

Réaliser rapidement la desserte par voie navigable à grand gabarit des grands ports maritimes français Une nécessité aux plans de l'économie et de l'écologie

Jean Chapon

Ingénieur général (h) des ponts et chaussées, président honoraire de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

Grenelle de la Mer et pré- et post-acheminements des ports maritimes

Le Grenelle de la Mer a mis, à juste titre, l'accent sur l'importance des transports de pré- et post-acheminements pour la desserte des ports maritimes :

- au plan économique, car le coût à la tonne kilomètre des modes terrestres est plus élevé que celui du transport par mer ;
- au plan écologique car les modes terrestres sont relativement plus polluants (concernant les émissions de gaz à effet de serre) que le mode maritime... ce qui ne saurait dispenser de réduire également les émissions produites par les navires !

C'est donc tout à fait logiquement que le Grenelle de la Mer a insisté sur la nécessité de développer significativement le recours aux modes ferroviaire et fluvial pour la desserte des ports maritimes. Dans le discours qu'il a prononcé lors de sa visite au Havre le 16 juillet 2009, le Président de la République a confirmé, avec force et clarté, cette nécessité qui constitue désormais un élément majeur de la politique française en matière de transports maritimes et intérieurs. Notamment, à la condition de permettre une certaine massification des cargaisons des engins fluviaux et que la distance de transport par voie navigable s'effectue sur une longueur suffisante (supérieure à 400 / 500 km), la voie d'eau présente une incontournable utilité aux plans économique et environnemental, la route restant cependant plus avantageuse – du moins pour ce qui est du coût de transport – pour les « petits lots » sur courtes distances.

Les grands ports maritimes français étant situés au débouché à la mer de voies d'eau (naturelles ou artificielles), l'objectif du Grenelle de la Mer apparaît a priori

comme des plus réalistes ... à la condition que leur desserte par voie navigable réponde effectivement aux attentes du trafic.

Or force est de constater que la part du mode fluvial est aujourd'hui – et depuis longtemps- bien inférieure à celle du rail et de la route. Que faut-il donc faire pour que l'objectif d'un plus grand recours à la voie navigable devienne réalité ?

De l'usage de la voie d'eau

L'utilisation des cours d'eau pour transporter les personnes et les biens est pratiquée depuis que l'homme vit en société organisée. Les hommes ont vite compris que les voies d'eau devaient et pouvaient être aménagées pour permettre leur utilisation pour le transport et que des voies pourraient être créées « artificiellement » à cette même fin. Ils ont très vite appris que ces aménagements ou créations présentent des avantages débordant largement la fonction transport :

- protection contre les crues et soutien des étiages ;
- production d'énergie (même avant l'invention de l'hydroélectricité) ;
- assainissement et amélioration du régime hydraulique des zones proches de ces voies également moyen d'évacuer des déchets naturels ou produits par les activités humaines...
- amélioration de l'agrément des zones riveraines ;
- autant d'activités qui, avec le transport, font des voies navigables un outil efficace de l'aménagement du territoire.

Mais c'est progressivement - et parfois seulement dans un passé récent - qu'on a pris conscience de certaines caractéristiques propres aux opérations effectuées à courant libre ou en voies artificielles :

- Le transport fluvial peut s'effectuer à des fins commerciales ou touristiques et dans tous les cas, il est en général plus lent que les autres modes terrestres : mais si la lenteur n'est pas un défaut pour les déplacements à caractère touristique, elle peut être pénalisante pour le transport des personnes et des biens effectué avec une finalité économique... En fait, ce défaut est largement compensé par l'avantage d'une plus grande sécurité et d'une meilleure régularité et en conséquence, cette faiblesse du mode fluvial doit être sérieusement relativisée ; notamment pour les marchandises, le transport fluvial permet un « stockage flottant » pratiquement gratuit !
- Deux caractéristiques paraissent essentielles et doivent conditionner la politique en matière de voies navigables :
 - La continuité et la solidarité du milieu hydraulique naturel qui exige des précautions d'ordre technique et environnemental.
 - Le caractère d'investissement discontinu et de longue durée de vie des grandes opérations d'infrastructures qui fait que la voie navigable constitue un « bien rare » et que parce qu'il est très dépendant de sa géographie (relief - hydraulicité) le réseau d'un pays ne saurait avoir une densité comparable à celle de ses réseaux routier et ferroviaire, mais aussi que sa réalisation doit bénéficier d'un financement adapté.

Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

Une question d'hydraulique

Monsieur de Lapalisse aurait pu dire que pour faire une Voie Navigable, il faut de l'eau ! Et il aurait pu ajouter qu'il en faut suffisamment pour avoir un tirant d'eau suffisant, mais pas trop pour que les bateaux sachent où ils sont par rapport aux berges et puissent passer sous les ponts- et qu'enfin le courant ne soit pas trop rapide !

Or l'eau ne se fabrique pas, et bien que la géographie permette d'en disposer suffisamment, c'est un devoir évident de l'économiser : fort heureusement les moyens existent (avec par exemple des bassins d'épargne) de ne pas gâcher cette ressource - indispensable pour maints usages. De même, des règles et des moyens existent qui permettent de ne pas en compromettre la qualité. Mais il n'empêche qu'on ne peut pas faire une voie navigable n'importe où sur un territoire.

En raison de la continuité et de la solidarité de l'élément liquide, toute création d'une voie d'eau ou toute modification apportée en un point d'une voie d'eau naturelle a des répercussions sur l'écoulement et ses conséquences pour le modèle du lit et l'état des nappes sur une distance plus ou moins grande, mais toujours significative, se comptant souvent en km - c'est également vrai de la mer et de son action sur le littoral.

La nécessaire régularisation qui conditionne la navigabilité ne saurait signifier que l'aménagement à courant libre doit transformer les voies naturelles en canaux à débit constant. Comme c'est le cas d'une façon générale en matière de lutte contre les inondations et de soutien des étiages, il faut traiter les situations extrêmes (de fréquence centennale ou au-delà) qui sont les plus dommageables pour les riverains. Ce n'est pas parce qu'on aura effacé la crue ou l'étiage centennal que l'écologie de la vallée sera sensiblement modifiée... car la vallée n'a pas le temps de « se souvenir » des phénomènes extrêmes qui sont rares et ne durent pas longtemps. Par contre, il est certain que l'état écologique d'une vallée est conditionné par l'alternance des forts et faibles débits, qui ont une durée de retour faible (annuelle, décennale et trentenaire). C'est donc cette alternance qu'il faut préserver, faute de quoi la situation écologique sera sensiblement modifiée, (peut-être pas en mal ? mais les populations riveraines n'aiment jamais les changements d'une certaine importance !).

L'écologie de la voie sera d'autant moins modifiée – et donc les pertes pour l'écologie seront d'autant plus faibles que l'aménagement aura supprimé ou réduit les phénomènes extrêmes (crues, étiages) de longue durée de retour (centennale et au-delà), qui sont donc peu fréquents.

Mais il laissera subsister des situations – de fréquence moindre que celle des phénomènes supprimés - dans lesquelles la voie aménagée ne pourra pas être exploitée ou le sera dans de mauvaises conditions et ces situations qui seront plus fréquentes que si l'aménagement avait supprimé ou corrigé des phénomènes extrêmes de plus faible durée de retour, pèseront sur les gains pour l'économie.

Il faut donc comparer, pour un niveau donné de l'aménagement, ce qu'on perd au plan de l'écologie et ce qu'on gagne à celui de l'économie : l'aménagement optimal

doit maximiser la différence entre ces gains et ces pertes pour un horizon économique raisonnable (quelques dizaines d'années)... en n'oubliant pas que la situation naturelle n'est pas une constante et qu'il faut en permanence anticiper son évolution (notamment les changements climatiques qui conditionnent le régime hydraulique des cours d'eau).

Cela suppose évidemment qu'on sache déterminer une valeur au moins approchée des gains et des pertes : c'est en général assez facile pour l'économie, notamment en termes de transport et de production d'énergie.

C'est plus difficile pour ce qui concerne l'écologie. Mais il ne s'agit pas, en l'espèce, de prétendre à une rigueur mathématique et il n'est nullement interdit de faire preuve de bon sens en recherchant des ordres de grandeur, c'est-à-dire en ne tombant pas dans l'intégrisme consistant à considérer que l'aménagement d'une voie navigable ne comporte que des avantages en négligeant les préjudices pour l'écologie (si faibles ou rares soient-ils), ou à refuser tout aménagement au motif qu'il modifie l'écologie, quels que soient les avantages économiques qu'il procure.

Reste le cas du franchissement du seuil entre deux bassins hydrologiques, là où précisément « il n'y a pas d'eau » et où la réalisation d'un canal en amène : il est assez facile - précisément puisque le débit y sera sensiblement constant de déterminer à l'avance son effet sur la situation existante et si nécessaire de prendre des mesures - notamment en limitant au strict minimum les apports d'eau nécessaires pour alimenter le canal « au sommet » et en limitant les « pertes » par le recours aux bassins d'épargne - afin que la modification de l'état naturel soit en tous points de vue supportable et il faut effectuer la même comparaison entre les « pertes pour l'écologie » et les « gains pour l'économie », exactement comme pour l'aménagement d'une voie d'eau naturelle.

Mais les considérations qui précèdent montrent que toutes les voies d'eau ne peuvent pas être aménagées sans risque pour l'écologie. Il est évident que la régularisation perturbera d'autant moins la situation existante que cette dernière est moins irrégulière : Ainsi vouloir aménager la Loire ou la Garonne sur une grande longueur en amont de leurs estuaires « serait une folie », pas seulement au plan économique ! Il n'en est heureusement pas de même des voies du Bassin Parisien et du Nord de la France - ou des Vallées du Rhône, de la Saône, de la Moselle et du Doubs.

On sait, par ailleurs, inscrire harmonieusement les voies nouvelles dans le paysage, en donnant un caractère tout à fait « naturel » à leurs rives (rendues tout à fait comparables, pour ce qui est de la forme et de la végétation, à celles des cours d'eau non aménagés) comme le montre par exemple le canal Rhin Main Danube



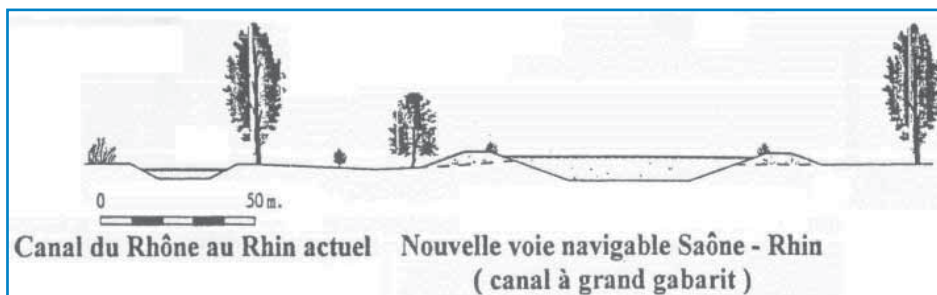
L'Institut Français de la Mer

le parti de la mer !



Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports



sur lequel il est difficile de réaliser qu'il s'agit d'une voie tout à fait artificielle. Quant à l'effet des nouvelles voies artificielles sur les zones humides, là aussi on sait - pour autant qu'on le veuille - préserver ces dernières, et cela ne date pas d'aujourd'hui : le canal du Rhône à Sète a été créé, il y a plus de cent ans dans les étangs méditerranéens, sans en altérer les zones humides particulièrement riches en espèces vivantes (poissons et oiseaux) et en flore.

Un investissement discontinu et de longue durée de vie

L'autre dominante du problème est le caractère d'investissement discontinu et de longue durée de vie que comporte, en général, la réalisation d'une voie navigable - surtout à grand gabarit. Contrairement à la route où le même camion circule successivement sur une autoroute, une route nationale ou une voie locale, le matériel fluvial à grand gabarit ne peut emprunter que les voies de dimensions adaptées. La liaison à grand gabarit n'a donc de sens que si elle est réalisée de bout en bout entre les points de chargement et de déchargement du trafic. Car c'est bien la réalisation des voies à grand gabarit, accessibles aux convois poussés de 3 000 t ou aux automoteurs de 1 300 t qui peut permettre le redécollage du mode fluvial, compte tenu de l'économie que ce matériel permet d'obtenir pour le transport de marchandises : 2,5 euros à la tonne kilomètre par rapport au rail, plus de 3,5 euros à la tonne kilomètre par rapport à la route... mais encore faut-il prendre en compte le coût des pré- et post-acheminements terrestres jusqu'au port fluvial et un coût de manutention plus élevé pour le transport fluvial : ce qui exige en général une distance moyenne de transport fluvial d'au moins 500 km pour que la voie d'eau soit plus compétitive que le rail ou la route - vérité première d'ailleurs valable pour tout mode de transport combiné !

Il faut donc réaliser rapidement (en quelques années) la liaison de bout en bout pour que l'investissement trouve son utilité, et il la trouvera d'autant plus vite que nombreux sont les gisements de trafic sur la liaison. Ne recommençons donc pas, concernant cette dernière, la faute commise pour faire le canal du Nord : commencé en 1944 sur la base d'un projet vieux de 30 ans, à peine actualisé, inauguré en 1964 - vingt ans après le début des travaux, faut-il s'étonner qu'on ait découvert à cet instant que le gabarit réalisé (800 t) ne permettait pas le passage des convois poussés ni même des automoteurs de 1 300 t... sans oublier que le poids des intérêts intercalaires

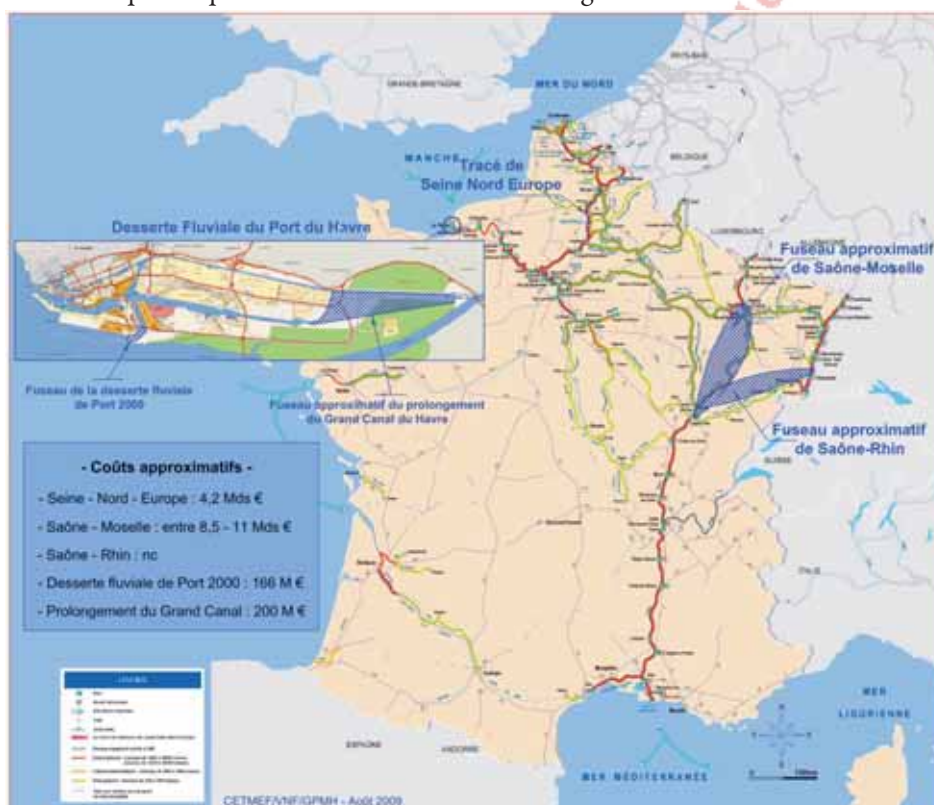
Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

pendant une construction de très longue durée peut ruiner l'opération avant même sa mise en service !

Le caractère d'investissement discontinu des voies navigables tient également à ce que certains ouvrages ne peuvent pas être agrandis lorsqu'ils ne sont plus adaptés au trafic alors qu'ils sont encore en bon état et pourraient encore fonctionner pendant de nombreuses années. Ainsi, on sait à la rigueur allonger une écluse, on ne sait pas l'élargir et il faut la reconstruire ; donc il faut réaliser ces ouvrages -dès l'origine avec leurs dimensions définitives- indépendamment de l'importance limitée du trafic qui les empruntera pendant les premières années d'exploitation.

Ce qui pose le problème du financement- et de la tarification d'usage des infrastructures lourdes, qui ont en général un rendement croissant et une longue durée de vie (physique et économique). Ce problème concerne d'ailleurs toutes les infrastructures de transport et pas seulement celles des voies navigables.



Liaisons fluviales manquantes en France

Le programme de desserte des ports maritimes par voies à grand gabarit

Les principes qui précèdent doivent dicter ce programme et sa réalisation. Comme nous l'avons dit plus haut, seuls les ports de Dunkerque, le Havre, Rouen et Marseille sont situés au débouché de voies naturelles ou artificielles aménagées ou susceptibles de l'être à grand gabarit, sur une longueur suffisante pour que le

Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

transport par eau soit compétitif.

Cela ne signifie nullement que le transport par voie navigable ne puisse présenter de l'intérêt pour Nantes et Bordeaux. Pour Nantes, outre les transports effectués dans l'estuaire entre St Nazaire et Nantes, une « remontée » jusqu'à Angers est économiquement et écologiquement envisageable et souhaitable. Pour Bordeaux, la desserte par voie d'eau peut s'effectuer – outre pour les liaisons « intérieures » dans la Gironde - par l'emprunt du Canal latéral à la Garonne jusqu'à Toulouse : même s'il est à petit gabarit, ce canal permet le transport de masses lourdes et indivisibles dépassant les possibilités du rail et de la route.

Dunkerque

Le canal Dunkerque – Valenciennes et l'antenne vers Lille et la Belgique déjà aménagés à grand gabarit offrent d'intéressantes possibilités : le doublement de l'écluse de Quesnoy sur Deule, des dragages sur des longueurs limitées de la Deule et de l'Escaut ne peuvent qu'utilement les renforcer.

Il en est de même de la réalisation de plateformes multimodales, tout au long de la voie, comme celle existant à Dourges qui a fait la preuve de son utilité.

Le principal problème à résoudre est l'achèvement du rehaussement des ponts qui traversent la voie fluviale, pour permettre le chargement des unités sur deux (voire trois) hauteurs de conteneurs ; une centaine d'ouvrages ont déjà été traités ; le rehaussement des autres ponts restants devrait être entrepris rapidement pour améliorer la performance de la desserte du Port de Dunkerque.

Le Havre et Rouen

La Seine est déjà aménagée à grand gabarit entre Rouen et l'amont de Paris ; la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent constituera un nécessaire complément de la desserte fluviale « naturelle » des deux grands ports normands.

Concernant plus spécifiquement la desserte de Port 2000 au Havre, est périodiquement évoquée la nécessité d'une écluse permettant aux bateaux fluviaux d'atteindre directement cette partie du port : est-elle vraiment nécessaire ?

La nécessité d'opérer le plus rapidement possible les navires porte-conteneurs dont le coût d'immobilisation est élevé interdit le transbordement direct sur des unités fluviales – donc impose le passage des conteneurs par un parc. Pour la même raison, il ne serait pas opportun d'immobiliser une partie des quais maritimes pour opérer des bateaux fluviaux. Dans ces conditions, la rupture de charge entre navires et bateaux étant inévitable - de même qu'elle l'est pour la route et le rail - ne vaut-il pas mieux réaliser, « en arrière » du port 2000, une plateforme multimodale conçue pour opérer avec de hautes performances les modes de transports terrestres, même si cela impose un transport de quelques centaines de mètres entre le parc « maritime » et cette plateforme ? ...bien évidemment en veillant à ce que ce transport soit le moins onéreux possible en coût direct et en délai (pas de rupture de charge, facilitations des contrôles douaniers et sanitaires...).

Par contre, le prolongement au grand canal maritime jusqu'à l'écluse de Tancarville – outre son intérêt évident pour le développement des activités portuaires du Havre – aura un effet très bénéfique sur sa desserte par bateaux de navigation intérieure.

La liaison Seine Nord Europe – outre son utilité pour les échanges entre les importants gisements de trafic que constituent la Région parisienne et le nord de la France et le Benelux – est l'autre vecteur essentiel de la desserte par voie d'eau du Havre et de Rouen.

Empruntant l'Oise – déjà aménagée à grand gabarit jusqu'en amont de Compiègne – elle franchira le seuil de Picardie, pour rejoindre vers Cambrai le réseau du nord de la France, lui-même relié au réseau du Benelux.

L'opération a fait l'objet d'un débat public – désormais obligatoire préalablement à la réalisation de toute grande infrastructure – et a été déclarée d'utilité publique le 12 septembre 2008 : son tracé est donc arrêté, de même que les sites des grandes plateformes multimodales, élément désormais indispensable de toute grande liaison par voie navigable.

Reste encore à résoudre le problème du financement de l'opération (près de 4,2 milliards d'euros) qu'il est prévu de réaliser dans le cadre d'un partenariat public / privé : la consultation correspondante est lancée, les premiers résultats étant très prochainement attendus.

Marseille

Ce port a la chance d'être situé en Méditerranée au débouché de la voie royale que constitue l'axe Rhône / Saône déjà aménagé à grand gabarit et permettant un transport fluvial sur plus de 500 km. Les écluses ne sont pas saturées ; peut-être faut-il envisager le relèvement de certains ponts de l'agglomération lyonnaise qui limitent la hauteur de chargement des unités fluviales ?

La grande question est surtout le raccordement de cet axe avec celui du Rhin et de la Moselle qui recèle d'importants gisements de trafic dont devrait logiquement bénéficier le grand port français méditerranéen – ce qui impose évidemment un franchissement de seuils.

Le projet a été initié dans les années 1960 – comportant une branche « alsacienne » qui reliait la Saône et le Rhin, et une branche « lorraine » assurant la liaison avec la Moselle : lancé beaucoup trop tôt (le Rhône et la Saône n'étaient pas encore aménagés à grand gabarit), il n'avait aucune chance d'avoir rapidement une suite positive.

Il est assez rapidement apparu que la branche « alsacienne » était économiquement la plus intéressante et la Compagnie nationale du Rhône a été chargée d'en établir l'avant-projet dont le tracé a été déclaré d'utilité publique : les terrains nécessaires avaient, dès le début des années 1990 fait l'objet d'acquisition.

Mais le projet a été littéralement « torpillé » sous la pression des écologistes – qui formulaient d'ailleurs à l'encontre du projet qualifié de « pharaonique » des objections à caractère essentiellement économique, sans jamais ni les justifier ni produire d'éléments montrant qu'il pouvait dégrader l'environnement de la vallée du Doubs. La

Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

déclaration d'utilité publique a donc été rapportée et les terrains acquis ont été revendus.

Par la suite, a été relancé le projet de la branche lorraine assurant la liaison entre la Saône et la Moselle. Ce dernier n'est pas sans intérêt, compte tenu de l'importance du gisement de trafic que comporte la vallée de la Moselle en aval de Toul et de la possibilité de concevoir un aménagement respectueux de l'environnement, mais il présente (à mon avis) deux faiblesses par rapport à la branche alsacienne :

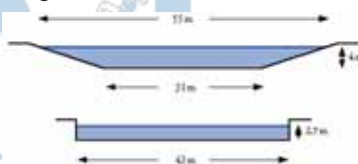
- celle de rejoindre le Rhin beaucoup plus en aval, allongeant significativement le parcours pour le trafic généré par les grands centres industriels existant entre Bâle et Coblenze et celui provenant ou destiné à la liaison Rhin Main Danube ;
- celle de traverser entre la Saône et la Moselle une région où n'existe pratiquement qu'un gisement de trafic de produits agricoles, sans grandes potentialités de trafics industriels.

Transport fluvial et grand gabarit

Le grand gabarit européen se définit par la dimension des écluses : 200 m de long par 24 m de large pour un « mouillage » (tirant d'eau) de 3,50 m. Voies navigables de France (VNF) classe son parc de canaux en 3 catégories :

- petit gabarit pour des automoteurs jusqu'à 400 tonnes (péniches Freycinet) ;
- gabarit intermédiaire pour des automoteurs jusqu'à 1 000 tonnes ;
- grand gabarit pour des automoteurs jusqu'à 3 000 tonnes et des convois poussés jusqu'à 18 000 tonnes.

Le canal Rhin Main Danube est le canal à grand gabarit de référence. Son seuil est à 406 m d'altitude. Il autorise les automoteurs de 1 350 tonnes, et les convois poussés de 3 300 tonnes pour 11,45 m de large, 190 m de long et 2,7 m de tirant d'eau au maximum. Sa forme en coupe est soit trapézoïdale, soit rectangulaire.



Le tableau ci-dessous donne les dimensions des principales unités fluviales ouest-européennes :

Type	Modèle de bateau	Port en lourd tonne	Longueur m	Largeur m	Tirant d'eau m	Tirant d'air m
Automoteur	Péniche Freycinet	300	38,5	5,0	2,2	4,0
	Kempenaar	600	50,0	6,6	2,5	4,0 à 5,0
	Europaschiff	1 350	80,0	9,5	2,5	5,3 à 7,0
	Rhénan	2 000	95,0	11,4	2,7	5,3 à 7,0
	Citerne rhénane	2 600	110,0	11,4	2,7	5,3 à 7,0
Barge	Grand Rhénan	4 500	135,0	11,4	4,5	5,3 à 9,1
	Europa I	1 880	70,0	9,5	3,5	
	Europa II	2 940	76,5	11,4	4,0	
Convoi poussé	2 x Europa II	5 880	185,0	11,4	4,5	5,3 à 9,1
	4 x Europa II	11 760	185,0	22,8	4,5	5,3 à 9,1
	6 x Europa II	17 640	270,0	22,8	4,5	9,1
	9 x Europa II	26 460	285,0	34,2	4,5	9,1

La rédaction

Une élémentaire sagesse serait de reconsidérer très objectivement la question, aussi bien au plan de l'économie qu'à celui de l'écologie, en prenant en considération deux atouts de la branche alsacienne :

- Le tracé par la vallée du Doubs présente l'incontestable avantage d'être jalonné par des gisements de trafics de tous ordres susceptibles d'emprunter la voie d'eau : Dole, Tavaux, l'agglomération de Besançon, le secteur de Belfort / Montbéliard, l'agglomération de Mulhouse, Bâle et au-delà, la vallée du Rhin jusqu'au raccordement avec la liaison Rhin / Main / Danube. Il n'est, à cet égard pas surprenant que l'étude économique faite au début des années 90 – de façon très sérieuse et sur des bases prudentes - ait fait apparaître une rentabilité pour la collectivité comparable à celle des autoroutes, une rentabilité qui n'a jamais été contestée, avec un trafic d'une quinzaine de millions de tonnes/an et une distance moyenne de transport de 700 / 800 km - donc largement suffisante pour faire bénéficier les échanges du plus faible coût à la tonne/kilomètre du mode fluvial par rapport à ceux de la route et du rail.

- Quant à l'écologie, il ne faut pas perdre de vue que la vallée du Doubs a été déjà aménagée pour permettre la réalisation du canal Rhin / Rhône (à petit gabarit) et qu'à la condition de s'écarter le moins possible du tracé de ce canal la modification apportée à l'existant serait mineure, sans conséquences dommageables pour l'environnement.

Quant au franchissement du seuil entre la Franche-Comté et l'Alsace, il ne présente pas plus de difficultés que celui de la liaison Saône-Moselle et l'utilisation de bassins d'épargne aux écluses permettrait de réduire la consommation d'eau.

La loi consécutive au Grenelle de l'Environnement prévoit que la liaison entre le Rhône et le Rhin doit faire –au cours des prochaines années (2012) - l'objet d'un débat public, portant sur le projet Saône-Moselle, mais également sur un tracé rejoignant le Rhin plus en amont.

Le temps est donc suffisant pour procéder à de sérieuses études -techniques économiques et environnementales - en examinant tous les tracés possibles pour les deux branches lorraine et alsacienne - y compris celui par la vallée du Doubs ; concernant ce dernier, une attention particulière devrait être apportée à la traversée des agglomérations de Dole¹ et Mulhouse et celle de Besançon (qui s'effectue par un tunnel adapté à l'actuel Canal Rhône – Rhin et qu'il faudrait évidemment porter au grand gabarit), et le tracé devrait suivre autant qu'il est possible celui du canal existant, - sans modification importante du niveau de sa surface libre - ce qui éviterait toute conséquence sur celui des nappes riveraines ...sauf à rechercher s'il est réaliste d'envisager un tracé n'empruntant pas la vallée du Doubs, mais la géographie ne s'y prête guère et cela ferait perdre l'avantage de desservir directement les importants gisements de trafic qui existent dans la vallée !

On ne saurait oublier l'atout que comporte pour le port de Sète une bonne

¹ La municipalité de Dole considérait que le canal, tel que prévu par la Compagnie nationale du Rhône, aurait provoqué une véritable « saignée » dans le tissu urbain : c'était en fait la seule critique « écologique » explicitée ! Monsieur Raymond Barre (qui présidait l'association de promotion de la liaison) a proposé des modifications pour une meilleure insertion dans l'environnement urbain; le surcoût n'aurait pas obéré la rentabilité de la liaison. Mais cela n'a pas permis de la sauver ! NDR

Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

desserte fluviale de Marseille – compte tenu de l'existence du Canal du Rhône à Sète déjà aménagé pour des unités de 1 000 t de port en lourd. Il serait utile de le porter à un gabarit d'au moins 2 000 t : la géographie de la zone qu'il traverse permettrait une opération d'un coût modéré. L'expérience de ce qui a été réalisé pour que la voie existante respecte l'environnement particulièrement riche des étangs méditerranéens est suffisante pour que le changement de gabarit soit écologiquement acceptable.

Comment financer ces liaisons fluviales ?

Se pose évidemment le problème du financement de ces liaisons fluviales - un programme de plusieurs milliards d'euros ! Qu'il s'agisse du budget de l'État affecté aux infrastructures de transport ou d'un fonds public constitué à cette fin, deux conditions doivent être respectées pour une politique efficace en matière de voies navigables.

Participation de fonds publics

La première condition est que la part du budget national affectée à la voie d'eau Let/ou le fonds soient suffisamment alimentés. Il est logique et équitable que cette alimentation soit assurée par le produit de l'utilisation des infrastructures existantes : le principe « utilisateur – payeur » ne saurait être contesté. Mais il faut que l'usage de ces infrastructures soit correctement tarifé, c'est-à-dire suffisamment et équitablement pour tous les modes.

Pour que le produit de la tarification soit suffisant, la logique veut que cette dernière couvre intégralement, le coût complet direct (construction, exploitation, entretien et même développement). La nécessité de la couverture du coût complet est encore plus évidente lorsque la maîtrise d'ouvrage doit être assurée par une entité dotée de l'autonomie financière.

Demander à l'utilisateur de payer le coût d'usage sur cette base est la simple application du sage principe « utilisateur - payeur ».

Mais il faut assurer le financement des « infrastructures lourdes » (canaux, tunnels, barrages, écluses...) - qui ont une durée de vie (physique et économique) bien supérieure à la durée des prêts bancaires disponibles sur le marché.

Or, le recours aux moyens financiers disponibles sur le marché conduit, en raison de la durée généralement pratiquée pour le remboursement (15/20 ans), à des annuités qui sont supérieures de plus de 30 % à celles d'un emprunt de 40/50 ans, et, de ce fait, sont, en général, dissuasives pour le trafic susceptible d'emprunter les nouvelles réalisations pendant les premières années de leur mise en service, lequel est forcément loin du niveau correspondant à leur saturation ; d'où une faillite assurée très rapidement après la mise en service de l'ouvrage.

La seule façon d'ajuster le montant des annuités à la durée économique de l'infrastructure est une intervention financière de la collectivité à un niveau égal à la différence entre les annuités d'un prêt à 15/20 ans et celles d'un prêt à 40/50 ans (du moins si ce dernier n'existe pas sur le marché) et bien évidemment pour la seule partie

de l'infrastructure qui a véritablement le caractère de longue durée de vie².

La création d'un fonds ne saurait donc dispenser d'un certain apport de crédits budgétaires par la collectivité (notamment l'État et l'Union européenne ainsi que les collectivités territoriales intéressées, notamment les régions), au financement des nouvelles infrastructures lourdes - et il est possible de déterminer rationnellement le niveau auquel doit se faire cette intervention, qui ne doit concerner que les parties de l'ouvrage constituant un investissement à caractère discontinu.

Il s'agit, en l'espèce, non d'une subvention mais de la juste application du principe « utilisateur - payeur », la part apportée par le budget de la collectivité compensant ce que devraient payer les générations futures d'utilisateurs... lesquelles ne sont pas encore là pour payer leur part !

Cette participation des fonds publics est également une manière de partager les risques dans un partenariat public/privé : elle est, en fait, la seule façon d'espérer monter de tels partenariats pour réaliser des infrastructures lourdes qui aient une bonne chance d'être un succès durable : la leçon doit à cet égard, être tirée de l'exemple du tunnel sous la Manche, infrastructure « incontestablement très lourde », pour laquelle il ne faut pas s'étonner que l'absence de participation publique ait conduit à la situation qu'on a connue pendant les années qui ont suivi sa mise en service !

Durabilité du financement

La seconde condition est que l'alimentation du budget ou du fonds soit durable, ce qui suppose qu'elle soit acceptable et acceptée par les usagers. Elle a peu de chance de l'être si le fonds est alimenté par des prélèvements effectués de façon arbitraire car effectué sans justification économique sur le produit d'un mode dont on veut réduire la part de marché au profit d'un autre mode qui n'est pas capable de se faire « naturellement » sa place sur le marché, encore plus s'il ne couvre pas ses coûts d'usage des infrastructures. Si le prélèvement est « imposé », ne risque-t-il pas finalement, si le transfert de trafic se fait effectivement comme souhaité, de « tuer la poule aux œufs d'or », sans pour autant résoudre le problème du mode incapable d'assurer sa compétitivité - qui sera alors d'autant moins incité à faire les efforts nécessaires pour être plus attractif ?

Il n'est cependant pas illogique, ni injuste de pratiquer une péréquation de l'utilisation du fonds entre les modes. Ainsi, le transfert d'une partie du trafic routier aux autres modes améliorera les conditions d'utilisation de la route par ceux qui resteront sur la route en termes de sécurité, de confort, de réduction de la congestion, et également pour les riverains, en termes d'environnement : Il serait donc logique d'affecter à ces modes les produits des redevances routières correspondant à ces éléments.

Les recettes qui seraient ainsi procurées à la voie d'eau seraient limitées mais au moins seraient-elles équitables et durables ! sans oublier qu'il serait tout à fait justifié - pour la même considération de logique et d'équité - d'affecter intégralement à la seule voie

² Notons que des prêts à 40 ans sont montés depuis 2005 par la Caisse des Dépôts et Consignations pour financer le foncier du logement social, les constructions étant financées par des prêts à 30 ans. NDR

Politique maritime

La desserte par voie navigable des grands ports

navigable toutes les recettes que procurent son usage à des fins autres que le transport³.

On ne peut, à cet égard, que regretter la disparition de la recette significative qu'aurait procurée à la voie navigables les redevances pour la production électrique du Rhône si la cession du courant produit par la CNR à EDF avait été facturée au prix de marché – et non au prix symbolique de la convention initiale entre ces organismes ! Peut-on espérer que cette recette soit retrouvée ? Elle serait pourtant bien utile non seulement pour Rhin / Moselle - Rhône mais aussi pour Seine Nord-Europe !

En fait, malgré son montant élevé, le financement du programme de liaisons fluviales pour assurer la desserte performante des grands ports maritimes français voulue par le Grenelle de la Mer n'est pas insoluble ; le coût de la Grande Bibliothèque de France dont personne ne conteste l'opportunité et celui de la liaison Seine Nord Europe ne sont pas disproportionnés – surtout avec une formule de partenariat public-privé. C'est donc finalement une question de volonté politique dont le Grenelle de la Mer - confirmé par le discours du Président de la République au Havre- est un heureux présage !

Ne rien négliger pour que le transport fluvial soit attractif pour les chargeurs

Si des infrastructures à grand gabarit sont une condition nécessaire du développement du mode fluvial pour la desserte des ports, il faut aussi ne pas créer des handicaps pour ce mode et au contraire faire ce qu'il faut pour le rendre plus attractif. On ne peut pas prendre le risque de décourager les chargeurs de recourir davantage au mode fluvial en permettant au transporteur de bénéficier d'une exonération de responsabilité en cas de faute nautique au nom d'un principe de « fortune de rivière ou de canal » - comme c'est le cas (davantage justifié) du transporteur maritime pour « fortune de mer ». C'est pourtant bien ce à quoi conduirait la pure et simple ratification par la France de la Convention de Budapest (Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) du 22 juin 2001). Des précautions sont donc indispensables pour éviter ce risque.



Un canal sans bateau...

S'il est normal d'imposer des règles aux bateaux fluviaux pour circuler en toute sécurité dans les eaux maritimes et s'il est normal que les « patrons » disposent des connaissances nécessaires, encore faut-il que ces exigences soient bien adaptées aux caractéristiques des ports, et de leurs accès maritimes- auxquels ils sont autorisés à accéder

³ Parmi celles-ci et souvent mal connues (car peu développées en France) sont les redevances perçues au titre des transports sous-fluviaux (à l'image des transports sous-marins). Les voies d'eau sont des sites exceptionnellement favorables à la pose de câbles (transport de données pour les télécommunications ou d'électricité) et de tubes (aqueducs, gazoducs et oléoducs). NDR

en traitant le problème site par site. Il devrait en être de même pour les unités fluvio-maritimes pour ce qui est des règles applicables pour leur navigation fluviale.

Quant aux charges terminales imposées au trafic maritime (*terminal handling charge* - THC) faut-il les « mutualiser » - c'est-à-dire qu'elles aient le même montant, quel que soit le mode de pré- et post- acheminement intérieur utilisé ? Il est certain que la manutention pour opérer des bateaux fluviaux coûte plus cher que pour les autres modes et il n'est pas illogique qu'au nom de la vérité des coûts et des prix, les THC correspondantes soient différentes. Ce n'est pourtant pas souvent le cas dans des ports étrangers concurrents (par exemple ceux du Benelux).

La mutualisation devrait (en logique et en équité) fixer le niveau de la THC unique à une valeur intermédiaire entre celles actuellement pratiquées pour le rail/route et le fluvial. Lorsque le contrat de transport laisse le choix du mode de pré- et post-acheminement à l'armateur ou un intermédiaire, ces derniers ne risquent-ils pas de céder à la tentation de bénéficier de la majoration de l'actuelle THC rail/route sans pour autant recourir au mode fluvial ? Ne vaut-il pas mieux chercher à améliorer la performance de l'opération des bateaux fluviaux pour en réduire le coût et abaisser « naturellement » la THC pour le mode fluvial ?... et bien sûr, que les chargeurs veillent à ce que leurs contrats leur permettent de maîtriser le choix du mode de pré et post acheminement ? La question mérite réflexion.

Les autorités portuaires qui sont très demandresses d'une desserte fluviale performante de leurs établissements, devraient envisager favorablement le développement de leur participation à la réalisation de plateformes multimodales établies ou à créer le long de cette desserte. Elles l'ont toutes déjà fort heureusement compris : par exemple le port de Marseille est partie prenante au port Édouard Herriot à Lyon et à la plateforme de Pagny sur la Saône.

La création du comité de coordination entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris apparaît aussi comme susceptible d'engendrer une intéressante coopération entre les établissements maritimes et fluviaux... ne faudrait-il pas créer de tels comités de coordination pour les liaisons desservant Marseille et Dunkerque pour « structurer » la coopération entre ces ports maritimes et les entités fluviales intervenant tout au long de leurs dessertes.

Conclusion

Il faut souhaiter que l'objectif du Grenelle de la Mer devienne réalité aussi rapidement que possible et pour cela, qu'on ne veuille pas une chose et son contraire. Qu'on n'empêche donc pas - au nom de motifs plus idéologiques que scientifiquement écologiques - la réalisation des rares liaisons à grand gabarit entre les bassins fluviaux que permet la géographie de notre pays ! La voie navigable est en effet un bien rare qui, pour la France, se limite à la jonction entre le bassin de la Seine et celui du Nord et du Benelux, et entre celui du Rhône / Saône et celui du Rhin / Moselle - cela d'autant plus que les moyens existent de concevoir des voies navigables respectueuses de l'environnement. Leur réalisation est un des moyens importants de permettre à nos grands ports maritimes de jouer pleinement leur rôle de poumon de notre économie.