

Grand canal :



13 AVR. 2006



le serpent de mer refait surface

En relançant l'idée d'un grand canal pour compléter la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée, le ministre Christian Estrosi a jeté un pavé dans la marre.

Certains ont cru à un poisson d'avril, mais on était déjà le 6... De passage à Mulhouse, puis en Côte-d'Or, la semaine dernière, le ministre délégué à l'Aménagement du territoire a déclaré que la relance du canal Rhin-Rhône était une priorité pour lui et le gouvernement. Lors du Conseil des ministres du 29 mars, ce projet a été inscrit parmi ceux qui bénéficieraient de la dotation de l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afit), au même titre que la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

« Crime contre l'environnement »

Aucun ministre n'aurait contesté la relance de ce projet, véritable serpent de mer pendant plusieurs décennies, avant d'être enterré en 1997 par Dominique Voynet, alors ministre de l'Environnement de

Lionel Jospin, avec la complicité de la plupart des parlementaires RPR de l'époque, effrayés qu'ils étaient de se présenter devant les électeurs avec une étiquette pro-canal.

Aujourd'hui sénatrice de la Seine-Saint-Denis, Dominique Voynet s'est insurgée contre l'idée de relance et a immédiatement demandé au gouvernement d'y renoncer.

« Pendant des années, avec des dizaines d'associations, je me suis battue contre ce projet insensé, heureusement abandonné dès les premiers temps du gouvernement Jospin. Pourquoi ? Parce que ce projet représentait un véritable crime contre l'environnement. M. Estrosi vient d'ailleurs de reconnaître lui-même, avec neuf ans de retard, l'aberration du tracé qui était alors prévu. Presque 10 ans après ce premier projet, voilà de

nouveau l'obsession du canal Rhin-Rhône à l'ordre du jour ; certes avec des variations, mais elles ne prennent pas en compte la faiblesse congénitale de ce projet : sa totale inutilité ».

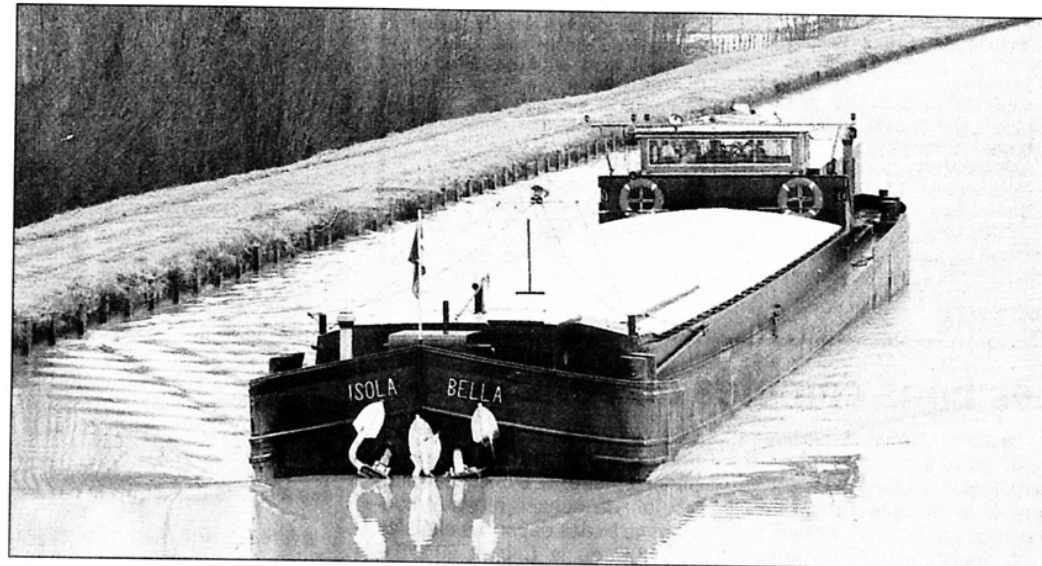
Dominique Voynet demande « la mise en œuvre sur cet axe européen du feroutage, vingt fois plus efficace en terme de capacité ». « Instruit par l'expérience du CPE, le gouvernement ferait bien de retirer ce projet sur lequel il n'a consulté personne, avant qu'il ne fasse monter la colère des habitants de toute la région concernée », a-t-elle ajouté.

Le refus de la Région Franche-Comté

En fait, trois tracés sont aujourd'hui à l'étude pour créer un axe fluvial mer du Nord-Méditerranée sans interruption entre le bassin de la Saône et le bassin du Rhin. Un premier entre Mulhouse et la Saône via le Doubs, un second de la Saône à la Moselle, et un troisième à creuser entre Port-sur-Saône et Montbéliard. Avant que les études ne soient bouclées, le ministre ne privilégie aucune des trois pistes.

C'est le conseil général du Haut-Rhin qui est chargé de l'étude d'intérêt socio-économique de la réactualisation du projet initial passant par la vallée du Doubs.

Le Conseil régional de Franche-Comté a déjà fait savoir qu'il ne mettrait « pas un sou » dans cette opération. Raymond Forni (PS) estime qu'il est absurde, alors



JEAN BECKER

Le canal du Rhône au Rhin dans le Territoire de Belfort : le projet de voie d'eau grand gabarit revient dans l'actualité dix ans après l'abandon par le gouvernement Jospin.

« qu'on a déjà assez de mal à collecter de l'argent pour financer le TGV Rhin-Rhône » de vouloir relancer un autre projet d'une telle envergure.

Jean-Pierre Chevènement, qui n'a jamais été un adversaire farouche du projet de canal, avait à l'époque fait « un choix de raison » en faveur du TGV estimant, comme le président du conseil régional franc-comtois, qu'il était impossible de mener de front les deux projets.

« Le TGV Rhin Rhône, en libérant les lignes classiques existantes du trafic voyageurs grandes lignes, offrira sur l'axe Espagne-Allemagne une alternative ferroviaire pour le transport des personnes et une ca-

pacité nouvelle pour le fret. Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'avenir, assurément beaucoup moins coûteux qu'un grand canal, dont l'efficacité économique reste largement à démontrer », estime Jean-Pierre Chevènement.

Péniches bloquées en hiver

Le Collectif Saône Doubs vivants/Sundgau vivant, né pour s'opposer au grand canal, est « dubitatif » et n'hésite pas à affirmer que cet effet d'annonce restera sans lendemain. Gilles Sené, son porte-parole, ne comprend pas « l'intérêt politique pour un mi-

nistre de relancer un tel projet, ça ne tient pas la route économiquement. Je ne vois pas ce qu'on mettrait dessus. Et en hiver ? Les péniches sont bloquées ». « Il y a déjà eu le CPE, pourquoi se ridiculiser encore plus », conclut le porte-parole. En attendant, les études sont lancées et le ministre est bien convaincu qu'un des trois projets sera exécuté. D'aucuns lui répondent déjà que les ministres passent plus vite que les péniches...

CLAUDE MISLIN

➔ RÉAGIR

Vous souhaitez réagir à cette information ? Exprimez-vous sur le « blog » de notre journal, sous l'intitulé : [blogs. alsapresse.com](http://blogs.alsapresse.com)



ARCHIVES SERGE RÉALINI

Dominique Voynet lors d'une manifestation en 1997 : « Le gouvernement ferait bien de retirer ce projet ».



Christian Estrosi

« Pourquoi se priver d'un canal ? »

13 AVR. 2006

Le ministre de l'Aménagement du territoire veut absolument relier la Mer du Nord à la Méditerranée en réduisant l'hégémonie de la route.

« Votre annonce de relancer un projet de canal reliant la Saône au Rhin laisse perplexes les élus francs-comtois et alsaciens... »

La France est en train de se doter d'un grand projet pour réduire le transport de marchandises par la route et augmenter le transport de marchandises par le fer, l'aérien, le maritime et le fluvial. Bien évidemment, là où nous lançons la réalisation du canal Seine-Nord, personne ne mettrait pas au goût du jour une liaison entre la mer du Nord et la Méditerranée. De nombreux élus des régions concernées, de l'Alsace jusque dans le sud, en passant par la Franche-Comté, plaident depuis très longtemps pour cette solution.

« Vous voulez parler des élus UMP ? »

Non, j'ai rencontré des parlementaires de tous bords.

« Raymond Forni, président PS du conseil régional de Franche-Comté, a d'ores et déjà fait savoir qu'il ne mettrait pas un sou dans un projet de canal... »

Peut-être. Dont acte. Je quitte Adrien Zeller, président du conseil régional d'Alsace qui, lui, n'est pas dans le même état d'esprit.

« Quand Dominique Voynet a enterré le projet de grand canal en 1997, c'était avec la bénédiction de certains élus de droite qui avaient peur de se représenter devant leurs électeurs avec une étiquette pro-canal... »

Mme Voynet s'était contentée de se prononcer sur un tracé via la vallée du Doubs. Elle n'a pas réfléchi un seul instant au fait qu'il y avait d'autres solutions possibles. Elle a donc mis un terme à une réflexion

entre mer du Nord-Méditerranée simplement parce qu'elle a voulu se prononcer sur un petit passage. Il me semble qu'elle n'a pas eu beaucoup de succès dans ses propres élections, notamment à Dole...

« Trois tracés sont à l'étude. L'un empruntant le Doubs, l'autre la Moselle. Le troisième, qui éviterait la vallée du Doubs, passerait où ? »

Aujourd'hui, nous étudions toutes les solutions possibles sans tabou, sachant que pour moi c'est un moyen de supprimer du transport de la route pour le reporter sur une voie navigable et, en plus, de faire une opération d'aménagement du territoire. Bien évidemment, je veille à ce que soient menées des études en terme d'impact sur l'environnement, comme en terme d'impact économique. Il y a aujourd'hui une étude concernant la Saône et la Moselle dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Voies navigables de France (VNF), une deuxième étude concerne la liaison fluviale empruntant la vallée du Doubs se fait sous l'égide du conseil général du Haut-Rhin, la troisième est une liaison fluviale empruntant la Saône jusqu'à Port-sur-Saône en se raccordant au Doubs au niveau de Montbéliard.

« Ce serait un tracé à creuser... »

Absolument, pour éviter la vallée du Doubs. C'est une mission qu'on est en train de lancer. Je dirai que VNF doit apporter son concours technique et, bien évidemment, ce dossier doit être mis à jour sur la base de données scientifiques et économiques les plus récentes.

« Et de Montbéliard à Mulhouse ? »

On pourrait augmenter le gabarit du canal existant. Quand j'aurai toutes les études sur la base des-

quelles nous consulterons les acteurs locaux, les élus et les associations pour recueillir leur avis, nous rendrons les arbitrages. Pour l'instant, on étudie. Se priver d'avoir une voie qui permette d'aller depuis la mer du Nord jusqu'aux Indes en direction de la Méditerranée, alors que la configuration de notre pays le permet, c'est vraiment dommage.

« Plus nous reporterons le trafic sur le fer et sur le fleuve, moins il y aura de poids lourds sur les routes »

« Le canal ne sera-t-il pas en concurrence avec le TG Rhin-Rhône ? »

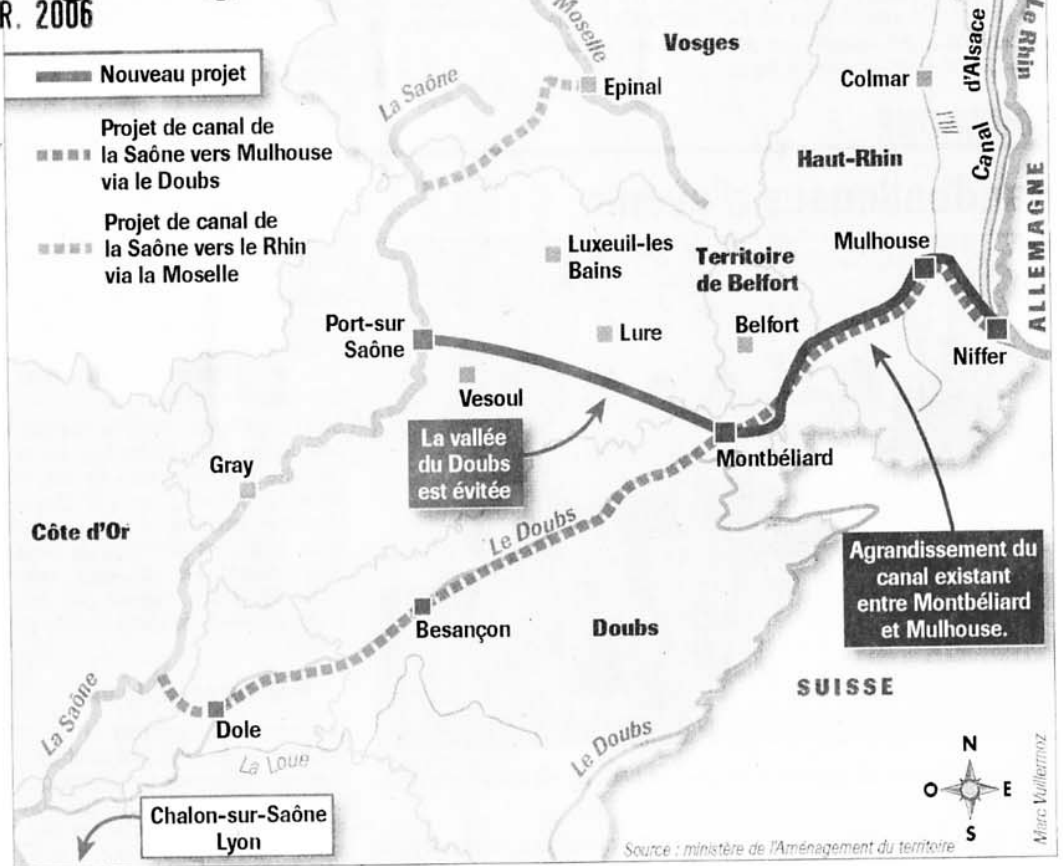
Il n'y aura aucune concurrence. Plus nous reporterons le trafic sur le fer, sur la mer et sur le fleuve, moins il y aura de poids lourds sur les routes. Et c'est tant mieux.

« Quel sera le coût ? »

Ce sont les études qui le détermineront, sachant que sur la vente des actifs de l'État dans trois sociétés autoroutières, nous dotons l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afit) de quatre milliards d'euros et que, si l'on rajoute à cela, les opérations de partenariat public et privé et les effets leviers avec les partenariats des collectivités locales, on devrait disposer de 20 à 30 milliards d'euros pour lancer un grand plan d'aménagement du territoire et de transport au niveau national. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de canal.

PROPOS RECUEILLIS PAR CLAUDE MISLIN

Les projets du canal à grand gabarit



Le projet enterré en 1997

Le projet de canal Rhin-Rhône avait pour but de mettre à grand gabarit la liaison fluviale sur la Saône et le Doubs, permettant à des convois de 4400 tonnes de relier le Rhône au Rhin pour assurer la liaison Mer du Nord-Méditerranée (Rotterdam-Marseille). Le coût de cette liaison de 229 km était estimé, selon les experts, entre 3 et 8 milliards d'euros. À titre de comparaison, la branche est du TGV Rhin-Rhône, reliant la Côte-d'Or à Petit-Croix, dans le Territoire de Belfort, devrait coûter

2,5 milliards d'euros. L'idée d'un canal à grand gabarit était soutenue par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) depuis une trentaine d'années avant d'être enterré par Dominique Voynet en 1997.

« Incohérence »

Elle avait réussi à convaincre Lionel Jospin de « l'incohérence économique et écologique » de ce qui aurait un énorme chantier en Alsace, Franche-Comté et Bourgogne. Il aurait fallu construire 24 écluses et 15 barrages mobiles,

déplacer quatorze stations de pompes, détruire et reconstruire plus de 90 ponts routiers et onze ponts ferroviaires, faire disparaître 4700 hectares de terres agricoles...

En outre, le Collectif Saône-Doubs vivants/Sundgau vivant mettait en cause l'intérêt économique de l'opération et les impacts « désastreux » sur l'environnement - notamment dans la vallée du Doubs.

C.M.