Chronique rhodanienne : Le canal Rhin-Rhône, débat sur un projet

Jean-Pierre Rissoan

► To cite this version:

Jean-Pierre Rissoan. Chronique rhodanienne : Le canal Rhin-Rhône, débat sur un projet. Géo-carrefour - Revue de géographie de Lyon, 1995, Fait partie d'un numéro thématique : Les districts industriels : traditions et innovations, 70 (1), pp.77-79. 10.3406/geoca.1995.4193 . halshs-01672648

HAL Id: halshs-01672648

<https://shs.hal.science/halshs-01672648>

Submitted on 26 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

J.-P. RISSOANLaboratoire d'Economie
des Transports, Lyon*Chronique rhodanienne***Le canal Rhin-Rhône :
débat sur un projet**

D'un débat organisé par les étudiants de l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon, sur le projet de canal Rhin-Rhône, ressortent non pas des lignes de force, mais une série d'oppositions entre tenants et adversaires d'un projet dont l'origine remonte aux années qui ont précédé la loi du Rhône et la fondation de la Compagnie Nationale du Rhône. Sans être neutre sur ce propos, nous nous sommes efforcé d'établir un argumentaire contradictoire en résumant les propos des protagonistes.

LE POINT DE VUE DE LA CNR

Patrick Guilhaudin, directeur général de la CNR, rappelle brièvement l'état général du réseau navigable en France, état qui au vrai, ne permet pas d'employer le terme de "réseau". On peut à ce propos, reprendre l'expression utilisée par Mme Chassagne dans le rapport qu'elle adressa au ministre des Transports et où elle présente les voies fluviales françaises comme "des autoroutes reliées par des chemins vicinaux". Les "autoroutes" sont la Seine, le canal de Dunkerque à Valenciennes, la Moselle, le Rhin et l'axe Rhône-Saône ; les "chemins vicinaux" sont les canaux du réseau Freycinet datant du XIX^e siècle et guère améliorés depuis, le gabarit restant celui des automoteurs de 38,50 m. Cette situation est préjudiciable à la voie d'eau et le directeur général en fait remonter la responsabilité à l'époque du président Pompidou dont la politique budgétaire "condamna" ce mode de transport.

Entre Rotterdam et Fos-sur-Mer, distants de 1 700 km, 1 500 km sont déjà accessibles aux automoteurs à grand gabarit et le projet de canal vise tout simplement à construire ce "chaînon manquant" du réseau de l'Europe fluviale. D'autant plus que le besoin est pressant : les échanges intra-européens se multiplient et se multiplieront, des possibilités s'offrent de voir les produits de l'Europe rhénane "descendre" vers l'Europe du sud et les pays d'Afrique du nord, et le "couloir" rhodanien risque la saturation routière et ferroviaire. Dans cette conjoncture, la voie navigable offre d'évidents avantages : son faible coût à la tonne/kilomètre transportée par rapport à la route et au chemin de fer ; son faible degré de pollution tant en termes de pollution atmosphérique (faible émission de gaz carbonique) que phonique, la sûreté du transport des matières dangereuses (avec des cales à double paroi, voire trois si l'on ajoute celle du conteneur). De plus, la voie d'eau est à-même de relever le défi des transports modernes avec ses automoteurs porte-

conteneurs, ses plates-formes multimodales etc. Un convoi poussé de deux barges (4 000 TPL) représente la charge de 200 camions.

Concernant le coût du projet (17 milliards), celui-ci ne représente guère que 2 % des investissements à venir dans les infrastructures terrestres. Surtout, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (février 1995) a défini de nouvelles sources de financement : la "rente" du Rhône. Grâce aux usines de la CNR, le Rhône produit 25 % de l'hydroélectricité du pays, cette énergie est vendue à un prix modeste à EDF qui bénéficie par là-même d'une rente. La loi prévoit que EDF devra reverser une partie de sa plus-value pour financer le projet. Quant à l'impact sur l'environnement paysager, le canal Rhin-Rhône, en fonctionnement sera peu pénalisant : il est parfaitement possible de construire un bon environnement paysager comme en témoignent les berges du canal Rhin-Main-Danube récemment ouvert à la navigation.

On peut enfin regretter que les bureaux d'études qui ont travaillé pour la CNR soient contestés alors qu'ils ne le sont pas lorsqu'ils travaillent pour d'autres donneurs d'ordres.

**LE POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION
MER DU NORD-MEDITERRANEE**

Pour Marc Schreiber, son délégué général, l'argument essentiel est celui de l'achèvement : il s'agit de faire aboutir un grand projet d'aménagement du territoire dans lequel des sommes importantes ont déjà été investies et, ne serait-ce que pour rentabiliser ces investissements, il convient de "boucler" le projet. Surtout, un aménagement fluvial est par nature polyvalent. La construction d'une voie d'eau n'aboutit pas simplement à la mise en place d'un vecteur de transport des marchandises. Elle permet des travaux de maîtrise des eaux (drainage, irrigation, prévention des inondations), elle permet la mise en place d'un réseau d'alimentation en eau pour les industries riveraines ou les villes. A sa faveur, des terrains industriels peuvent être aménagés, des microcentrales installées. Enfin, cette voie d'eau est également ouverte à la navigation de plaisance. Par conséquent, la construction d'un canal n'est pas seulement favorable à la navigation fluviale mais à toute une série de personnes morales ou physiques et il convient de passer de la notion d'usagers à celle de bénéficiaires, ces derniers devant participer au financement de la voie. Cette polyvalence de la voie d'eau est à la base de la réfor-

me de structure de 1991 (création de Voies Navigables de France et de diverses taxes affectées aux recettes de VNF).

Résumant son propos, l'orateur énonce que le choix de la construction de Rhin-Rhône est triple :

- choix de politique européenne : il s'agit de mettre définitivement au rebut la politique du glaci-s alsacien, d'ouvrir l'Europe rhénane sur l'Europe du Sud,

- choix d'une politique d'aménagement du territoire : le canal impulsera l'économie de l'est de la France, créant un axe qui ne passera pas par Paris (ce qui, relève M. Schreiber, ne facilite pas les choses quant à la prise de décision...). La loi du 4 janvier 1980 demande d'ailleurs aux collectivités locales de prévoir l'aménagement du territoire adjacent au canal pour la réception des activités, lesquelles collectivités pourront bénéficier d'un plan d'accompagnement),

- choix de politique des transports : l'axe Rhin-Rhône, déjà pourvu en autoroutes, voies ferrées et tubes, sera enfin doté d'une voie fluviale à grand gabarit, ce qui permettra un véritable choix modal pour les chargeurs. Un choix qui pourra se porter sur la voie d'eau laquelle est le mode le plus écologique.

LE POINT DE VUE DES ECOLOGISTES

La réflexion de Mme Coulet qui est à la fois hydrobiologiste et militante œuvrant dans le cadre de la FRAPNA, est de toute autre nature et la conduit à s'opposer vigoureusement au projet.

La canalisation détruit l'écosystème rivière. La rivière c'est l'axe principal avec son courant, mais aussi ses bancs de graviers, ses îles, les arbres des rives, les bras secondaires et les bras morts, sa plaine alluviale et c'est aussi cette sorte de fleuve souterrain qu'est la nappe alluviale. La rivière est donc un immense puzzle ou plus exactement un système dont tous les éléments sont solidaires. Solidarité entre l'amont et l'aval mais aussi solidarité transversale : en crue, l'eau s'étale dans la plaine, elle recharge la nappe et celle-ci restitue son eau au moment des étiages. Solidarité verticale également : les îles et les bancs de graviers jouent un rôle de filtre, les arbres des rives piègent aussi les eaux de ruissellement chargées de nitrates, d'engrais, c'est aussi le cas des marais. Les bras secondaires et les bras morts sont de véritables réserves biologiques. Ils servent aussi de refuge pour la faune en cas de pollution. La rivière est donc un système complexe parfaitement organisé et c'est cette complexité qui fait sa résistance. La communauté scientifique est unanime sur ce point : les aména-

gements lourds modifient la structure physique des fleuves et rivières. C'est une rupture d'équilibre d'autant plus considérable qu'elle est permanente et irréversible.

Le canal Rhin-Rhône propose le passage d'engins à grand gabarit non seulement sur le Rhône (1500 m³/s) et la Saône (400 m³/s) mais sur le Doubs (100 m³/s) et sur un affluent du Doubs : 7 m³. Et il est bien évident que le poids de l'aménagement est d'autant plus lourd que la rivière est petite. Mme Coulet prévoit les conséquences suivantes :

- transformation du Doubs en escalier d'écluses et rectification du lit avec l'intervention sur 58 km de méandres (avec rupture de la solidarité amont-aval par l'accélération du flux des crues et l'augmentation des risques d'inondations),

- modification importante du réseau hydrographique superficiel et souterrain (le canal sera creusé dans un massif calcaire entièrement fissuré),

- dégradation de la qualité des eaux,

- disparition de 50 % des zones humides.

Au total, le coût écologique est énorme, de sorte que la question est de savoir si l'on doit sacrifier une rivière pour un bénéfice économique hypothétique ?

LE POINT DE VUE DES ECONOMISTES

C'est précisément sur ce calcul économique qu'intervient Alain Bonnafous, également hostile au projet. Le vice-président du Conseil national des transports réfute les trois arguments principaux des partisans du projet : le concept de liaison Mer du Nord-Méditerranée, l'argument de la saturation routière, l'argument économique.

Concernant le parcours fluvial transcontinental (de Rotterdam à Marseille), A. Bonnafous prend l'exemple de l'exploitation possible du canal Rhin-Main-Danube : un transport fluvial entre Rotterdam et Odessa via le canal RMD demanderait 26 jours de navigation soit quatre fois plus que le parcours d'un caboteur qui rejoindrait les deux ports en empruntant le détroit de Gibraltar et cela coûterait dix fois plus. Les longs parcours fluviaux transcontinentaux n'ont, selon lui, aucun sens. La voie fluviale n'a guère qu'une vocation de pénétration continentale. Ainsi le Rhin véhicule 150 millions de tonnes de trafic dans ses tronçons moyen et aval mais uniquement 6 millions au niveau du canal RMD car, ici, il y a une perte de temps considérable et l'on trouve alors l'autre argument.

1-Quoiqu'il existe des parcours en camion de Marseille à Glasgow via le tunnel sous la Manche, ce qui montre la surconsommation de ce mode de transport au détriment de la voie maritime.

On peut certes, par une politique globale, réaliser un transfert de flux de la route sur la voie d'eau. Mais cela n'offre aucune perspective réelle dès lors qu'il y a franchissement d'un seuil, lequel multiplie le nombre d'écluses. Dans ces conditions, le rapport prix-temps n'est en aucun cas favorable à la voie d'eau. On peut avoir, aujourd'hui, des prix offerts à 26 centimes la tonne-kilomètre entre Lyon et Strasbourg par la route : la voie d'eau, avec franchissement du seuil de la porte d'Alsace ne pourra jamais s'aligner.

-Enfin, l'argument économique s'avère réversible au niveau des emplois : n'importe quel milliard investi crée le même nombre d'emplois quel que soit le chantier. Les partisans du projet rétorqueront que le canal Rhin-Rhône créerait des emplois indirects par attraction d'industries mais lesquelles ? s'interroge A. Bonnafous qui évoque la zone industrielle du port Ed. Herriot laquelle génère très peu de trafic fluvial. Pour A. Bonnafous les méthodes utilisées pour le calcul de rentabilité de l'investissement par les sociétés de conseil pour le compte de la CNR sont inacceptables car en contradiction avec les méthodes "standard" et les statistiques de prix disponibles. Au total, à l'heure où, dans le pays mais également à l'échelle internationale, les capacités de financement se font rares, le choix de l'investissement doit se porter sur des projets qui suscitent peu de contestations en termes de rentabilité financière.

Le constat de divergence est flagrant. Le directeur général de la CNR rappela néanmoins qu'il est possible le long du canal de préserver des zones humides et d'en reconstituer d'autres. A quoi, Mme Coulet rétorqua que les zones humides artificielles ne peuvent avoir la même efficacité biologique que les zones naturelles. Il fut clair, en dernière analyse, que tout se ramena à la question-clé : l'opération est-elle rentable ? Car les opposants au projet ne sont pas hostiles à la voie d'eau en tant que telle. La FRAPNA admet que la voie navigable, si elle ne l'est pas dans son infrastructure, est "écologique dans son fonctionnement". Et, d'accord avec A. Bonnafous, elle admit la faisabilité du canal Seine-Nord qui doit relier à grand gabarit le bassin de l'Escaut à celui de l'Oise, parce que, ici, il y a sans conteste saturation (cf l'autoroute A1) et un trafic de marchandises à transférer sur la voie d'eau. Sur le seuil de la Porte d'Alsace, il en irait autrement.

L'auteur de ces lignes se permet les ajouts suivants : il n'est pas concevable qu'un chargeur réalise un voyage de Rotterdam à Marseille *via* le canal R-R, le cabotage maritime conventionnel est

conçu pour cela¹. Par contre, le Bade-Wurtemberg ou la Suisse bâloise peuvent espérer faire jouer la concurrence en utilisant les services du port phocéén, de même que Rhône-Alpes ou la Franche-Comté pourront évacuer leurs marchandises vers les ports ARA en utilisant le canal. De façon générale, il faut placer le projet dans une perspective plus large que l'Europe occidentale. Avec le canal RMD et les projets allemands vers la Pologne (et, au-delà vers l'Ukraine), la France de l'Est serait reliée à l'Europe danubienne et orientale : il n'y a pas de raisons qu'un train de 1 200 tonnes puisse traverser le continent de part en part et pas un automate de la même capacité. D'ailleurs, des parcours transcontinentaux fluviaux existent à travers la Russie d'Europe sur des milliers de kilomètres. Les perspectives de trafics dans une Europe qui s'intègre toujours davantage obligent à préparer le futur. En ce qui concerne les tonnages prévisibles sur Rhin-Rhône, les calculs semblent bien aléatoires, on ne peut s'appuyer sur la situation actuelle du mode de transport fluvial en France, celui-ci ayant été ces dernières décennies pour le moins négligé. Au contraire, cette décision d'investissement témoignerait d'une politique radicalement nouvelle en faveur de la voie d'eau et provoquerait nécessairement une réflexion chez les chargeurs et transitaires qui seront amenés à reconsidérer les solutions qu'ils donnent aujourd'hui à leurs problèmes de transports. Autrement dit, il faut voir les choses de façon dynamique et non point statique. Rappelons pour finir que la situation du projet se présente, juridiquement, de la manière suivante :

-Le projet a été déclaré d'utilité publique en 1978 et la DUP a été prorogée jusqu'en 1998.

-Le projet figure au schéma directeur des voies navigables approuvé par un décret du 17 avril 1985.

-Sa réalisation est inscrite à l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire votée en février 1995.

Un souvenir personnel : lors des dernières Journées Nationales de la Mer, en septembre 1994, le président Chirac a regretté que ce projet ne fût point inscrit à l'ordre du jour du Conseil Européen d'Essen qui devait décider de quatorze grands travaux.