



Saône-Moselle, le canal de l'absurde !

Dix ans après l'abandon du projet de grand canal Rhin-Rhône passant par le Doubs et l'Alsace, un projet revient avec le même objectif de relier mer du Nord et Méditerranée, mais cette fois-ci par la Saône et la Moselle. Hier comme aujourd'hui, il s'agit d'un projet déraisonnable, d'abord du fait de l'inutilité économique des liaisons navigables à grand gabarit entre bassins fluviaux. Ce projet est aussi incohérent compte tenu des insuffisances locales en eau et destructeur de patrimoine naturel, si essentiel à la garantie d'un bien majeur : l'eau des générations futures.

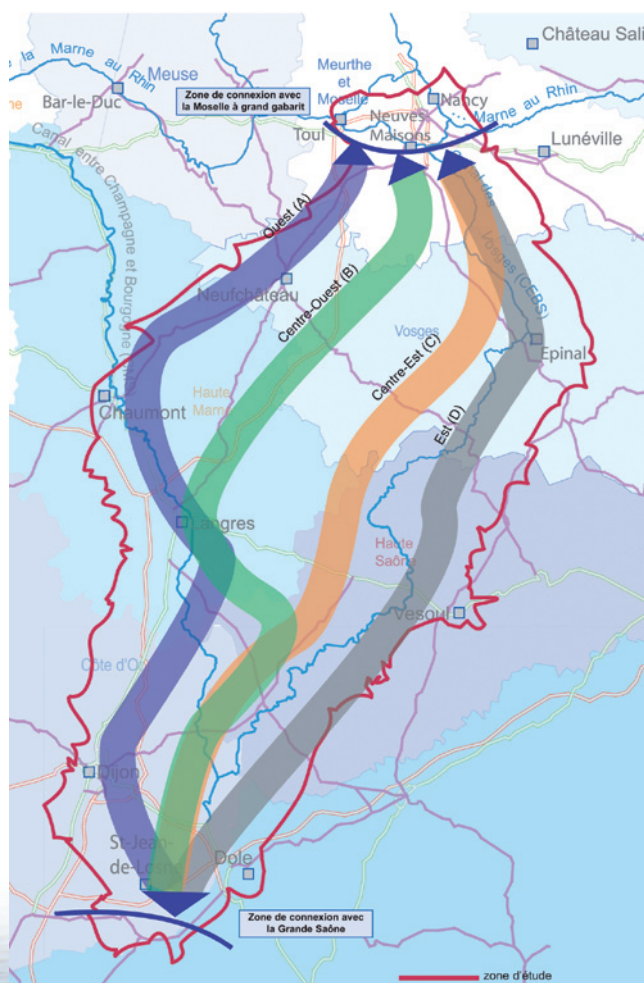
Ce sont autant de raisons qui opposent les associations de protection de l'environnement et de consommateurs à ce nouveau projet de l'absurde : il ne faut pas se laisser abuser par l'illusion cartographique, la voie d'eau n'a jamais été et ne sera jamais la solution pour franchir les montagnes...

Lors du Grenelle de l'Environnement, le président de la République, dans son discours du 25 octobre 2007 s'est exprimé en ces termes :

« Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé ».

« Nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. »

Le projet.....



Le projet de liaison Rhin-Rhône a pour but de créer une liaison fluviale à grand gabarit entre les vallées de la Saône et de la Moselle. Il devrait permettre le passage de péniches de 4 400 tonnes pour relier le Rhône au Rhin.

Ce projet date déjà de plusieurs décennies : deux variantes avaient été proposées dans les années 60 :

- l'une passant par le Doubs retenue et abandonnée en 1997, du fait de nombreuses oppositions,
- l'autre passant par la Saône et la Moselle, abandonnée alors du fait des insuffisances de la ressource en eau pour l'alimenter.

C'est cette dernière qui ressurgit cette fois-ci avec la réalisation d'études prospectives. Quatre couloirs de passage sont actuellement à l'étude (carte ci-contre).

Dans le contexte actuel, où les économies d'énergies fossiles deviennent un objectif majeur, alors que les transports de marchandises sont effectués principalement par la route, ce mode de transport et ce projet peuvent sembler des réponses adaptées et sont, pour cette raison, soutenues par les développements du Grenelle de l'environnement dans la loi Grenelle 1.

En fait, il est aisé de démontrer que ce projet constitue une vraie fausse bonne réponse, pour des raisons économiques (en termes de logique de transports) et pour des raisons écologiques (ressource en eau toujours insuffisante).

En effet, quelle que soit son implantation, non encore finalisée, le canal passerait par des vallées d'altitude, en n'utilisant qu'en partie seulement les cours d'eau ou canaux actuels : ce serait donc un projet créé *de novo*, soustrayant de grandes quantités d'eau aux écosystèmes et donc **lourd de conséquences**.

Carte des couloirs de passage potentiels © VNF

Aspects hydrologiques.....

S'agissant d'une voie d'eau, il est tout naturel de s'inquiéter de sa faisabilité même, et donc des possibilités de l'alimenter en eau.

> Rappelons tout d'abord que le projet de canal Rhin-Rhône par la Saône et la Moselle avait été abandonné dans les années 60, du fait de la carence en eau.

De fait, sur les 40 dernières années, on constate 11 années avec plus de 30 jours d'étiage* sur la Moselle et 9 années avec plus de 30 jours d'étiage* sur la Saône. Ces périodes d'étiage* se sont étendues (en 2003) jusqu'à 96 jours pour la Moselle et 78 sur la Saône. Autant de jours où la navigation ne peut se faire. La rareté globale de l'eau, logique en tête de bassin, et l'importance des étiages* obligent ainsi les concepteurs du projet à envisager des réservoirs volumineux (plusieurs dizaines de millions de m³) en amont des bassins versants et des pompes de bief en bief*, consommateurs d'énergie.

> Le gel de la voie d'eau, encore possible dans les régions en altitude (90 jours de gel dans les Vosges), constituerait une autre raison de sa fermeture à la circulation.

> Enfin, avec le réchauffement climatique en cours, l'accentuation des phénomènes climatiques extrêmes doit être prise en compte très sérieusement concernant un ouvrage dont le fonctionnement dépend de son alimentation en eau : sécheresse (et étiage*) ou fortes et violentes pluviosités (et crues). Dans tous les cas, ce réchauffement climatique ne devrait qu'accentuer le manque d'eau sur les bassins versants avec comme effets la diminution de la fonctionnalité de la voie d'eau et la fragilisation de ses intérêts économiques.

Aspects socio-économiques.....

> > > Une infrastructure qui ne répond pas aux réalités économiques, ni aux enjeux actuels.

e' est dans le domaine socio-économique que l'on voit ressurgir les notions de maillon manquant au sein d'un réseau fluvial à grand gabarit européen, d'hinterland du port de Marseille-Fos, de désenclavement de régions entières (Rhône-Alpes), etc. Comme si les aménageurs du territoire n'avaient pas compris la leçon de Rhin-Rhône par le Doubs en 1997 : si ce projet a été abandonné, ce n'est que pour des raisons économiques. Il ne faut pas se laisser abuser par l'illusion cartographique : la voie d'eau n'a jamais été et ne sera jamais la solution pour franchir les montagnes !

> En effet, nous ne sommes plus à l'époque où des pondéreux pouvaient circuler sur plusieurs semaines entre Méditerranée et Mer du nord. Il n'y a plus d'industries lourdes intracontinentales, les pondéreux se font rares, les produits doivent circuler rapidement, au coût minimal (les stocks sont sur les camions) et sans rupture de charge (changement de mode de transport). Délocalisations et modes de productions, types de marchandises, toutes ces données nous permettent de douter des chiffres avancés quant au trafic attendu sur cet axe Méditerranée-Mer du nord.

> Si l'objectif d'une telle infrastructure est bien l'économie des énergies fossiles utilisées dans le transport par route, objectif que nous ne pouvons que soutenir, nous attendons qu'il soit transcrit dans des politiques d'aménagement du territoire cohérentes. Or l'étude socio-économique réalisée l'explique parfaite-

Les chiffres

- Entre 200 et 250 km de canalisation à créer au sein des vallées de la Saône et de la Moselle, vraisemblablement.
- Le projet concernerait 3 régions (Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine), 6 départements (Côte d'Or, Jura, Haute-Saône, Haute-Marne, Vosges et Meurthe-et-Moselle) et des centaines de communes.
- Entre St-Jean-de-Losne (21) (altitude 180 m) et Neuves-Maisons (54) (altitude : 220 m), un col (altitude : 350 m) pour l'option la plus basse. Cela représente un dénivelé cumulé de 300 m et nécessiterait la construction d'une trentaine d'écluses d'une dizaine de m de chute d'eau.
- Une voie d'eau au gabarit Vb*, de 60 m de large, pour une emprise totale de 70 à 100 m de large, comportant le moins de courbes, permettant le passage de convoi de 185 m de long et 11,40 m de large.
- Disparition de milliers d'hectares de terres agricoles.
- Destruction et reconstruction de dizaines de ponts routiers et ferroviaires.
- Pour un volume de 40 à 50 millions de m³, son alimentation en eau (plus de 12 m³/s) nécessiterait le fonctionnement de nombreuses pompes, du fait de l'insuffisance de la ressource.
- Des dizaines de zones naturelles protégées à des titres divers, (espèces, biotopes, ressource en eau) seraient atteintes.
- Deux bassins versants, gérés par deux agences de bassin : celle de Rhône Méditerranée et Corse et celle de Rhin-Meuse, chargées, entre autres, de l'application de la Directive Cadre sur l'Eau, c'est à dire la restauration d'une bonne qualité de l'eau des masses d'eau souterraines et superficielles en 2015.
- Financement des études (un million d'euros) par les Conseils régionaux de Rhône-Alpes et Lorraine.
- Coût du projet estimé par Voies navigables de France (VNF) de 7,6 à 10 milliards d'euros (HT) suivant le couloir choisi. Il est à noter que les projets d'infrastructure n'ayant pas dépassé leurs coûts estimés n'existent vraisemblablement pas en France. Et si, comme pour l'ex-projet du canal Rhin-Rhône par le Doubs, on rajoute les intérêts intercalaires (obligatoires puisque tout l'ouvrage devra être réalisé pour être utilisable et amorcer sa rentabilité), le coût devrait avoisiner les 15 milliards d'euros (HT).
- Financement à la seule charge des contribuables : Etat, VNF, collectivités locales.

ment : dans son annexe II, « Comparaison de chaînes de transport alternatives », on trouve ainsi cette citation : « pour qu'une chaîne routière bascule vers un transport fluvial + trajet terminal routier, on considère que l'avantage prix de celui-ci doit être de l'ordre de 20 % ». Ceci ne serait possible qu'en imposant une réduction des coûts du transport fluvial de 50 %. Le report de la route vers la voie d'eau dans ces conditions est illusoire : « il ne serait pas raisonnable de comptabiliser de report de la route vers la voie d'eau ».

Les inconvénients liés à la nature même de ce mode de transport (sa lenteur, sa fragilité face aux contraintes climatiques, la lourdeur de sa gestion, etc.) expliquent le manque d'entrain de ses utilisateurs potentiels.

Ainsi, même dans la vision la plus optimiste, le scénario bleu, de l'aveu même de ses promoteurs, cette liaison ne serait conceva-



ble que dans le cas de la poursuite de la croissance économique et des flux de transports, associés à un dysfonctionnement des modes alternatifs et à l'absence d'une politique volontariste ferroviaire !

> On peut noter également la réduction de l'attrait des zones traversées en matière touristique.

> Enfin, il est vraisemblable que la récession qui s'annonce remettra profondément en cause notre rapport au monde et nous obligera à reconsidérer de façon drastique nos besoins et les moyens d'y répondre. Dans ce nouveau contexte, il y a fort à penser que ce projet trouve enfin son issue définitive, son abandon ! Les centaines de milliers d'euros déjà dépensés par les collectivités régionales et l'Etat n'en seront que plus regrettés.

Aspects environnementaux.....

> Impacts paysagers

Proportionnels à l'ampleur des travaux de génie civil, ces impacts seront importants sur les hautes vallées, plus resserrées, plus sinueuses. Les cicatrices de ces travaux marqueront à jamais les paysages des hautes vallées de la Saône ou de la Moselle, quels que soient les traitements paysagers ultérieurs. L'impact sur le patrimoine construit varie selon les tracés mais serait classé comme « globalement fort » : une vingtaine de zones ou sites classés sont répertoriés. **Ce projet constituerait donc une perte importante de patrimoine paysager rural et urbain.**

> Impacts physico-chimiques

Concernant les parties de cours d'eau et canaux actuels empruntés par le projet, les travaux et le fonctionnement de la voie d'eau, par l'érosion qui en est issue, remettraient en suspension des sédiments riches en toxiques, métaux lourds particulièrement. **Des contaminations de la ressource en eau potable et des chaînes alimentaires sont donc vraisemblablement à attendre.**

> Impacts hydrobiologiques

Il est impératif de considérer qu'un cours d'eau n'est pas seulement constitué de sa partie visible : il est alimenté par tout un bassin versant et est accompagné dans son lit majeur* par une nappe d'eau souterraine, la nappe alluviale, ressource majeure en eau potable pour les populations riveraines. Les transferts d'eau entre ces différentes parties, l'intensité des fonctionnements des écosystèmes associés garantissent la pérennité et la qualité des eaux superficielles et profondes.

Dans tous les cas, **ce projet aurait des conséquences majeures sur la ressource en eau**, qu'il emprunte le cours de la rivière ou soit créé dans son lit majeur* : le canal déroberait plus de 12 m³/s au milieu naturel avec ou sans le développement de réservoirs d'eau en amont.

L'impact d'un projet tel que le canal Saône-Moselle serait d'autant plus important qu'il se situe en amont des bassins versants, vers le seuil de partage des eaux. Ces notions écologiques sont largement comprises par les acteurs de l'eau (particulièrement par les Agences de bassin) et elles ne peuvent plus être minorées ou niées en terme d'aménagement du territoire : elles constituent le fondement de la politique de l'eau et doivent s'imposer dans l'étude de tout projet où l'eau est présente.

Enfin, le réchauffement climatique en cours devrait nous imposer encore plus de prudence dans la réalisation de tels aménagements et dans la prise en compte de leurs effets sur la ressource en eau et les nappes alluviales.

> Remarques

1) Le grand gabarit de la liaison n'existe pas *de facto* entre Marseille (13) et St-Jean-de-Losne (21) pour différentes raisons :

- le port de Marseille n'est pas relié au Rhône (tunnel du Rove effondré),
- seuils divers sur le Rhône (Arles) réduisant sa profondeur et sa navigabilité,
- tirant d'air* sous les ponts de Lyon insuffisant, imposant un nombre réduit de couches de conteneurs sur les navires (2 au lieu de 3).

2) La démonstration de l'inutilité de ce type de projet a déjà été faite en réel : il s'agit de la liaison interbassin entre le Rhin et le Danube. Les trafics y sont faibles et stables, le train opérant beaucoup plus efficacement sur le même axe.

> Impacts directs et indirects sur la biodiversité et les écosystèmes naturels

En tout état de cause, si elle devait emprunter le cours d'eau ou son lit majeur*, l'infrastructure aurait des effets importants, chimiques ou mécaniques, sur la biodiversité, particulièrement des zones humides. Elle en réduirait de plus les fonctionnalités écologiques et par suite la qualité des aquifères. **Ceci constituerait un gaspillage inadmissible de patrimoine naturel.**

Directs ou indirects, ces effets seraient vraisemblablement renforcés par la récession de la vie sur Terre comme par le réchauffement climatique.

Il est difficile d'en dire plus du fait des incertitudes dans lequel se trouve le projet quant aux différents couloirs possibles.

La richesse et l'importance du patrimoine naturel rencontré par le projet sont notables. Val de Saône, Bassigny ou vallée de la Moselle constituent des zones à patrimoine vivant riche et que de nombreuses conventions ou régimes protègent. Les inventaires réalisés présentent :

- 2 à 4 zones Natura 2000 suivant le tracé,
- 344 zones naturelles d'intérêt faunistiques et floristiques (ZNIEFF) de type I, essentiellement sur la vallée de la Saône et en Haute-Marne (couloir Ouest),
- 39 ZNIEFF de type II, plus précieuses, sur les vallées de la Saône et la Moselle,
- 6 zones d'intérêt communautaire (ZICO),
- 7 zones de protection spéciale (ZPS), dont la vallée de la Saône, le Bassigny, la vallée de la Lanterne ou la basse vallée du Doubs,
- des dizaines de sites sensibles, soumis à des politiques de protection variées par les Conservatoires naturels, entre autres. Forêts alluviales en Val de Saône, vallées de la Moselle et de la Lanterne, abritant des espèces d'importance patrimoniale, vertébrées (oiseaux ou batraciens) ou invertébrées liées à l'eau représentent des enjeux forts sur lesquels la France s'est engagée devant la communauté internationale. Elles constituent des milliers d'hectares qui seraient fragilisés, voire détruits irrémédiablement, car nous ne croyons pas beaucoup à l'efficacité des mesures dites compensatoires.

> Autres effets directs et indirects

On ne s'appesantira pas sur les impacts du chantier, même s'ils débordent largement la zone d'emprise et resteront pour certains, définitifs.



Alternatives possibles et nécessaires aux trafics actuels Nord-Sud.....

Dans un premier temps, c'est sur la réduction des trafics que doivent peser les efforts de notre société afin de rationaliser les usages de l'énergie comme des ressources naturelles.

Néanmoins, pour réaliser les économies d'énergies fossiles (et la réduction des gaz à effet de serre) et pour préserver le patrimoine naturel commun (l'eau entre autres), **les réorientations du fret devront se tourner vers le transport ferroviaire** : sous conditions d'en améliorer les performances, technologiques et humaines, le rail constitue un mode de transport fiable en toute saison, rapide, proche des usagers et économe en énergie fossile. De fait, les 4 à 15 millions de tonnes prévues par les scénarios de l'étude

socio-économique en 2025 pourraient facilement être absorbées par quelques dizaines de trains par jour sur le même axe.

> Remarques

Nos associations attendent donc une étude comparative en termes de coûts, d'efficacité, de bilan écologique global avec le développement d'une autre alternative plus souple et plus rapide : le transport ferroviaire. L'actuelle comparaison avec le report modal théorique (en termes de capacité) de la route vers la voie d'eau ne constitue pas une bonne analyse du projet Saône Moselle.

Saône-Moselle, un projet au bilan globalement très négatif, face aux enjeux du XXI^e siècle.....

Difficultés fonctionnelles du fait de la pénurie d'eau, justifications socio-économiques insuffisantes, inappropriées, impacts majeurs sur les écosystèmes et la ressource en eau, l'analyse de ce projet amène à des conclusions particulièrement négatives : faisant fi de biens collectifs tels que l'eau ou la biodiversité, il ne répond absolument pas à la notion d'utilité publique. De plus, il s'inscrit très mal dans une politique d'aménagement durable des territoires, en ne prenant pas assez en compte la raréfaction des ressources naturelles ou les changements climatiques en cours.

Il faut donc trouver ailleurs les raisons de vouloir réaliser le projet de grand canal Saône-Moselle...

Nous attendons toujours une politique d'aménagement du territoire réaliste, prenant en compte les véritables besoins humains, innovante et ambitieuse :

- entretenir soigneusement, développer l'utilisation du réseau ferroviaire actuel,
- passer d'un train par jour du Luxembourg à Perpignan (la Magistrale Fret) pour un seul sens (le retour étant le lendemain) à quelques dizaines dans les deux sens.

Voilà des objectifs ne nécessitant pas de grands projets pharaoniques et qui seraient pourtant beaucoup plus efficaces en termes de politique des transports : nous ne pourrions que les approuver et les soutenir !

* Glossaire

Bief : plan d'eau d'un canal compris entre deux écluses.

Etiage : correspond à la période de l'année où le débit et le niveau d'un cours d'eau atteignent leur point le plus bas.

Gabarit Vb : gabarit de voie fluviale permettant le passage des plus gros navires existants, convoi avec pousseur de 185 m de long, 11,40 de large, s'enfonçant de 3 m à 4,5 m dans l'eau et de capacité allant jusqu'à 4 400 tonnes.

Lit majeur : zone inondable qui peut être occupée par la rivière en période de forte crue et occupée par la nappe d'eau souterraine, dite alluviale.

Tirant d'air / tirant d'eau : Hauteur d'un navire au dessus de l'eau / Profondeur d'un navire en dessous de l'eau.

« Les impacts de l'humanité se définissent plus par ce qu'elle choisit de ne pas détruire que par ce qu'elle décide de créer. »

E.O. Wilson, biologiste ayant popularisé le terme de biodiversité

Sources

> Liaison Saône-Moselle. Les premiers résultats de l'étude technique et environnementale. Comité de pilotage du 19 décembre 2007.

> Etude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Marseille-ports de la mer du Nord et de l'Europe du nord. VNF Direction interrégionale de Nancy, Octobre 2005.

Réalisé par



Franche-Comté
Nature Environnement



Collectif Saône et Doubs
vivants / Sundgau vivant



Commission
de protection des eaux



UFC 21

Avec le soutien
des Verts Lorraine