'inauguration du canal (1992)			
Source	prévision faite en	à l'horizon de	Trafic prévu	Source	prévision faite en	à l'horizon de	Trafic prévu
RMD AG	1968	qq années	15 Mt	RMD AG	1992	10 ans	18 Mt
CEE	1969/72	qq années	14 Mt	Gouvernement bavarois	1992	5 ans	8 à 10 Mt
Institut IFO	1970	qq années	20 Mt	Min. féd. Transports	1992	5 à 7 ans	6 Mt
Ministre Jaumann	1975	qq années	14 Mt	Service all. navigation	1992	8 ans	5-7 Mt
Institut IFO	1982	qq années	min. 5,5 Mt	Serv. autrichien navig.	1992	8 ans	4,8 Mt
Ministre Jaumann	1983	qq années	4 à 7 Mt				

Cinq ans après l'inauguration, on peut dresser un premier bilan. Le trafic est inférieur à toutes ces prévisions ; il est également très inférieur au seuil de rentabilité, que la RMD AG estimait, en 1968, à 15 millions de tonnes.

Densité de trafic fluvial en 1997



Trafic de la liaison Main-Danube

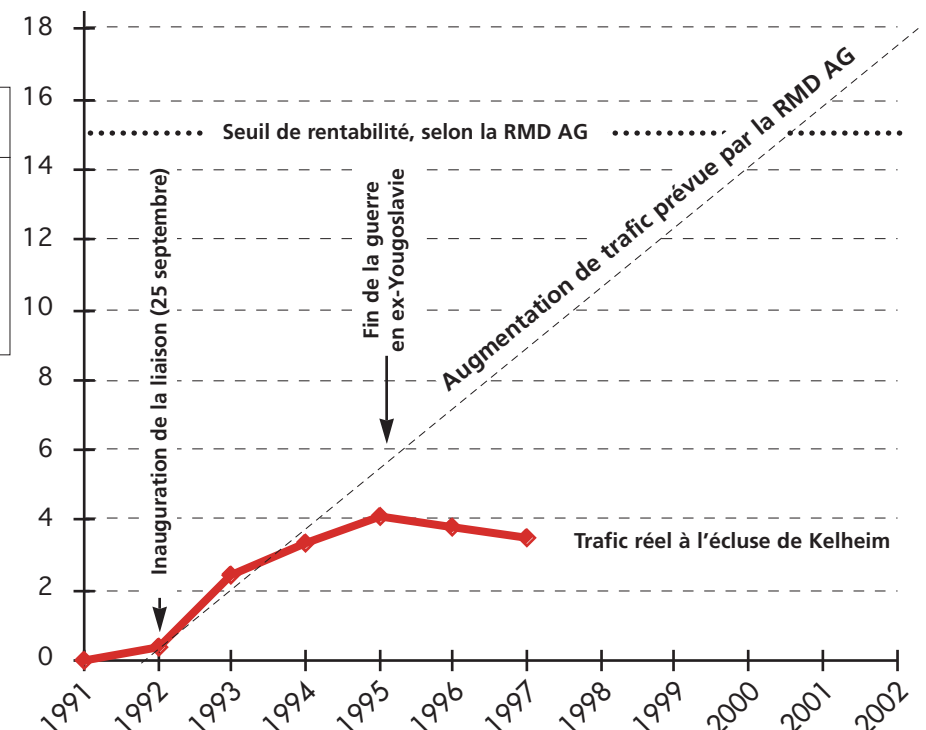
Trafic annuel en millions de tonnes (Mt)

Année	Trafic à l'écluse de Kelheim	Trafic à l'écluse de Viereth
1991	0	2,71
1992	0,41	2,94
1993	2,43	4,78
1994	3,33	5,73
1995	4,08	6,28
1996	3,79	5,68
1997	3,47	5,19

Ce trafic franchit la ligne de partage des eaux. C'est le seul vrai trafic de la liaison Main-Danube.

Une partie seulement de ce trafic franchit la ligne de partage des eaux. Ces chiffres « gonflés » sont cités par ceux qui ne veulent pas reconnaître l'échec de la liaison.

Source : Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Direction des eaux et de la navigation sud)



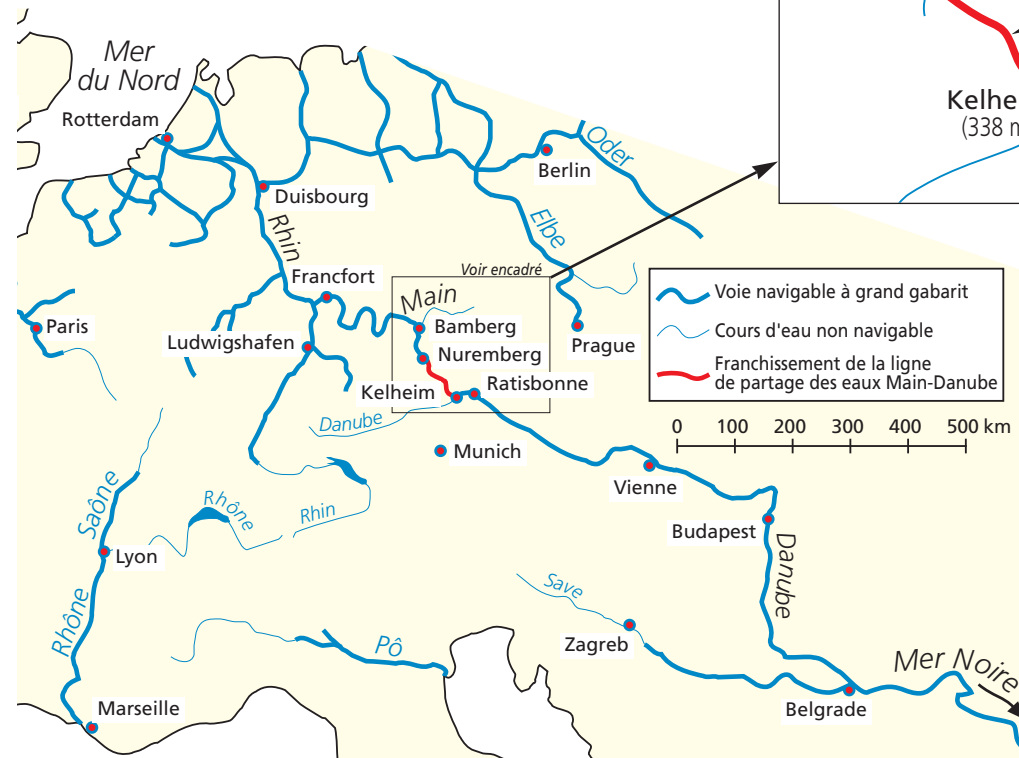
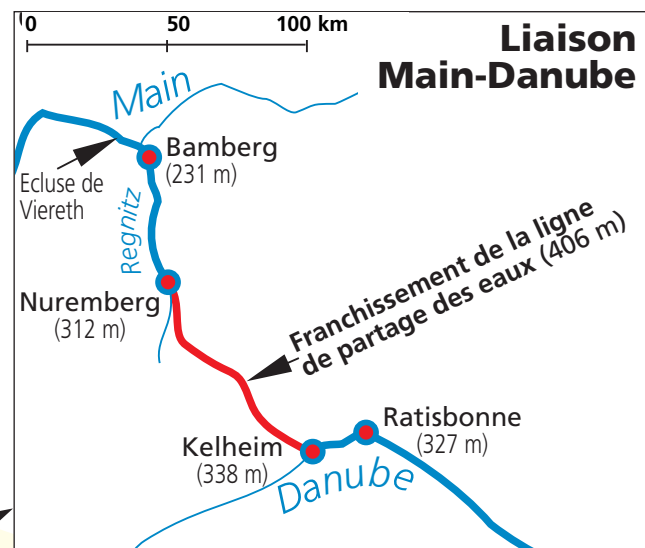
Les dossiers du CLAC, Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins

CLAC, 6 avenue Andrée Yvette, 92700 Colombes, Tél. 01 41 19 08 06, fax 01 41 19 07 68. [A*8MD=D.Trafics RMD97 4P]

Le CLAC est associé au programme "Transports durables" du World Wildlife Fund (WWF)



La liaison Main-Danube avait suscité avant son achèvement (de 1984 à 1992) une longue polémique. En effet, les 99 km qui « manquaient » entre Nuremberg, côté Main, et Kelheim, sur le Danube, constituaient le gros des travaux, puisqu'il s'agissait de franchir la ligne de partage des eaux. Le coût au kilomètre de ce dernier tronçon était 30 fois supérieur au coût kilométrique de l'aménagement du Main.



C'est pourquoi l'utilité de ces travaux pharaoniques doit être jugée à l'aune des trafics existant sur ce dernier tronçon, et non sur des aménagements beaucoup moins coûteux, achevés depuis plusieurs décennies.

Où mesurer le trafic de la liaison Main-Danube ?

Seul le trafic franchissant la ligne de partage des eaux doit être pris en compte pour évaluer l'intérêt économique d'une liaison fluviale interbassin. C'est pourquoi le trafic représenté sur le graphique de la page 1 est celui mesuré à l'écluse de Kelheim, à l'entrée sud du canal Main-Danube. Comme il n'y a pas de port fluvial important entre Kelheim et Nuremberg, les tonnages mesurés à un point quelconque de ce tronçon, que ce soit au sud de Nuremberg ou au nord de Kelheim, sont très voisins. Ceux qui veulent faire croire que le canal n'est pas un échec prennent comme référence le trafic à l'écluse de Viereth, à l'entrée nord de la liaison. Ce faisant, ils ajoutent au trafic franchissant la ligne de partage des eaux celui des ports de Nuremberg et de Bamberg (soit au total environ 2 millions de tonnes), situés au nord du tronçon contesté de la liaison Main-Danube et naturellement rattachés, dans toutes les statistiques sérieuses de transport, au Main et à la zone rhénane.

Ces 2 millions de tonnes des ports de Nuremberg et de Bamberg ne doivent évidemment pas être pris en compte dans le bilan de la liaison, puisque la polémique n'a concerné que le franchissement de la ligne de partage des eaux.

Pour gonfler encore les chiffres, les promoteurs de la liaison ont trouvé une astuce : ils ajoutent au trafic de fret (poids des marchandises transportées) le poids des bateaux (la tare), ce qui n'est pas conforme aux statistiques habituelles de transport. Certains vont même jusqu'à compter le poids des bateaux de

tourisme. Lors d'une réunion publique à Marseille en octobre 1994, le PDG de la RMD AG, Konrad Weckerle, évaluait ainsi à 1 million de tonnes le trafic touristique de la liaison. Or, si ce tonnage est bien un indicateur d'activité, il ne doit pas être aggloméré avec le trafic de fret si l'on veut juger du respect des prévisions, lesquelles ne concernaient que le fret.

Le trafic de la liaison est surtout constitué de pondéreux

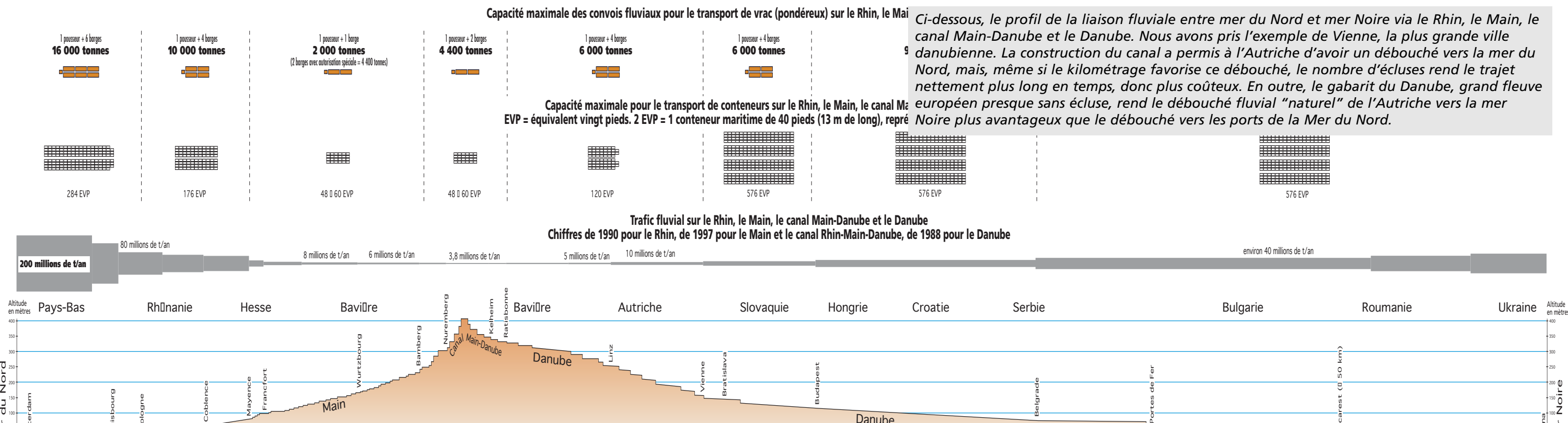
Les principales marchandises ayant utilisé la liaison Main-Danube depuis son inauguration sont des pondéreux. Il est donc faux de dire, comme le prétend le gouvernement bavarois, que le canal transporte l'équivalent de 100 000 camions par an. Il serait plus juste de dire qu'il transporte l'équivalent de 3 000 trains, puisque seule la Bundesbahn (les chemins de fer allemands) a souffert de l'ouverture du canal, et non les transporteurs routiers.

(suite p. 4)

Répartition par type de produits du trafic du canal Main-Danube à l'écluse de Kelheim en milliers de tonnes

Catégorie	1996	1997
Produits agricoles	1 331	1 110
Minerais et ferrailles	699	812
Produits métallurgiques	512	501
Matériaux de construction	512	414
Engrais	390	303

L'Europe danubienne est très peu intéressée par un débouché fluvial sur la mer du Nord



Ci-dessous, le profil de la liaison fluviale entre mer du Nord et mer Noire via le Rhin, le Main, le canal Main-Danube et le Danube. Nous avons pris l'exemple de Vienne, la plus grande ville danubienne. La construction du canal a permis à l'Autriche d'avoir un débouché vers la mer du Nord, mais, même si le kilométrage favorise ce débouché, le nombre d'écluses rend le trajet nettement plus long en temps, donc plus coûteux. En outre, le gabarit du Danube, grand fleuve européen presque sans écluse, rend le débouché fluvial "naturel" de l'Autriche vers la mer Noire plus avantageux que le débouché vers les ports de la Mer du Nord.