

Séance du 8 octobre 2015

Les voies fluviales en France. Quel avenir ?

Gérard BOUDET

Académie des Sciences et Lettres de Montpellier

MOTS CLÉS

Liaison Rhin-Rhône, Canal du Midi, Sète, Aigues-Mortes, Sel, Seine-Dunkerque.

RÉSUMÉ

Les voies fluviales jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle ont été le moyen de transport le plus usité. La naissance du transport ferroviaire dès 1845 a rapidement pris une part de plus en plus importante de son activité au point qu'un siècle plus tard le transport fluvial ne représentait plus que 10% du trafic global. Aujourd'hui c'est le transport routier qui est le moyen logistique le plus utilisé à plus de 80%. Il est aussi le plus polluant. Il représente 43% des émissions de gaz à effet de serre. Dans quelle voie devons-nous nous diriger ? La décision de l'arrêt brutal des travaux de liaison Rhin-Rhône : était-elle une bonne décision ? Quel projet fluvial pour demain ? Comment devons-nous intégrer nos projets structuraux logistiques, compte tenu des impacts écologiques ?

Le transport fluvial en France a été le mode de transport le plus utilisé par l'homme depuis la plus haute antiquité. Les temps modernes l'ont détrôné au point qu'aujourd'hui il n'est plus que marginalement usité. Il a eu ses heures de gloire jusqu'aux années 1860 où un nouveau mode de transport : le rail, a eu sa préférence.

1. L'état des lieux du transport fluvial.

Aujourd'hui, bon nombre de colloques internationaux, tels que les Grenelle 1 et 2 de l'environnement, les derniers accords de Paris sur la Transition Énergétique, préconisent le développement du fluvial, afin de limiter la consommation d'énergies fossiles, génératrices de gaz à effet de serre.

Pour mémoire, en France pour l'année 2016, le transport routier était responsable pour 43%, des émissions de gaz à effet de serre. Le transport fluvial, avec les moyens de motricité actuels, est quatre fois moins gourmand en énergie donc en pollution atmosphérique. Le transport ferroviaire a lui aussi sa place dans les programmes de réduction de gaz à effet de serre.

On constate malgré cet atout que depuis le début des années 1960, le transport routier a pris non seulement le pas sur le ferroviaire mais plus encore sur le fluvial qui ne représente en France, que 3% de part du marché national pour 17% pour le transport ferroviaire. Des mesures récentes favorables au transport routier viennent potentiellement freiner le développement du transport fluvial. Un décret de 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres autorise, à compter du

1er janvier 2013, les véhicules de transport routier de plus de quatre essieux à circuler entre 40 et 44 tonnes sur le territoire national. Par ailleurs, la loi « Transport » adoptée le 24 avril 2013, qui aurait pu favoriser le fluvial, a considérablement allégé le projet d'écotaxe inscrit dans la loi de finances, pour finalement l'abandonner deux années plus tard. Ce projet faisait suite aux décisions et volontés des politiques qui en janvier 2012 souhaitaient faire du transport fluvial et ferroviaire les moyens de transport d'avenir en le portant à 22% d'ici 2022.

L'utilisation du fleuve comme moyen de déplacement des marchandises est encore un sujet d'actualité, mais une priorité semble aujourd'hui se dessiner de plus en plus au sein des plans économiques des régions et en particulier pour l'Occitanie. Il s'agit, au moyen de ces canaux, de développer le transport fluvial touristique, nécessitant la mise en œuvre de faibles investissements tout en générant des retombées économiques importantes. La voie fluviale est ainsi transformée en cours d'eau, utilisée par des embarcations de faible jauge, où des vacanciers sans permis particulier occupent les voies destinées à l'origine à la batellerie marchande !

Il n'en est pas de même pour nos voisins Européens, où le fluvial plaide pour ses avantages écologiques, de faibles coûts, d'une grande fiabilité et très sécuritaire, au regard d'un réseau français plus qu'obsolète, qui met aussi la France en difficulté de concurrence face aux autres modes de transport.

Il est difficile, compte tenu de la double utilisation de nos canaux, de transporter des marchandises n'acceptant que des gabarits de navigation d'un autre siècle et de partager ces voies d'eau avec des usagers non expérimentés.

De plus, le manque d'investissement sur les réseaux ferroviaires et fluviaux favorise le transport routier qui ne cesse de se développer et représente plus de 80% du fret. L'impact écologique sans cesse grandissant menace notre planète. Nous en avons pour preuve, les récents travaux de doublement de l'Autoroute A9 à hauteur de Saint-Jean-de-Védas, qui ont coûté 1 Milliard d'Euros pour la mise en service de 12 voies de circulation sur 23 kilomètres. À quand le triplement de l'A9 et des réaménagements qui lui seront nécessaires ?

Les statistiques économiques montrent que plus de la moitié des marchandises transportées correspond à la classification de pondéreux, c'est-à-dire de produits à faible valeur ajoutée, tels que les combustibles minéraux, déchets métalliques ou ménagers, produits chimiques, gaz, produits pétroliers. Tous ces produits pourraient potentiellement être transportés par le fluvial, moyennant des installations adaptées.

Cela a été le cas pour le transport du sel produit sur les marais salants d'Aigues-Mortes et de Salin-de-Giraud, où des aménagements adaptés ont permis, en rejetant le transport routier, de favoriser le débouché du sel de déneigement par la modicité des prix de transport par le Rhône. Dans les années 2000-2005, on a enregistré plus de 300 000 tonnes/an transportées par barge de 2 000 tonnes, soit l'équivalent de 12 000 tracteurs routiers de 24 tonnes, en moins sur les routes et autoroutes. Hélas en Juillet 2012, l'heure a sonné pour le dernier voyage de transport fluvial de sel d'Aigues-Mortes : la péniche « Macarena », longue de 75 mètres et large de 7,20 m, fabriquée à Paris en 1955 et assemblée à Chalon-sur-Saone, a transporté 750 tonnes de sel avec une vitesse de 5 km/h sur le canal et 12 km/h sur le fleuve, empruntant le canal du Rhône à Sète, par l'écluse de Saint Gilles, le petit Rhône et navigué à partir d'Arles sur le Rhône pour rejoindre son port d'attache Solaize au sud de Lyon.

Le sel du midi est un produit de faible valeur ajoutée. Il double son prix par route, dès qu'il atteint la ville de Lyon. C'est dire que pour augmenter la zone de chalandise des pondéreux, il est nécessaire de faciliter les installations de manutention en créant des infrastructures propices, telles que : fleuve/route, fleuve/rail ou comme nous le verrons plus loin, Mer/Route.

L'union européenne s'est donné pour ambition de transférer le trafic de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement. C'est pour cela qu'il y a quarante ans cette année, le projet de liaison Rhin-Rhône, voyait le jour.

Nous avons déjà évoqué, dans cette Assemblée l'épopée du creusement du canal de Suez en 1869 sur 162 kilomètres. Aujourd'hui, nous évoquerons la liaison Rhin-Rhône, deux fois plus longue, celle qui devait relier Dole à Mulhouse. Dans l'histoire de notre Région, en évitant de remonter jusqu'à la création des fosses Mariennes creusées il y a plus de 20 siècles, nombre de canaux ont vu le jour. Tout près de nous, le canal de Beaucaire, celui d'Arles à Bouc, le canal du Midi et tant d'autres. Tous ces canaux avaient une justification économique : faciliter l'accès au fleuve et l'utiliser pour le transport des marchandises. La création du canal du Midi a contribué à l'activité du port de Sète, en amenant du fret comme les céréales et le sel. On constate aujourd'hui que ce canal entretient plus le tourisme fluvial que la batellerie marchande. N'étant plus au gabarit Européen, cette artère fluviale malgré des sursauts d'avenir essentiellement proférés par un de nos anciens Présidents de Région, est toujours dans l'attente d'un développement durable....

1.1. Les nécessaires travaux de mise au gabarit des voies navigables.

Pour être en harmonie avec les directives européennes, et pour que la batellerie marchande soit compétitive, il faut transporter les marchandises avec des barges de 2 000 tonnes environ de capacité. Ce qui dans certains cas, peut amener les bateliers à coupler deux barques avec un seul pousseur et former un convoi de 4 000 tonnes. Pour cela il faut un tirant d'eau de l'ordre de 4 mètres. La réalisation de ces travaux de mise aux normes, impacte forcément l'environnement, qu'il soit visuel, géographique ou hydraulique. Je pense notamment aux belles allées de platanes qui bordent le canal du Midi. Platanes qu'il faudrait nécessairement déplacer. Difficile d'envisager une mise au gabarit avec un canal du midi classé au patrimoine de l'UNESCO. L'impact est donc important et les travaux qui vont avec, le sont aussi. Deux points sont à résoudre : l'impact environnemental et le financement.

Les grands projets d'amélioration ou de modernisation des voies navigables que la France a lancés sont peu nombreux, du fait qu'environnement et finances publiques ou privées constituent des freins incontournables pour la réalisation des travaux. C'est le cas pour la liaison Rhin-Rhône. Lancé en 1978 par Raymond Barre, alors Premier Ministre, ancien maire de Lyon, le gigantesque projet de relier le Rhône au Rhin devait permettre à la France d'avoir accès à l'ouverture vers l'Europe du Nord par des échanges commerciaux et ce, sur plus de 12 500 km.

La réalisation de ce projet aurait donné lieu à un immense chantier qui devait terminer son œuvre en 2010. En 1992, le Ministre de L'Écologie et du développement du Territoire a arrêté définitivement ce chantier. En cette même année, le 25 novembre 1992, était inauguré en Allemagne la fin du grand chantier reliant le Rhin au Danube, donnant ainsi au trafic fluvial allemand une liaison directe entre la mer du Nord et la mer Noire.

1.2. Une occasion manquée ?

Aujourd'hui, c'est au tour des Tchèques à faire la Une des projets Européens. Vivant dans un pays enclavé au cœur de l'Europe, les Tchèques ont toujours rêvé d'avoir un débouché maritime. Une vieille idée de 1989 est revenue à l'ordre du jour : construire un canal entre le Danube, l'Oder et l'Elbe. En reliant trois grands bassins fluviaux européens, ce canal participerait à l'ambition qu'a l'Union européenne de développer

son réseau de voies navigables. Ce projet d'une ampleur inédite pour le pays, soulève cependant de nombreuses questions, mais la volonté existe.

Pour la France, face à l'abandon en cours de réalisation de la liaison Rhin-Rhône, le projet de liaison entre la Seine et l'Escaut est enfin ressorti des cartons.

Devant toutes ses hésitations, la France n'améliore toujours pas ses voies navigables, si ce n'est les quelques travaux d'adaptation. Aujourd'hui seulement le cinquième des voies sont utilisables avec des barges de 1 500 tonnes. Se pose à nous la question de l'avenir du transport fluvial en France.

2. Quel avenir pour le transport fluvial en France ?

Aujourd'hui que représente notre trafic fluvial par rapport à nos voisins Européens ? Les Pays-Bas transportent six fois plus de marchandises que nous par voie d'eau, pendant que les Allemands en transportent quatre fois plus. Pour nos équipements fluviaux, nos anciens avaient vu grand, puisque sur les 38 000km de canaux existants en Europe, 8 500 km sont en France. Nous disposons du plus grand réseau fluvial Européen mais il n'est pas aux normes...

2.1. Le constat.

Aujourd'hui, plus de 80% des transports de marchandises passent par le trafic routier. Est-ce une volonté politique ?

Un des derniers événements récents montre que la volonté des Français n'est pas de voir aboutir des projets visant à limiter les transports routiers. La mise en place de boîtiers GPS sur les entrées-sorties d'autoroutes afin de taxer les transports routiers n'a pas fait longue vie. L'idée de la mise en place de cette taxe par le Grenelle de l'environnement en 2007, devait permettre le financement d'infrastructures pour la mise en œuvre de transports plus respectueux de l'environnement. Elle a été mise en place et abandonnée en 2013. Cette écotaxe existe cependant en Suisse et en Allemagne.

Aujourd'hui, le ferroviaire de fret n'est pas à l'ordre du jour, les événements récents montrent qu'avec la dette de la SNCF épongée par l'État, il est difficilement envisageable pour SNCF Réseaux, de se lancer vers des programmes d'infrastructures lourds. Une « Révolution industrielle » s'impose, tout en sachant que les dix années qui arrivent ne permettront pas la mise en œuvre d'un programme capable d'absorber l'augmentation des marchandises de fret. Les conclusions du récent rapport présenté au Gouvernement, le rapport « Philippe Duron », n'envisage pas de donner les moyens suffisants à la SNCF pour répondre à ces besoins.

2.2. Examinons les forces et les faiblesses du transport fluvial.

2.2.1. Les forces :

a) Les faibles coûts.

Dans le coût de transport, le carburant représente le tiers du coût, c'est autant que le poste de main d'œuvre. Le coût du transport fluvial est **quatre fois moins élevé** que le fret routier, mais il est moins rapide. C'est la raison essentielle qui donne une nette préférence au transport routier. Cette désaffection, lorsqu'on pose la question est toujours la même ; c'est plus rapide, il n'y a pas de rupture de charge, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de déchargement/rechargement intermédiaire. Le fluvial est donc utilisé prioritairement aujourd'hui pour les longs trajets, les matériaux, céréales, sel, les engrais, le verre recyclé, les sablières -3 millions de tonnes en 2017- c'est-à-dire des produits qui ne peuvent supporter des coûts de transport importants.

Le marché des pondéreux en France est donc tributaire des coûts de transport mis à la disposition des producteurs. La flotte fluviale française du fret est majoritairement composée d'unités de petit gabarit dont le coût de revient à la tonne transportée est au moins, deux fois supérieur à celui des unités de grand gabarit. On assiste aujourd'hui à une récession du nombre de bâtiments. Une grande partie de notre flotte est encore constituée de péniches de type « Freycinet », du nom du Ministre des travaux publics dans le gouvernement de Jules Dufaure sous la III^{ème} république. Le gabarit de ces barques est de 400 tonnes. Ce gabarit de Freycinet a été porté dès 1950 de 400 à 1 500 tonnes. En 70 années, la France avait modernisé le cinquième de son réseau. Aujourd'hui, sur 8 500 kilomètres de canaux, 1 800 km seulement sont au gabarit Européen.

b) Les transports de matières dangereuses plus sécurisés.

Les matières dangereuses, les pièces hors gabarit, Iter... exigent par la route de grosses contraintes logistiques. Par la voie d'eau, ces mouvements de matières dangereuses seraient mieux canalisés, par le transport fluvial, plus sûr, donc mieux gérés.

c) Le faible impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

Outre le faible impact sur la couche d'ozone, le transport fluvial permet l'usage de carburants plus écologiques et mieux adaptés tel que le GNL, gaz naturel liquéfié. Des bateaux circulent déjà sur l'axe mer du Nord/Mer Noire. Ils utilisent ce carburant bien moins polluant que le gazole. Aujourd'hui quatre projets sont financés par L'Europe, il s'agit des projets allemand, germano-hollandais, hongrois et romano-bulgare. Pour la France, les projets en sont encore au stade des études, notamment sur Strasbourg et sur le port de Lille pour la construction d'un point d'avitaillement. Le projet de relier aux deux terminaux méthaniers de Fos, le bassin du Rhône présente ainsi des potentialités, projet qui n'est pas encore à l'étude mais qui présente un intérêt évident pour réduire les coûts de transport tout en respectant d'autant l'environnement.

Ce gaz, cependant nécessite des points de ravitaillement spécifique puisque la température de stockage est de -163°C. Grâce à une coordination des actions ministérielles européennes, ce carburant « propre » vient d'être placé comme un atout incontournable pour le développement des transports grandes distances dans le cadre de la transition énergétique.

d) L'appui de l'Europe qui met tout en œuvre pour utiliser le fluvial.

Les pays d'Europe ont déjà fait une grande partie des grands travaux d'infrastructure pour utiliser au mieux le mode de transport fluvial. 1992 la liaison Rhin-Danube par les Allemands... Aujourd'hui, le chantier Rhin-Rhône, est en sommeil, malgré la mobilisation des organisations de la batellerie française. Il vient d'être classé par l'État comme « projet à horizon lointain », en termes clairs, ce dossier sera d'actualité à partir de 2050.

e) Moins d'impacts dus aux travaux sur les réseaux routiers.

L'augmentation des transports routiers engendre des réalisations de travaux routiers de plus en plus importants, doublements d'autoroutes comme des renforcements d'ouvrages d'art. Pour toutes ces réalisations, des mesures compensatoires pour préserver l'environnement ont généré des coûts supplémentaires très importants. Il serait bon, peut-être, d'établir le cumul de toutes ces dépenses supplémentaires et de les comparer aux investissements qui auraient pu être réalisés pour le développement du transport fluvial.

2.2.2. Les faiblesses :

a) Nos voies navigables sont en grande partie obsolètes.

En Europe, le transport fluvial représente 7% sur l'ensemble des transports, contre 75% pour les transports routiers. Toutefois, les 70% d'opérateurs européens qui battent pavillon allemand, sont en réalité belges ou néerlandais. En France le fluvial ne représente que 3% du simple fait de l'état de navigabilité de nos réseaux. L'Allemagne représente à elle seule la moitié du transport fluvial Européen. Elle présente toutefois, une « topographie fluviale » toute aussi comparable à celle de la France, et la situation favorable de nos voisins allemands n'est que le fruit d'un effort d'investissement centenaire sur des voies d'eau à gabarit suffisant.

En France, de la mise en place 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 fait l'objet de toutes les attentions de l'État, comme l'atteste la citation célèbre de Napoléon 1^{er}, « Ce ne sont points des palais ni des bâtiments que l'Empire a besoin, mais bien des canaux et des rivières navigables ».

C'est vrai que la mise en service du rail, dès les années 1840 a mis un frein brutal au développement du fluvial, par une guerre des prix acharnée. Paulin Talabot avec la création de la Compagnie des chemins de fer PLM a rapidement pris une large part des marchés de transport dans le midi de la France. Un point très important à cette période était la nécessaire rupture de charge pour amener les produits sur les embarcations. En général, les marchandises étaient acheminées par route jusqu'au point de chargement. La ville de Beaucaire, de par sa situation sur le Rhône, était spécialisée dans ce type de transbordement, par la mise en place de quais aménagés. Les sapines étaient alors chargées de façon aisée. Les pionniers des chemins de fer ont résolu les problèmes de rupture de charge ou de transbordement, en construisant des voies qui traversaient les fabriques. C'est ainsi par exemple que tous les salins du Midi de la France étaient « embranchés », c'est-à-dire reliés au réseau ferroviaire par un embranchement particulier. Cette suprématie du ferroviaire perdurera jusqu'au début des années 1960, date à laquelle les embranchements particuliers ont été abandonnés.

Durant toute cette période faste, le ferroviaire nous a fait oublier nos canaux. Notre longueur d'avance, que nous avons au fil du temps constituée, s'est dégradée grandement, au point qu'aujourd'hui d'immenses travaux sont nécessaires. La volonté des pouvoirs politiques a toujours été de réaliser de grands projets, mais beaucoup d'entre eux se sont heurtés à deux écueils : l'impact environnemental et le financement.

b) La nécessaire prise en compte des facteurs écologiques.

Les innombrables lois, qu'elles soient sur l'eau, les classements de zones Natura 2000, les ZNIEF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) pour ne citer qu'elles, donnent aux investisseurs des handicaps qui ne leur donnent pas envie d'entreprendre. Je pense aux constructeurs du Mont-Saint-Michel. Qu'auraient-ils fait devant pareille législation ? Il en est de même avec Paul Riquet et son canal du Midi.

Afin d'illustrer mon propos, je vous présente le cheminement du Projet de liaison Rhin-Rhône qui a abouti à une non réalisation et celui du projet Seine-Nord Europe qui fait l'objet de toute l'actualité pour la batellerie et entre aujourd'hui dans le domaine des projets réalisables.

Le problème est donc sensible et compliqué à la fois. Les deux exemples, l'un abandonné, l'autre qui se substitue au premier, qui est en cours d'étude et ce depuis dix ans au moins, nous montrent que si nous voulons réussir pour la réalisation de grands projets, nous devons anticiper les nombreux aléas qui ne manqueront pas d'apparaître sur le chemin de la réalisation et qu'une volonté extrême sera nécessaire pour aller jusqu'au bout de la réalisation.

3. Les grands projets étudiés.

3.1. Le projet de liaison Rhin-Rhône.

Tout d'abord un rapide historique du projet.

Au milieu du XVIII^{ème} siècle, un canal reliant le Rhône au Rhin vit le jour sous le premier Empire, mais ce n'est qu'en 1834 que l'ouverture de la liaison de Saint-Symphorien à Strasbourg avec les embranchements entre Mulhouse et le Rhin fut effective.

Le projet de 1978 de la liaison Rhin-Rhône répondait aux directives européennes. Il était de créer une liaison fluviale de grand gabarit, c'est-à-dire permettre au fluviomaritimes de 4 400 tonnes de naviguer entre la Méditerranée et la Mer du Nord, soit Rotterdam-Marseille, en prenant la liaison fluviale de la Saône et du Doubs.

Ce projet du canal à grand gabarit Rhin-Rhône était déjà inscrit au Plan dès 1961. Les priorités des gouvernements d'alors avaient laissé silence les projets d'infrastructures des voies navigables en France, malgré l'obsolescence de nos canaux. Ce n'est donc qu'en 1978, par une déclaration d'Utilité Publique que le projet de création du canal Rhin-Rhône est promulguée pour dix ans le 30 juin 1978, pour être ensuite prorogée de 10 années supplémentaires en 1988.

En 1992, les travaux de mise à grand gabarit de la Saône sont arrêtés à la suite d'une action en justice menée par la coordination d'associations de protection de la nature et de la décision gouvernementale enterrant définitivement le projet.

3.2. Le projet par lui-même.

Le standard des embarcations de 4 400 tonnes est de : 190 mètres de long, 12 mètres de large, 3,50 mètres de tirant d'eau et 7 mètres de tirant d'air. Pour permettre ce trafic, il était nécessaire de réaménager le lit de la Saône et du Doubs, avec d'importants travaux de franchissement du seuil de Belfort – 150 mètres-par une batterie d'écluses.

Ce projet répondait à une volonté de « rattraper le temps perdu », puisque les pouvoirs politiques depuis les travaux de Charles de Freycinet, n'ont rien réalisé. Durant cette période seuls les transports de voyageurs avaient été privilégiés. C'est dans ce but qu'en complément de tous les avantages écologiques de ce procédé de transport tant sur la sécurité des manutentions de matières dangereuses que sur le caractère économie d'énergie, il était opportun de profiter de la liaison Rhin-Danube réalisée par l'Allemagne.

Les estimations du trafic pour l'année 2020, fondées sur la projection d'un doublement du trafic nord-sud tous modes de transport confondus, oscillent entre 10 et 13 millions de tonnes/an et 4 et 5 millions selon les cabinets d'études. Ce dont on est sûr, c'est qu'aujourd'hui c'est seulement 80 000 tonnes de marchandises diverses qui transitent sur le canal actuel avec nos bonnes barques « Freycinet » de 250 tonnes. Ce qui est peu au regard des échanges routiers transfrontaliers avec l'Europe du Nord.

Les détracteurs du projet à l'époque, prônaient la non saturation du réseau routier et encourageaient l'alternative du rail sur un axe qui existe déjà : l'axe Lyon-Mulhouse. Des plates-formes multimodales (rail-route-eau) en Alsace et en Bourgogne permettraient de faire le lien entre le Rhin et le Rhône par le rail à moindre coût et plus rapidement. D'autre part, pour les échanges commerciaux à l'échelle régionale, les transporteurs disposent déjà du canal Freycinet qui est adapté au milieu géographique et permet à des péniches de transporter jusqu'à 400 tonnes.

De plus la mise en place de ce canal menaçait directement l'approvisionnement en eau potable des riverains. Les arguments mis en avant par l'ensemble des

organisations écologistes concluent que ce canal fragilise l'écosystème, par l'eutrophisation (pollution organique engendrant un déficit d'oxygène), l'appauvrissement de la faune, notamment des espèces les plus nobles comme les poissons.

Des études hydrauliques menées indépendamment par des bureaux d'études d'experts ont mis en garde des risques potentiels d'aggravation des inondations à l'aval sur la Saône, avec notamment un risque de concordance des crues sur la Loue et le Doubs.

Toutefois, malgré la décision gouvernementale de 1992 statuant à l'abandon pur et simple du projet Rhin-Rhône, en février 1995, sous la pression de Raymond Barre, devenu président de l'association Mer du Nord – Méditerranée, la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire (dite loi Pasqua) programme la réalisation de " la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin " : « *la liaison fluviale doit être construite en 2010 et c'est EDF (Électricité de France) qui devra la financer avec les bénéfices qu'elle fait en achetant à la CNR l'électricité produite par le Rhône. Le problème du financement, qui avait jusque-là incité les gouvernements précédents à reculer devant la réalisation du projet, est résolu... En janvier 1996, la Société pour la Réalisation de la Liaison Fluviale à grand gabarit Saône-Rhin, baptisée SORELIF, dont le capital est souscrit à parité entre EDF et la CNR, est créée. Elle est maître d'ouvrage délégué et maître d'œuvre.* ».

Durant l'été 1996, à l'instigation du Premier Ministre Alain Juppé, une consultation publique menée auprès des riverains a montré clairement la forte opposition des populations au projet : sur 5 citoyens qui se sont exprimés, 4 sont contre le canal.

L'enquête d'utilité publique expirera en juin 1998. D'ici là, la CNR doit acquérir tous les terrains situés sur l'emprise du canal et donc réaliser les enquêtes parcellaires et les études hydrauliques. Les procédures d'acquisition des 3 700 ha agricoles nécessaires à la réalisation du canal sont en cours depuis novembre 1996. Tout sera mis en œuvre par les opposants au projet pour retarder sa réalisation. Des achats de parcelles agricoles seront réalisés par l'association de défense afin d'engager de longues procédures d'expropriation. D'autre part, la CNR en application de la Loi sur l'Eau de 1992 doit lancer une importante étude d'impact, évaluant ainsi les nombreuses mesures compensatoires, tout cela afin de lancer au plus vite une enquête publique se terminant fin 1997.

Ce projet de réalisation est toujours dans les cartons, une étude de 2009 menée par les entités économiques de Franche-Comté, démontre le bien fondé économique de ce canal mais les choses en restent là. Cela me fait penser au projet similaire : le pont sur le Rhône à Barcarin près de Salin-de-Giraud. Projet proposé par Napoléon III qui attend toujours sa réalisation après plusieurs tentatives infructueuses.

Si le projet de liaison Rhin-Rhône n'a pas vu le jour, c'est essentiellement l'importance des impacts environnementaux qui a pesé sur la décision et non le financement. Se pose alors pour nous la question de l'avenir du développement du transport fluvial en France. Les travaux de reprofilage, de creusement de cours d'eau ont un impact écologique tel que, peut-être, le rail est la voie que nous devons suivre !

Un autre projet voit le jour actuellement. Il concerne la liaison Seine au Nord de l'Europe.

3.3. Le Canal Seine-Nord Europe.

Ce n'est qu'en 1997 lorsque l'abandon du projet Rhin-Rhône a été définitif que le projet Seine-Escaut a été mis à l'ordre du jour. En 2002 un tracé est retenu. Il sera

inscrit l'année suivante comme « projet structurant des transports français » et fera partie des trente projets prioritaires dans le futur schéma transeuropéen du transport.

Un compromis État-Région devait être trouvé « rapidement », en juin 2018, soit 21 ans après, le projet voit enfin le jour avec un engagement de l'État pour une mise en service au « deuxième semestre 2027 ». Le plan de financement est bouclé avec l'apport de l'Union Européenne pour 1.8 milliards d'€ et un complément de 2.9 avec l'État et les collectivités. Le bilan impact écologique/CO2 montre que ce projet était hautement souhaitable.

Le projet de canal de 106 kilomètres de long et 54 mètres de large, reliant l'Oise à Compiègne au canal Dunkerque-Escaut a vocation d'être le maillon manquant entre la Seine et le réseau fluvial de l'Europe du Nord, pour le transport de marchandises entre les pays du Bénélux et la région parisienne.

Ce projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an. Il s'inscrit dans une certaine continuité, puisqu'il existe aujourd'hui le canal Crozat, qui durant le 19^{ème} siècle a répondu au besoin logistique de l'économie locale.

Mais qu'en est-il de notre Région Occitanie ?

4. La volonté de la Région Occitanie.

Il y a une volonté pour la Région Occitanie de développer le transport fluvial mais... Notre Région a investi lourdement dans le port de Sète et sur le Canal Maritime reliant le Petit Rhône par l'écluse de Saint Gilles et Sète pour favoriser le transport fluvial. Les services de la Région ont souhaité mettre au gabarit de 2 000 tonnes le canal des étangs. Celui qui relie Aigues-Mortes à Sète. C'est ainsi que les Salins du Midi ont réalisé avec la Région Languedoc-Roussillon la création d'un appontement sur le canal maritime reliant le port d'Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi. Ce projet entrainait en droite ligne avec les orientations de développement logistique de la Région et plus encore du doublement de l'activité du port de Sète. À cet effet, une digue avait été créée pour assurer le transbordement des barges sur des bateaux maritimes en tout temps. Ce projet coûteux de l'ordre de 150 millions de l'époque, n'est pas utilisé de façon rationnelle, du simple fait que les barges qui débouchent du canal des Étangs ne sont pas au gabarit de 2 000 tonnes. Le canal des Étangs souffre aujourd'hui d'une désaffectation des bateliers du fait de la limitation de navigabilité, qui est de l'ordre de 800/1000 tonnes. Le canal est cependant utilisé pour le développement touristique par de petites embarcations louées par des compagnies touristiques pour naviguer en toute quiétude sur nos canaux. Avec le temps, sa destination logistique a été complètement dévoyée. À court terme, il est pour les élus, plus rentable de développer le trafic touristique moins dispendieux que les mises au gabarit Européen à mettre en œuvre.

Des essais, innovants mais pas toujours rentables....

4.1. Le « Mer-Route ».

En 2003, un de nos élus a présenté un rapport au Premier ministre l'invitant à mettre en œuvre une intéressante idée du développement du transport « rail-route », avec la nécessité de recourir davantage au cabotage maritime sur l'axe Italie-Espagne afin de réduire le transit sur l'A9. Il proposa alors de placer le transport combiné « mer-route » dans des conditions qui le rapprocherait du combiné « fer-route » et « fluvial-route ». Il

estima qu'à court terme le cabotage maritime pouvait constituer une chance pour le développement de l'emploi sur les places portuaires. Ces projets n'ont pas abouti.

4.2. Les autoroutes ferroviaires.

Le développement des autoroutes ferroviaires françaises, soutenu par les financements publics, lancé en 2007 par la société Lorry-Rail a été beaucoup plus lent qu'espéré, handicapé par les tâtonnements technologiques sur le matériel roulant et le poids des investissements sur le réseau ferroviaire français. Aujourd'hui trois axes sont en fonctionnement, un « Le Boulou-Luxembourg » sur une distance de 1 050 km et un autre lancée en 2016, « Le Boulou-Port de Calais » sur 1 400 km. Pour le franchissement des alpes, un seul reliant la station d'Aiton à Orbassano en Italie sur 165 km est en fonctionnement.

Il est à souhaiter que le développement de ce type d'autoroute ferroviaire, fragile aujourd'hui, puisse un jour être mis en œuvre en d'autres pays d'Europe pour augmenter les fréquences donc le fret. Le projet d'une autoroute ferroviaire atlantique, lancée en 2007, reliant le pays basque au nord de la France sur 1050 km, projet phare du Grenelle de l'environnement, a connu une gestation difficile, au point qu'aujourd'hui il est quasiment abandonné. Un projet reliant Marseille à l'Europe du Nord est aujourd'hui un projet mort-né.

Actuellement la région Occitanie n'affiche pas de projets innovants pour l'avenir du transport fluvial de marchandises, mais annonce des programmes plus vendeurs pour le tourisme vert.

Malgré cela, le port de Sète tente avec un maigre budget de 100 M€ de continuer le reprofilage du canal du Midi pour porter le gabarit de transport à 2 000 tonnes et mettre à profit ses investissements permettant le transbordement des barges. On en est loin aujourd'hui. Le volume de marchandises transitant par l'écluse de Saint Gilles point d'entrée- sortie avec le Rhône est un bon indicateur de l'activité économique du transport fluvial. On constate qu'en 2012 le trafic annuel a été de 700 000 tonnes. Il est aujourd'hui à 350 000 tonnes.

Le port de l'Ardoise affiche un volume de fret annuel de 80 000 tonnes. Tous ces chiffres sont bien faibles face au trafic routier. Une étude de 2016 lancée par la Région prévoyait que le transport des déchets collectés dans les villes pourrait être assuré par des barges. Ces déchets seraient ensuite traités dans des déchetteries situées à proximité. Malgré plusieurs relances, la Région Occitanie s'est montrée très silencieuse à mes investigations.

Vous me trouverez un peu pessimiste, mais rassurez-vous il n'en est rien, car tout reste à faire sur l'immense chantier de cet avenir de la voie fluviale en France. Les travaux sur les fleuves, les cours d'eau, les canaux, nécessitent des investissements très importants. Mais le plus contraignant aujourd'hui est la nécessaire prise en compte des impacts environnementaux.

À l'usage, il est difficile d'envisager de tels projets sans une volonté politique. Se pose alors la question : devons-nous continuer à développer le transport routier en connaissant tous les méfaits qu'il apporte ou accepter les impacts découlant du développement fluvial ?