

Depuis trente ans, ils en rêvaient

« (...) la belle et bonne Saône et le Rhône fort et bouillonnant, dont le sillon forme, d'un bout à l'autre, un axe unique et direct. (...) Cette grande communication, prolongée d'une part par le cours du Rhin, dont aucun obstacle considérable du relief ne la sépare et débouchant, d'autre part, vers Marseille, est naturellement désignée comme la principale artère par laquelle l'Europe moderne va relier les mers du Nord à la Méditerranée. »

Charles de Gaulle, président de la République, 24 mars 1968

« La mise au gabarit européen de la voie d'eau Rhin-Rhône va permettre de vaincre enfin la géographie. »

Pierre Sudreau, ancien ministre, octobre 1974

« Pour relier Rotterdam à Fos par voie d'eau, il ne reste qu'un verrou de 229 km à faire sauter. »

"L'Express", 4 octobre 1975

« Le voilà maintenant réalisé aux deux tiers, ce boulevard unissant la façade méditerranéenne à la façade rhénane, Marseille à Rotterdam, le nord au sud du continent. »

Edgar Faure, député du Doubs, 24 novembre 1975

« Nous ne demandons pas qu'on commence une grande entreprise, mais simplement qu'on l'achève à temps. »

Louis Joxe, ancien ministre, juin 1976

« Il s'agit d'assurer la continuité d'une voie de 1 600 km entre Rotterdam et Fos, dont 85 % sont déjà accessibles à la navigation à grand gabarit. »

Compagnie nationale du Rhône (CNR, promoteur du projet de canal), octobre 1982

« Quand l'aménagement de la Saône sera effectué jusqu'à Laperrière, ainsi que le raccordement de Mulhouse au grand canal d'Alsace, la liaison Rhin-Rhône sera réalisée à plus des deux tiers. »

Georges Sarre, secrétaire d'État aux transports, 22 octobre 1991

Est-ce aussi simple que cela ?

Ce "petit bout qui manque" et qu'il n'y aurait qu'à « achever », cela semble, effectivement, s'imposer comme une évidence indiscutable. Mais alors, pourquoi parler de « vaincre la géographie » ou encore de « faire sauter le verrou » ? Et si le canal Rhin-Rhône n'était qu'une rêverie d'aménageurs en mal de bétonnage de rivières, amateurs de gros traits dessinés sur les cartes ? Et si ces "grands esprits" avaient tout simplement oublié une donnée : le relief ?

Ce n'est pas qu'une supposition, et ce ne sont pas seulement les opposants au projet qui le disent : les services de l'État (Commissariat du Plan, Datar, la plupart des ministères...) estiment le projet inopportun. Ainsi, Pierre Massé, Commissaire général au Plan de 1959 à 1966, écrivait dès 1961 au Premier ministre : « *Séduisante sur la carte, où l'on joint d'un trait de crayon les rivières et les fleuves, l'opération l'est nettement moins lorsque l'on considère son profil.* »

Hallucinant ! C'est sur une illusion cartographique que repose l'un des principaux arguments des promoteurs de la liaison

Non seulement le petit bout ne manque pas, puisqu'il n'a pratiquement aucune utilité économique, mais en plus, ce n'est pas un petit bout.

Nous vous proposons ici un voyage dans la troisième dimension.

En fait, l'Europe des réseaux fluviaux, c'est l'Europe des grandes plaines

En Europe de l'ouest, les plaines les plus étendues se situent dans le nord de la France, au Bénélux et dans le nord de l'Allemagne. C'est là qu'a pu se créer un réseau fluvial.

Ailleurs, les plaines sont étroites, séparées les unes des autres par des barrières montagneuses. Les fleuves sont puissants mais leur cours est souvent torrentueux et leur débit très irrégulier.

C'est la faible pente plus qu'un fort débit qui rend un cours d'eau facilement navigable. L'Escaut a un débit très faible, mais régulier, et une pente insignifiante à partir de Cambrai, ce qui a rendu son aménagement simple et peu coûteux.

A contrario, il a fallu plusieurs décennies de travaux titanesques (et traumatisants pour l'environnement) pour que le Rhône soit navigable en toutes saisons à grand gabarit, au prix d'écluses fort hautes (celle de Bollène – barrage de Donzère-Mondragon –

fut longtemps la plus haute du monde).

Le Rhin a lui aussi nécessité d'importants travaux, mais surtout en Alsace. Plus bas, il cumule un fort débit et une pente relativement faible, et il a été rendu aisément navigable par des dragages et la suppression de barres rocheuses. Du coup, il est sans écluse sur près de 700 km de la sortie de l'Alsace jusqu'à Rotterdam (voir tableau des écluses

page 8), ce qui le transforme en boulevard à bateaux, qui transportent des tonnages bien plus importants que sur les sections coupées d'écluses.



Et c'est naturellement dans cette partie de l'Europe que se concentre le trafic fluvial

Dans l'Union européenne, les seuls trafics fluviaux significatifs se situent sur quelques fleuves tributaires de la Mer du Nord et de la Manche, de la Seine à l'Elbe.

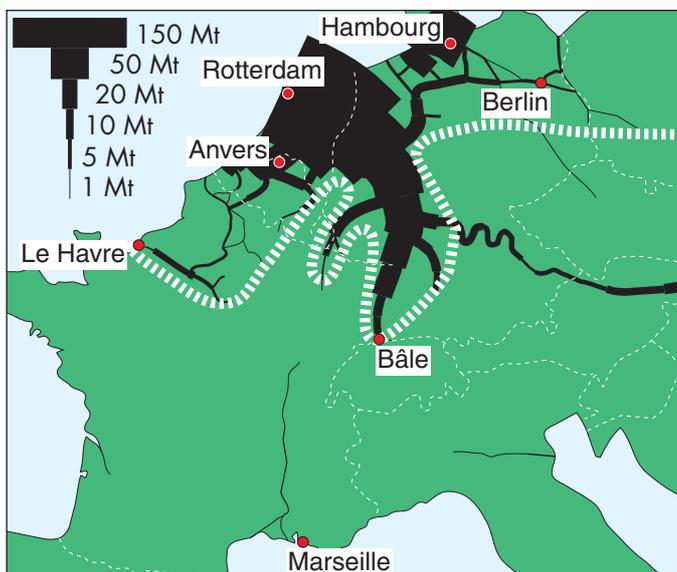
La carte des trafics fluviaux en Europe est beaucoup plus parlante que celle du réseau à grand gabarit de la page 3. Ici, la largeur des traits est proportionnelle au trafic, et on voit que la quasi-totalité du trafic fluvial européen est concentrée dans une zone délimitée par Le Havre, Bâle, Berlin et la Mer du Nord.

Rien d'étonnant à cela. Sur le puissant Rhin, qui concentre à lui seul la moitié du transport fluvial de l'Europe des Quinze, viennent se greffer des affluents navigables (Main, Neckar, Moselle). Et dans la plaine de l'Europe du nord, on trouve un véritable réseau de canaux à grand ou moyen gabarit (vers l'est de l'Allemagne, vers les ports de l'Allemagne du nord, en plus du réseau fluvial néerlandais et belge).

En dehors de cette partie de l'Europe du nord-ouest, il est illusoire d'imaginer créer un réseau, ou même de se raccorder au réseau existant. Le Rhône et la Saône, désormais navi-

gables à grand gabarit (mais avec de nombreuses écluses et un tirant d'air limité qui gêne le transport de conteneurs), ne voient passer que l'équivalent d'environ 1 % du trafic qu'écoule le Rhin.

Certes, il faut utiliser au mieux les fleuves existants, mais ne pas imaginer qu'on fera traverser l'Europe à des péniches, comme on le faisait, à petit gabarit, avant l'invention du chemin de fer. Le transport fluvial moderne est avant tout une desserte commode et économique des ports maritimes vers l'intérieur du continent, et non un moyen de traverser le continent de part en part. Pour ce faire, le transport maritime sera tou-



jours plus rapide et moins cher.

Ce n'est donc pas un hasard si la carte des trafics montre des flux décroissants depuis l'embouchure des fleuves vers l'intérieur, y compris sur le Rhin, pourtant désormais relié au Danube.

Quand on est conscient de ces évidences, on se rend compte que relier le Rhône au Rhin ne présente strictement plus aucun intérêt.

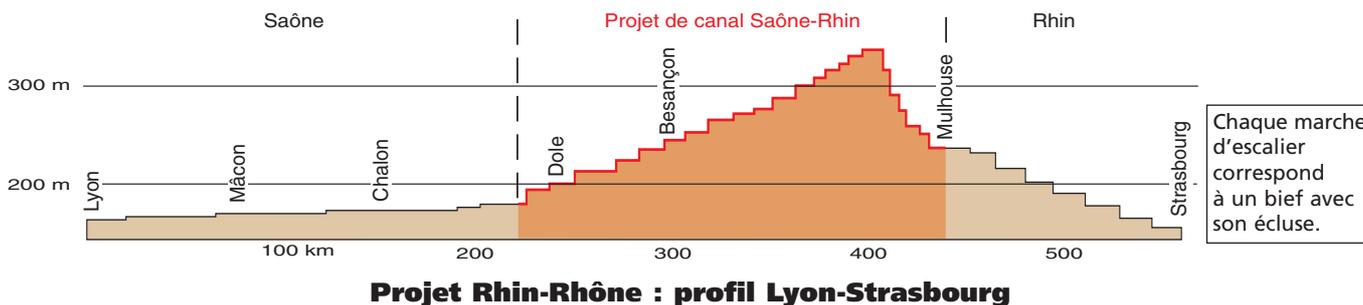
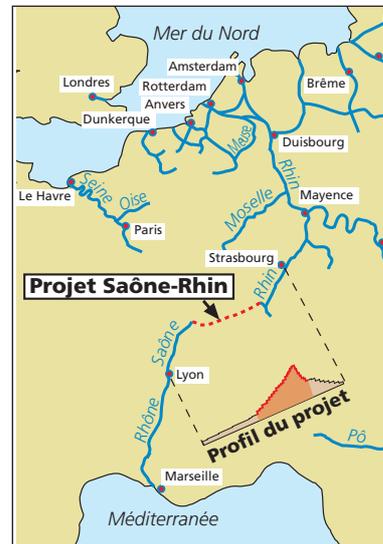
Rhin-Rhône perd la face quand il montre son profil

Ci-dessous, le profil qu'aurait la voie d'eau entre Lyon et Strasbourg. Les hauteurs sont bien sûr exagérées par rapport à la réalité, mais cela permet de se rendre compte du nombre d'écluses et de leurs hauteurs comparées.

Le canal Saône-Rhin serait un gigantesque escalier de 24 écluses, rendu nécessaire par la topographie, pour fran-

chir un seuil à plus de 330 mètres d'altitude.

Une telle infrastructure nécessiterait d'énormes travaux de terrassement dans le Sundgau alsacien et en Franche-Comté, ainsi que la construction de 15 barrages sur le Doubs, rivière fragile, dont l'écosystème serait irrémédiablement détruit.



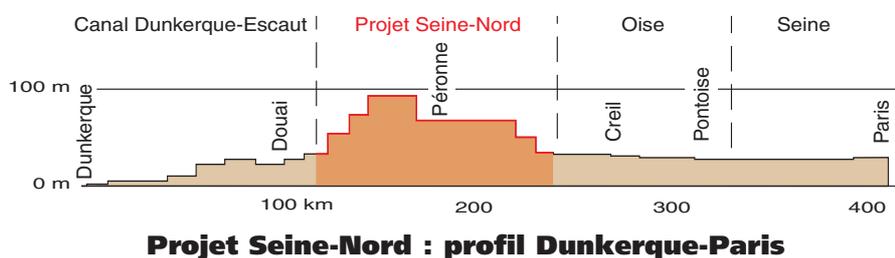
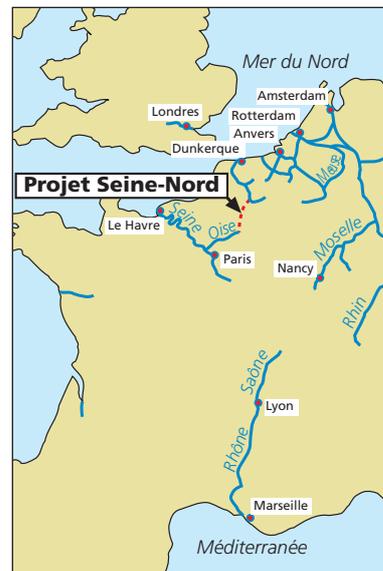
Par comparaison, Seine-Nord semble moins gigantesque... mais il est lui aussi contestable

Ci-dessous, à la même échelle, le profil d'un autre projet de liaison à grand gabarit, celui qui relierait la Seine et l'Escaut (projet Seine-Nord). Pour mettre le canal du Nord au gabarit européen, l'altitude resterait partout inférieure à 100 mètres, mais il y aurait tout de même environ une écluse tous les 15 km.

Certes, le trafic sur le canal du Nord est resté non négligeable, malgré un gabarit limité à 750 t, et le trafic escompté sur un canal à grand gabarit n'est pas hypothétique comme il l'est sur Rhin-Rhône. Toutefois, l'unanimité n'existe pas pour ce projet : les ports du Havre et de Rouen craignent l'ouverture d'un axe

lourd Paris-Anvers-Rotterdam alors qu'ils sont jusqu'ici les seuls ports maritimes naturels de Paris, premier port fluvial français. Quant au coût du projet (15 milliards de F), il semble disproportionné par rapport à son utilité.

Outre ce projet de 15 milliards, pour réaliser la liaison entre la Seine et les ports de la mer du Nord, il resterait beaucoup de « verrous » à faire « sauter », à commencer par de nombreux ponts trop bas pour permettre le trafic de conteneurs. Il faudrait aussi effectuer des travaux sur l'Oise et améliorer les liaisons avec la Belgique, où le gabarit est actuellement limité à 1 350 t.

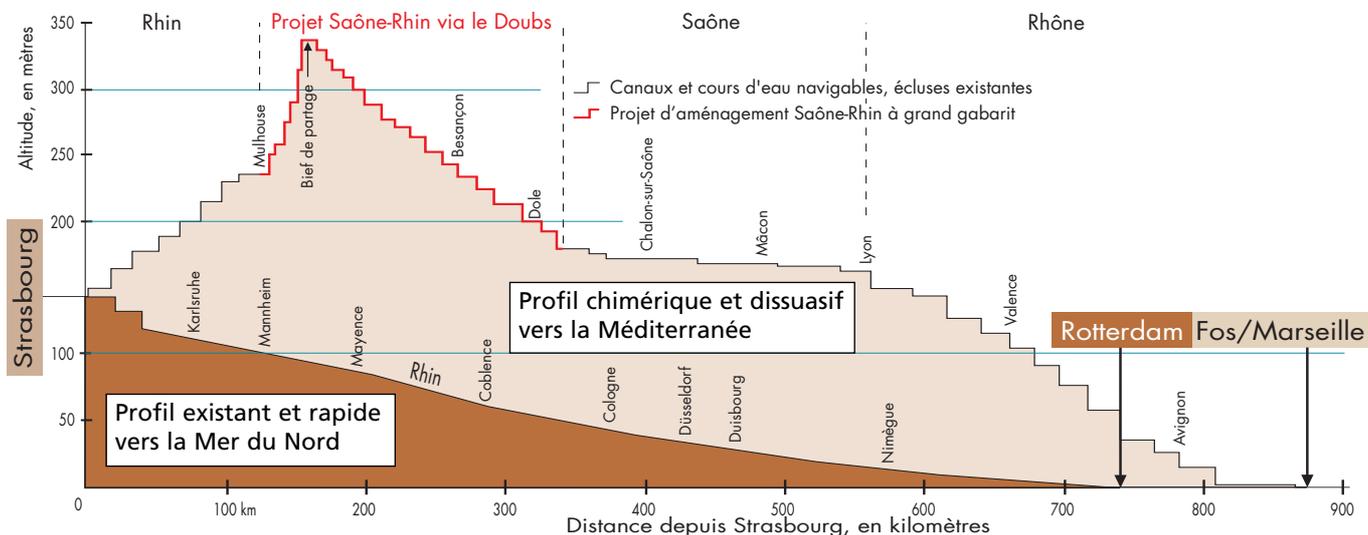


De Strasbourg à la mer, le Rhin s'impose naturellement

Pour mieux comparer les trajets fluviaux de Strasbourg à la mer, celui déjà existant via le Rhin ou celui projeté via la liaison Rhin-Rhône, nous avons rabattu la partie gauche du schéma de

la page 6 sur sa partie droite de la page 7. On le voit, ce n'est pas tant la distance que la dénivellation qui fait la différence : 143 mètres vers la Mer du Nord, et seulement deux écluses,

contre une dénivellation totale de 530 mètres (montée + descente), franchie par l'intermédiaire de pas moins de 49 écluses vers la Méditerranée ! Cinq jours d'un côté, deux de l'autre.



Bien sûr, le Rhin et le Rhône ne débouchent pas sur la même mer, mais cela ne change rien à la démonstration



Un transporteur choisira un port maritime d'abord pour ses coûts, ses performances et les qualités de sa desserte terrestre (route, fer, voie d'eau, oléoducs). Compte tenu du faible coût du kilomètre maritime, ces facteurs compteront plus que la situation du port sur une façade maritime ou sur une autre.

En d'autres termes, il faut oublier les schémas simplistes produits par les promoteurs du canal Rhin-Rhône. Par exemple, ce n'est pas parce qu'une marchandise arrive d'Asie via Suez qu'elle va débarquer dans le premier port méditerranéen venu, sous prétexte que le chemin maritime serait plus long vers les ports de la Mer du Nord, via Gibraltar.

Certes, si cette marchandise est destinée à l'Europe du Sud, elle a des chances d'utiliser un port méditerranéen, mais le canal Rhin-Rhône ne lui serait dans ce cas d'aucune utilité.

En revanche, si cette marchandise est destinée à l'Europe rhénane, elle n'a aucune chance de débarquer dans un port méditerranéen. Elle sera attirée par l'efficacité des ports du Nord et, là encore, Rhin-Rhône ne lui serait d'aucune utilité.

Le même raisonnement vaut *a fortiori* pour une marchandise venant d'Amérique (ou à destination de l'Amérique), les distances maritimes étant alors quasiment les mêmes pour Marseille ou Rotterdam.

Reste à examiner le cas d'une marchandise captée par les ports du Nord,

mais destinée à l'Europe du Sud. Dans ce cas – et dans ce cas seulement –, le canal Rhin-Rhône pourrait bénéficier d'un certain trafic Rotterdam-Lyon (actuellement effectué par route ou par fer). Mais la France a-t-elle intérêt à construire, à ses frais et au détriment de son réseau ferré, une infrastructure très lourde ayant pour résultat de favoriser le rayonnement hégémonique de Rotterdam et le développement de la toute puissante flotte fluviale néerlandaise ?

Avec sa croisade en faveur de Rhin-Rhône, le port de Marseille ne se fourvoie-t-il pas totalement ?

Le grand canal Rhin-Rhône le trafic rhénan vers l'océan Il est permis

Le Rhin est une voie navigable sans égale en Europe

Le profil représenté en bas de page montre à l'évidence que le débouché naturel de Strasbourg sur la mer du Nord (à gauche) ne peut pas être concurrencé par un cahoteux et chimérique débouché sur la Méditerranée (à droite).

En effet, et même si les distances sont comparables, l'Alsace, du point de vue du transport fluvial, est beaucoup plus proche de la Mer du Nord que de la Méditerranée. La principale raison en est que le Rhin est navigable presque

sans écluses, alors que le parcours projeté pour la liaison Rhin-Rhône est semé de nombreuses écluses, qui ralentissent considérablement la progression des péniches et autres convois fluviaux.

C'est ainsi que les temps de trajet entre Strasbourg et Rotterdam sont actuellement de deux jours à la descente du Rhin, alors que les meilleurs temps escomptés entre Strasbourg et Fos-sur-Mer seraient d'environ cinq jours.

Il faut aussi évoquer le

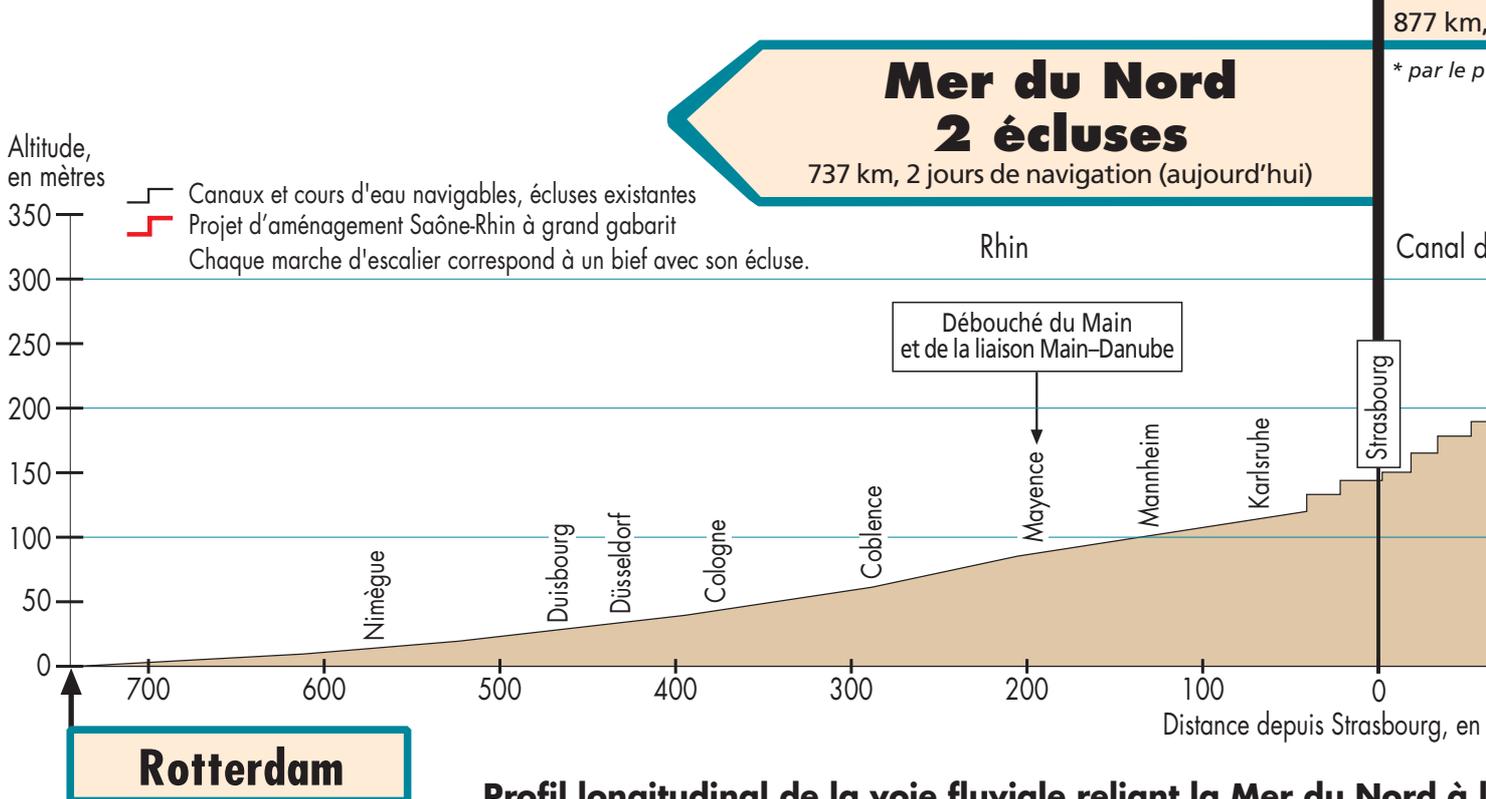
tirant d'air (hauteur des ponts), beaucoup plus faible sur le Rhône et la Saône (6 à 7 mètres) que sur le Rhin (9 mètres), ce qui gêne le trafic des conteneurs, ainsi que le gabarit des écluses qui n'autorise que des convois de deux barges poussées sur le Rhône, la Saône et sur le projet de liaison Saône-Rhin, alors que les convois poussés sur le Rhin atteignent 4 barges, voire 6 sur la partie aval du fleuve (voir page 8).

Quant au débouché mari-



P. Parreaux

Le Rhin (ici à Düsseldorf) a toujours été un boulevard naturel à bateaux



Rhône peut-il détourner le port de Marseille ? d'en douter...

time, il est beaucoup mieux adapté au transport fluvial à

Rotterdam qu'à Marseille (voir page 10).

Mer du Nord que Strasbourg, sont *a fortiori* encore moins intéressés par un débouché fluvial vers Marseille.

Il en est de même pour la liaison Main-Danube, dont le débouché maritime naturel resterait Rotterdam.

Les vains espoirs de Marseille

Le Port autonome de Marseille est favorable à la construction du canal Rhin-Rhône à grand gabarit, car il espère agrandir son "*hinterland*" (arrière-pays desservi par un port) vers l'Europe rhénane. C'est un pari plus que hasardeux, tout au moins pour ce qui concerne le transport fluvial.

Ce schéma le démontre, en prenant l'exemple du port de Strasbourg, qui devrait pourtant être le plus concerné – en tant que grand port rhénan et deuxième port fluvial français – par un débouché vers le sud de la France.

Les ports rhénans allemands, situés plus près de la

Un fleuve difficilement dompté

Torrentiel et impétueux, le Rhône a longtemps représenté une difficulté pour la navigation. Il conviendrait cependant d'y développer le

transport fluvial, puisqu'il est aujourd'hui aménagé à grand gabarit. Sans toutefois imaginer en faire un axe européen !



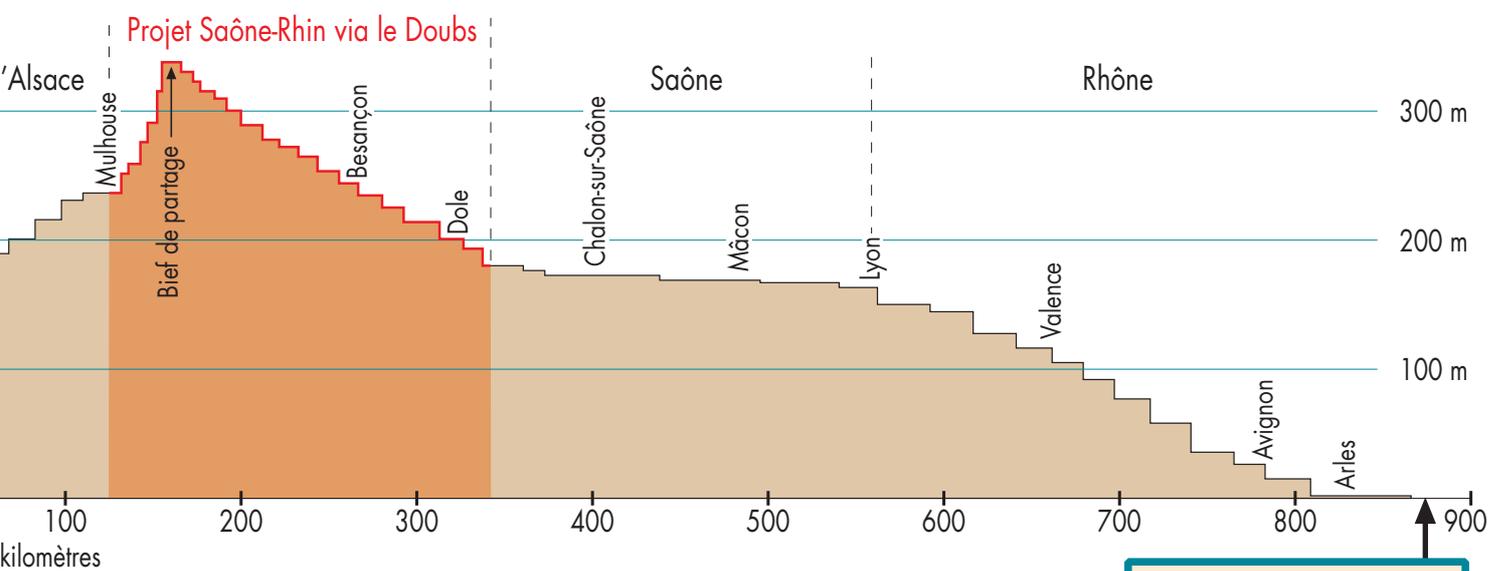
P. Parreaux

Actuellement, photographier un bateau sur le Rhône demande de se mettre à l'affût comme pour voir un oiseau rare

rg

Méditerranée
49 écluses
5 jours de navigation (*futur improbable*)*

Etat actuel : 139 écluses, 8 à 18 jours de navigation, selon la saison



à Méditerranée, en cas de construction du grand canal Saône-Rhin

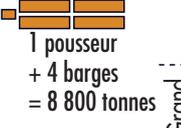
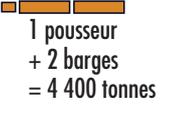
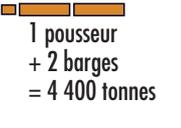
Fos/Marseille

Les 51 écluses du projet de liaison Mer du Nord - Méditerranée dont 28 seulement sont déjà construites

De Rotterdam à Fos-sur-Mer en navigation fluviale, voici donc les 51 écluses qu'il y aurait à franchir. Pour chacune, nous avons indiqué leur localisation (département), la distance

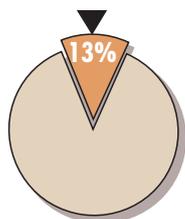
depuis Strasbourg, Rotterdam et Marseille, l'altitude du bief supérieur et la dénivellation, la date d'inauguration et les caractéristiques de l'écluse. À noter que la largeur des écluses du

Rhône, de la Saône et du projet de canal ne permet que le passage de convois de deux barges poussées, alors que sur le Rhin, les convois peuvent être plus importants.

Voie navigable et type de convoi fluvial	Nom de l'écluse (sauf Rotterdam, port sans écluse)	Dépt	Distance en km depuis :			Altitude du bief supérieur et dénivelé en mètres		Date d'inauguration	Largeur et longueur de l'écluse en mètres	
			Strasbourg	Rotterdam	Marseille					
 Rhin	Rotterdam	NL	737	0	1614					
	Iffezheim	D	41	696	918	131,0	12,0	1977	24	270
	Gamsheim	67	21	716	898	143,0	12,0	1974	24	270
	Strasbourg	67	0	737	877	154,0	11,0	1970	23	185
	Gerstheim	67	17	754	860	165,0	11,0	1967	23	185
	Rhinau	67	33	770	844	177,0	12,0	1964	23	185
	Marckolsheim	67	51	788	826	189,0	12,0	1961	23	185
	Vogelgrün	68	67	804	810	201,0	12,0	1959	23	185
	Fessenheim	68	81	818	796	216,0	15,0	1956	23	185
	Ottmarsheim	68	97	834	780	230,6	14,6	1952	23	185
 Grand canal d'Alsace	Niffer	68	109	846	768	235,5	4,9	1995	12	185
	Brunstatt	68	131	868	746	250,0	14,5	jamais ?	12	185
	Zillisheim	68	135	872	742	259,0	9,0	jamais ?	12	185
	St-Bernard	68	142	879	735	275,0	16,0	jamais ?	12	185
	Buethwiller	68	146	883	731	291,0	16,0	jamais ?	12	185
	Wolfersdorf	68	151	888	726	315,0	24,0	jamais ?	12	185
	Elbach	68	154	891	723	336,5	21,5	jamais ?	12	185
	Froidefontaine	90	165	902	712	336,5	7,2	jamais ?	12	185
	Allenjoie	25	172	909	705	329,3	7,1	jamais ?	12	185
	Etupes	25	176	913	701	322,2	7,1	jamais ?	12	185
 Versant alsacien du mythique canal Saône-Rhin	Bart	25	184	921	693	315,1	6,6	jamais ?	12	185
	Étouvans	25	190	927	687	308,5	8,0	jamais ?	12	185
	Médière	25	199	936	678	300,5	13,0	jamais ?	12	185
	Pompierre	25	211	948	666	287,5	11,0	jamais ?	12	185
	Branne	25	220	957	657	276,5	5,5	jamais ?	12	185
	Baume-les-Dames	25	231	968	646	271,0	7,0	jamais ?	12	185
	Laissey	25	243	980	634	264,0	12,0	jamais ?	12	185
	Vaire-Arcier	25	255	992	622	252,0	8,0	jamais ?	12	185
	Besançon	25	266	1003	611	244,0	10,0	jamais ?	12	185
	Thoraize	25	279	1016	598	234,0	10,0	jamais ?	12	185
 Versant franc-comtois du mythique canal Saône-Rhin	Salans	39	291	1028	586	224,0	11,5	jamais ?	12	185
	Falletans	39	312	1049	565	212,5	12,5	jamais ?	12	185
	Choisey	39	325	1062	552	200,0	7,0	jamais ?	12	185
	Laperrière	21	336	1073	541	193,0	14,3	jamais ?	12	185
	Seurre	21	360	1097	517	178,8	3,8	1977	12	185
	Écuelles	71	372	1109	505	175,0	3,0	1975	12	185
	Ormes	71	438	1175	439	172,0	3,0	1980	12	185
	Dracé	69	495	1232	382	169,0	3,0	1978	12	185
	Couzon	69	540	1277	337	166,0	4,0	1966	12	184
	Pierre-Bénite	69	561	1298	316	162,0	12,0	1966	12	195
 Saône	Vaugris	38	591	1328	286	150,0	6,5	1980	12	195
	Péage de Roussillon	38	616	1353	261	143,5	15,5	1977	12	195
	St-Vallier	26	641	1378	236	128,0	12,0	1971	12	195
	Bourg-lès-Valence	26	661	1398	216	116,0	12,0	1968	12	195
	Beauchastel	07	679	1416	198	104,0	13,0	1963	12	195
	Baix-le-Logis-Neuf	26	697	1434	180	91,0	14,0	1960	12	195
	Montélimar	26	717	1454	160	77,0	18,5	1957	12	195
	Bollène (Donzère-Mondragon)	84	740	1477	137	58,5	23,0	1952	12	195
	Caderousse	84	765	1502	112	35,5	9,5	1975	12	195
	Avignon	84	782	1519	95	26,0	10,0	1973	12	195
 Rhône	Vallabrègues	30	808	1545	69	16,0	16,0	1970	12	195
	Barcarin	13	866	1603	11	0,0	0,0	1983	12	195
	Fos	13	877	1614	0					

Le « petit bout » pour Mer du Nord - Méditerranée : ce qui resterait réellement à construire

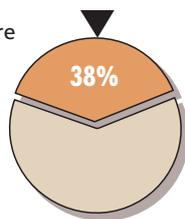
En longueur : 214 km sur 1 614



« resterait » à construire
déjà construit

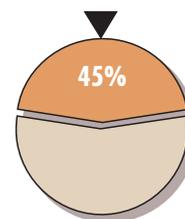
Les arguments théoriques de la CNR...

En dénivelé : 259 m sur 673



...face à la réalité des travaux à entreprendre.

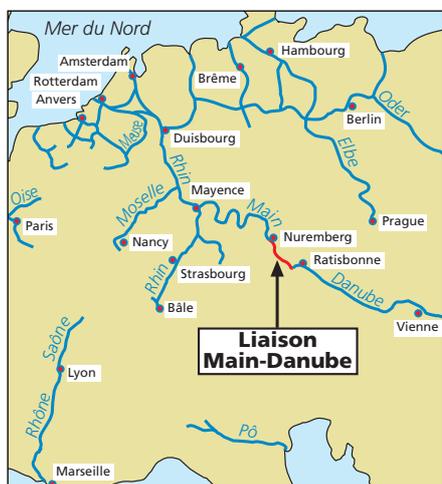
En nombre d'écluses : 23 sur 51



Mettre en avant le kilométrage pour évoquer les travaux restant à effectuer revient à ignorer qu'il existe des kilomètres chers et des kilomètres

bon marché. L'aménagement du Rhône et de la Saône a coûté entre 10 et 20 milliards de francs étalés sur près de 40 ans. Le projet Saône-Rhin, quant

à lui, est évalué à 50 milliards de F TTC, intérêts compris, par l'inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts & Chaussées (en avril 1996).



L'exemple édifiant du canal Rhin-Main-Danube

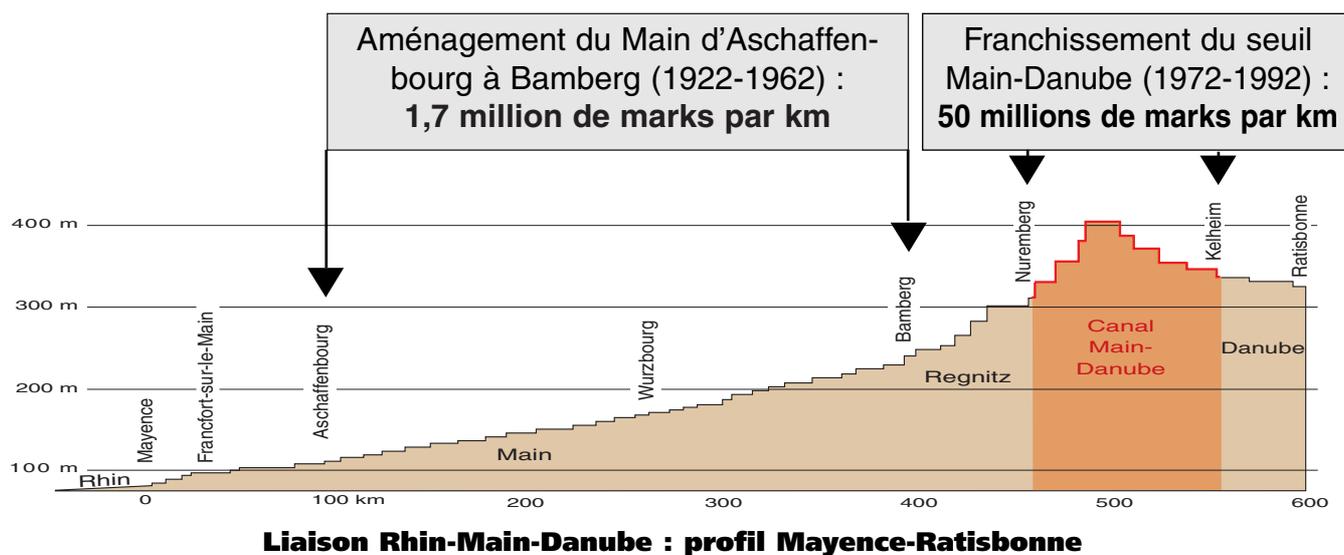
Projetée depuis des siècles, amorcée en 1922, c'est seulement en 1992 que fut achevée cette liaison, en raison du coût exorbitant de la construction.

Ci-dessous, le profil de cette liaison, qui sert souvent d'exemple aux promoteurs du projet Rhin-Rhône (et de contre-exemple à ses détracteurs !).

Le franchissement d'un seuil entre deux fleuves coûte nettement plus cher que l'aménagement d'un grand

cours d'eau.

Notons par ailleurs que les aménagements destinés à la navigation de fleuves et rivières tels que le Rhin, le Rhône ou le Main ont été financés par l'hydroélectricité produite sur ces cours d'eau. En revanche, les franchissements de seuil par canaux artificiels sont, eux, consommateurs d'énergie : il faut pomper pour remonter l'eau dans les écluses.



Liaison Rhin-Main-Danube : profil Mayence-Ratisbonne

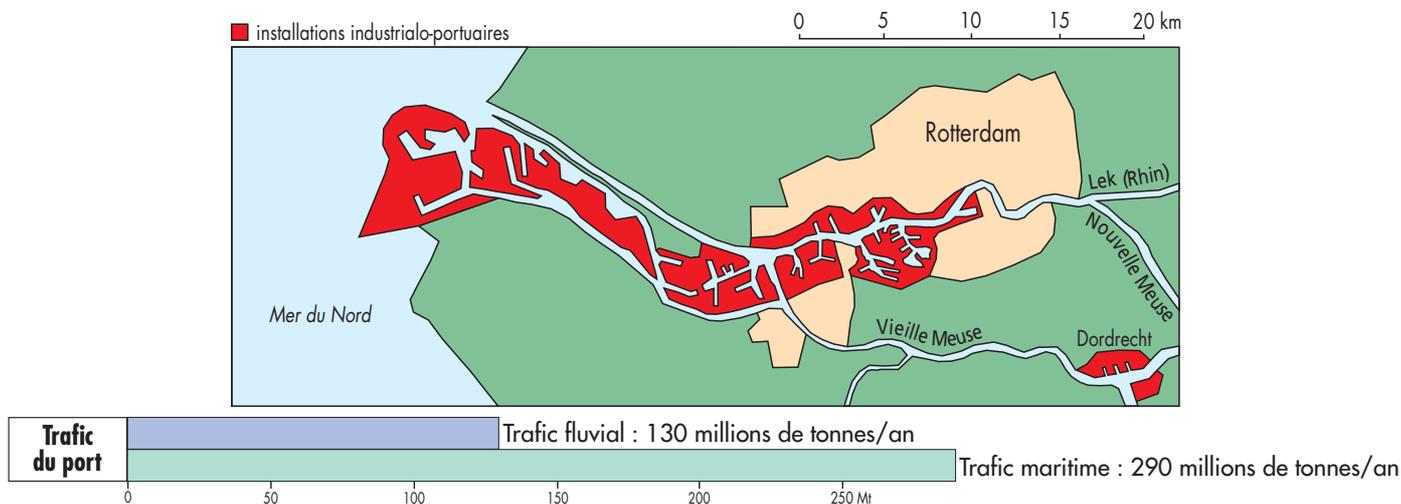
On le voit, pour l'aspect financier, le « petit bout qui manque », c'est en fait le plus gros bout, puisque son coût kilométrique est 30 fois supérieur.

Sur la base de ces coûts observés pour la liaison Rhin-Main-Danube, et du fait de la similitude des deux aménagements, on peut légitimement

extrapoler pour Rhin-Rhône. Le « petit bout » de 214 km restant à construire équivaldrait à 6 000 km de canaux ou d'aménagement de rivière en plaine !

De plus, la configuration des ports maritimes avantage nettement le débouché rhénan

Rotterdam, une remarquable continuité entre mer et fleuve

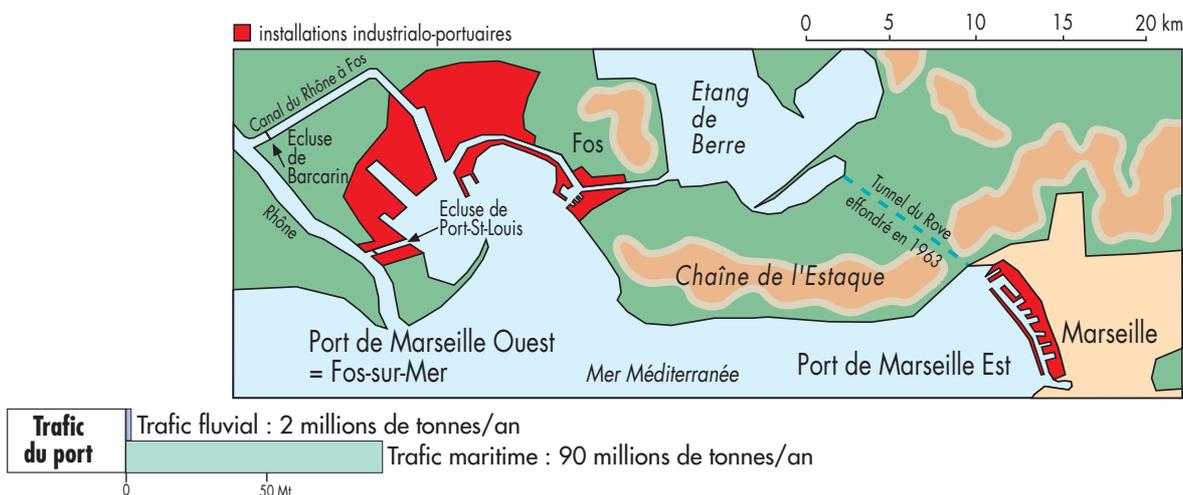


Rotterdam est le premier port maritime et fluvial du monde. C'est un port d'estuaire sans écluse, où les flottes fluviale et maritime se côtoient naturellement. Le Rhin est navigable sans écluse

sur 700 km et dessert efficacement la plus grosse concentration industrielle de l'Europe (la Ruhr est à 300 km). La Meuse débouche aussi à Rotterdam et assure la liaison avec la Belgique.

Avec une parfaite continuité entre mer et fleuve, et tout comme ses voisins Anvers et Amsterdam, Rotterdam est un port dont l'efficacité et la compétitivité ne sont plus à démontrer.

Marseille, un port de front de mer mal relié au fleuve



Marseille est le neuvième port maritime du monde, le premier port méditerranéen et français. Mais plus de 60 % de son trafic est constitué d'hydrocarbures, qui empruntent ensuite majoritairement le réseau de pipe-lines sur l'axe Rhône-Rhin. En revanche, son trafic fluvial est très faible, alors que Rhône et Saône sont théoriquement à grand gabarit.

Le port de Marseille Est n'est plus relié au Rhône depuis l'effondre-

ment du tunnel du Rove. Quant à la liaison Marseille-Ouest (Fos) avec le Rhône, elle nécessite le franchissement d'une écluse (Port-St-Louis ou Barcarin).

Outre sa configuration naturelle très défavorable par rapport à celle de Rotterdam (handicap rédhibitoire), Marseille connaît des problèmes socio-économiques, non encore complètement résolus à ce jour (coût de maintenance, etc.) qui grèvent sa compétiti-

vité. Toutefois, ces problèmes ne sont pas insolubles.

Marseille est et doit rester un grand port méditerranéen. Mais il ne peut en aucun cas (et quoi qu'on fasse) rivaliser avec la puissance rhénane et devenir un port fluvial de l'Europe du Nord. En revanche, la France a tout intérêt à améliorer la desserte ferroviaire de Marseille, et à développer le trafic fluvial sur le Rhône et la Saône, actuellement sous-utilisés.

Voici à quoi ressemble une carte d'Europe pour les promoteurs de la liaison fluviale à grand gabarit entre Rhin et Rhône...



Sur une carte sans relief, la France semble bien mal lotie par rapport à ses voisins du nord en matière de voies navigables à grand gabarit. Il est tentant de prendre une règle et de tracer des traits pour relier les fleuves, afin de créer un réseau fluvial à grand gabarit.

Question de vocabulaire ?

Le projet « Rhin-Rhône », qui vise à relier ces deux grands fleuves par une voie d'eau navigable à grand gabarit, consiste principalement en une liaison fluviale « Saône-Rhin » via la vallée du Doubs et le Sundgau, la Saône étant déjà partiellement aménagée à grand gabarit. Les promoteurs aiment parler de liaison « Mer du Nord – Méditerranée », alors qu'il n'a jamais été question de relier par des bateaux fluviaux ces deux mers, qui sont déjà en communication via Gibraltar par des cargos au moins 10 fois plus gros.

... et voilà à quoi ressemble la vallée du Doubs : des montagnes que les promoteurs du canal feignent d'ignorer

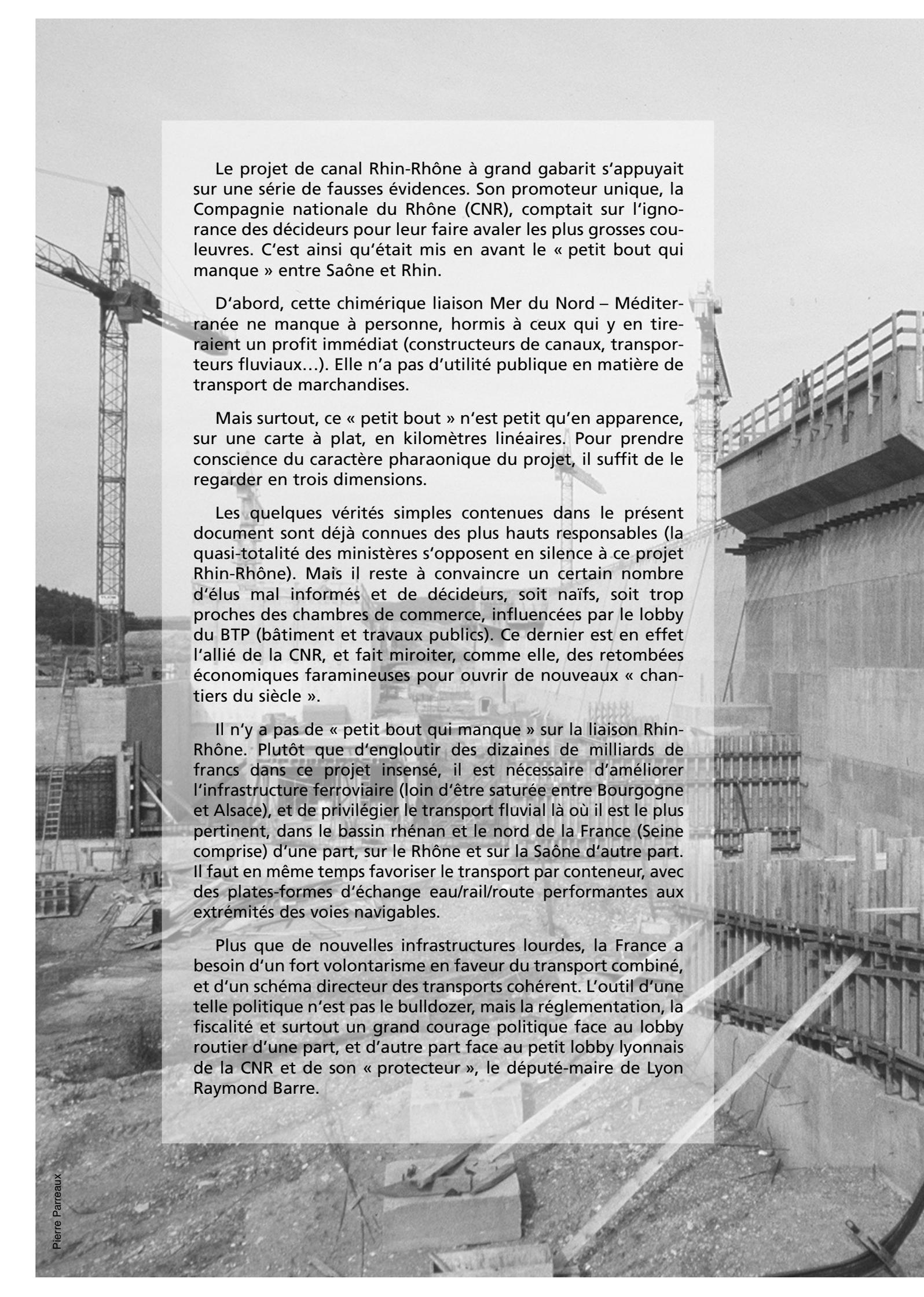


D. Delfino

Les pointillés rectilignes du projet Saône-Rhin (carte), appliqués à la sinueuse vallée du Doubs (photo), correspondent sur le terrain au saccage d'une rivière de moyenne montagne.

Aménagé au XIX^e siècle à petit gabarit (Freycinet), le Doubs ne permet la circulation que de bateaux de 300 tonnes. Même au prix d'un gigantesque recalibrage, correspondant à la destruction

totale de l'hydrosystème Doubs, la voie d'eau aurait des virages encore trop serrés et devrait déroger aux normes de la navigation européenne à grand gabarit (convois poussés de 4 400 tonnes).



Le projet de canal Rhin-Rhône à grand gabarit s'appuyait sur une série de fausses évidences. Son promoteur unique, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), comptait sur l'ignorance des décideurs pour leur faire avaler les plus grosses couleuvres. C'est ainsi qu'était mis en avant le « petit bout qui manque » entre Saône et Rhin.

D'abord, cette chimérique liaison Mer du Nord – Méditerranée ne manque à personne, hormis à ceux qui y en tireraient un profit immédiat (constructeurs de canaux, transporteurs fluviaux...). Elle n'a pas d'utilité publique en matière de transport de marchandises.

Mais surtout, ce « petit bout » n'est petit qu'en apparence, sur une carte à plat, en kilomètres linéaires. Pour prendre conscience du caractère pharaonique du projet, il suffit de le regarder en trois dimensions.

Les quelques vérités simples contenues dans le présent document sont déjà connues des plus hauts responsables (la quasi-totalité des ministères s'opposent en silence à ce projet Rhin-Rhône). Mais il reste à convaincre un certain nombre d'élus mal informés et de décideurs, soit naïfs, soit trop proches des chambres de commerce, influencées par le lobby du BTP (bâtiment et travaux publics). Ce dernier est en effet l'allié de la CNR, et fait miroiter, comme elle, des retombées économiques faramineuses pour ouvrir de nouveaux « chantiers du siècle ».

Il n'y a pas de « petit bout qui manque » sur la liaison Rhin-Rhône. Plutôt que d'engloutir des dizaines de milliards de francs dans ce projet insensé, il est nécessaire d'améliorer l'infrastructure ferroviaire (loin d'être saturée entre Bourgogne et Alsace), et de privilégier le transport fluvial là où il est le plus pertinent, dans le bassin rhénan et le nord de la France (Seine comprise) d'une part, sur le Rhône et sur la Saône d'autre part. Il faut en même temps favoriser le transport par conteneur, avec des plates-formes d'échange eau/rail/route performantes aux extrémités des voies navigables.

Plus que de nouvelles infrastructures lourdes, la France a besoin d'un fort volontarisme en faveur du transport combiné, et d'un schéma directeur des transports cohérent. L'outil d'une telle politique n'est pas le bulldozer, mais la réglementation, la fiscalité et surtout un grand courage politique face au lobby routier d'une part, et d'autre part face au petit lobby lyonnais de la CNR et de son « protecteur », le député-maire de Lyon Raymond Barre.

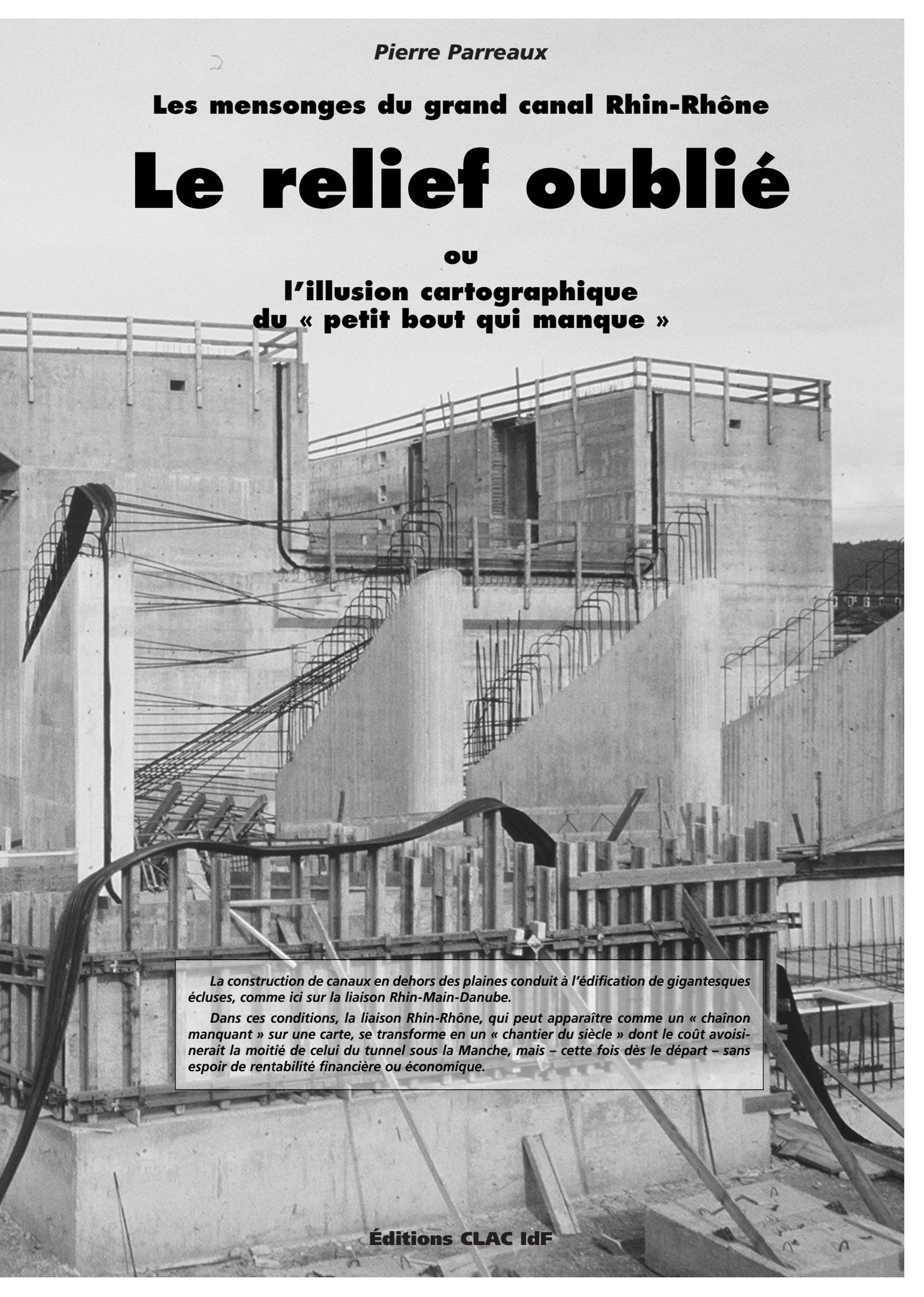
Pierre Parreaux

Les mensonges du grand canal Rhin-Rhône

Le relief oublié

ou

**l'illusion cartographique
du « petit bout qui manque »**



La construction de canaux en dehors des plaines conduit à l'édification de gigantesques écluses, comme ici sur la liaison Rhin-Main-Danube.

Dans ces conditions, la liaison Rhin-Rhône, qui peut apparaître comme un « chaînon manquant » sur une carte, se transforme en un « chantier du siècle » dont le coût avoisinerait la moitié de celui du tunnel sous la Manche, mais – cette fois dès le départ – sans espoir de rentabilité financière ou économique.