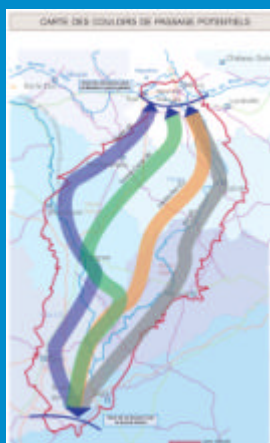


# Saône Moselle, le canal de l'absurde !

*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

Projet de canal Saône Moselle,

localisation, données géographiques



- Entre 200 et 250 km de canalisation à créer au sein des vallées de la Saône et de la Moselle, vraisemblablement.

Quatre tracés à préciser à partir des études à lancer début 2009.

Les 4 tracés en projet

Saône Moselle, le canal de l'absurde !

## Projet de canal Saône Moselle, localisation, données géographiques



- Le projet concernerait :
  - 3 régions (Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine),
  - 6 départements (Côte d'Or, Jura, Haute-Saône, Haute-Marne, Vosges et Meurthe-et-Moselle)
  - des centaines de communes.

Saône Moselle, le canal de l'absurde !

## Projet de canal Saône Moselle, localisation, données géographiques




- 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.

## Le grand gabarit, quelques définitions, objectifs.

Caractéristiques du gabarit V,  
le gabarit Vb va jusqu'à 4 400  
tonnes

Caractéristique unité fluviale			
Capacité de cale	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Enfoncement (mètres)
Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges			
1 500 à 3 000 t	Jusqu'à 100 m	11,40 m	2,50 à 3 m



*Une infrastructure prévue pour faire transiter 4 à 15 millions de tonnes de fret par an, suivant les scénarios.*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données hydrologiques.

> Importance des étiages. 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.

> Gel de la voie d'eau, encore possible dans les régions en altitude (90 jours de gel dans les Vosges).

> Avec le réchauffement climatique en cours, accentuation des phénomènes climatiques extrêmes : sécheresse (et étiage\*) ou fortes et violentes pluviosités (et crues).

***Un projet inadapté à la rareté en eau des régions traversées, nécessitant des bassins de rétention ou des pompes importants.***

*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données socio-économiques.

> Contexte du transport de fret. Rareté des pondéreux traversant l'Europe: disparition des industries lourdes intracontinentales, flux tendus du fret au coût minimal et sans rupture de charge (changement de mode de transport). S'y ajoutent les délocalisations et modes de productions, types de marchandises (produits finis, à forte valeur).

> Résultat de l'étude socio-économique réalisée l'explique parfaitement : dans son annexe II, « Comparaison de chaînes de transport alternatives » : « *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 %.

> Trop d'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.)

***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 ».***



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données socio-économiques.

- 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 : avec les intérêts intercalaires (obligatoires puisque tout l'ouvrage devra être réalisé pour être utilisable et amorcer sa rentabilité), et sans compter le manque de fiabilité des estimations, **le coût devrait avoisiner les 15 milliards d'euros (HT).**
- Financement à la seule charge des contribuables : Etat, VNF, collectivités locales.

***Une infrastructure dispendieuse, pharaonique, sans doute jamais rentabilisée sur le seul plan financier.***



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données environnementales.

### > 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.***



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données environnementales.

> **Impacts physico-chimiques.** Remise en suspension des sédiments riches en toxiques, métaux lourds particulièrement et contaminations de la ressource en eau potable et des chaînes alimentaires vraisemblablement à attendre.

> **Impacts hydrobiologiques.** 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 m<sup>3</sup>/s au milieu naturel avec ou sans le développement de réservoirs d'eau en amont.

Impact 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.

***Des impacts majeurs sur la ressource en eau, à considérer encore plus gravement avec le réchauffement climatique en cours.***



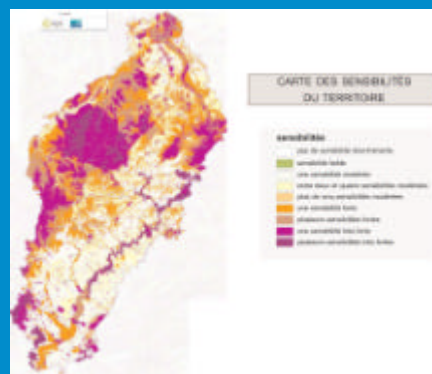
## Projet de grand canal Saône-Moselle, données environnementales.

- > Impacts directs et indirects sur la biodiversité et les écosystèmes naturels  
Si elle devait emprunter le cours d'eau ou son lit majeur, des effets importants, chimiques ou mécaniques, sur la biodiversité, particulièrement des zones humides.
- > Réduction des fonctionnalités écologiques des zones humides, des circulations d'eaux entre les différents compartiments et par suite, diminution de la qualité des aquifères alluviaux.

***Des impacts majeurs sur le fonctionnement des écosystèmes liés à l'eau  
et donc la ressource en eau, en qualité comme en quantité.***

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données environnementales.

- > Forêts, prairies 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 constituent des milliers d'hectares qui seraient fragilisés, voire détruits irrémédiablement.



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Projet de grand canal Saône-Moselle, données environnementales.

> 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, en Val de Saône particulièrement,
- 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.

***Des impacts majeurs sur la biodiversité, en contradiction avec les politiques et engagements en la matière.***



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

Ce que nous ne voulons pas,  
le canal Rhin-Main-Danube.

***Une infrastructure sous utilisée, concurrencée par le rail,  
mais ayant détruit un patrimoine naturel et humain irremplaçable.***



*Saône Moselle, le canal de l'absurde !*

## Sur l'axe Rhin-Rhône, les attentes des associations.

- Afin de réaliser les économies d'énergies fossiles (et la réduction des gaz à effet de serre) et pour préserver le patrimoine naturel commun (l'eau, les climats, 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 transport fiable en toute saison, rapide, proche des usagers et économe en énergie fossile.

Les 4 à 15 millions de tonnes prévus par les scénarios de l'étude socioéconomique en 2025 pourraient facilement être absorbées par quelques dizaines de trains par jour sur le même axe.

***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.***

