



Aménagement durable du territoire lorrain et infrastructures de transport fluvial (contribution au débat ; motion fédérale adoptée en AG du 13/05/2006)

La presse régionale a complaisamment relayé des plaidoyers à la limite du lobbying en faveur de la liaison fluviale Saône Moselle ; les prises de position d'acteurs publics (certains élus épris de notoriété ou instrumentalisés ainsi que des cadres de VNF) ne seraient-elles pas inspirées par les dirigeants des nombreux secteurs d'activité ayant intérêt au financement public de « grands chantiers » ?

En effet, après la construction des deux (ou trois ?) gares en Lorraine le tarissement des commandes LGV Est et le manque de lisibilité en matière de projets (auto)routiers incitent certainement les intéressés à relancer un projet de grande infrastructure présenté comme complémentaire voire ... alternatif à l'A 32.

Et sous couvert de mode de transport alternatif à celui routier, d'aucuns vantent aujourd'hui les mérites de voies navigables qui, en Lorraine, sont sous-utilisées et mal entretenues depuis des décennies, ceci au motif d'un gabarit insuffisant.

Or la prolongation de la Moselle à grand gabarit jusqu'à NEUVES-MAISONS est un vieux feuilleton. Et l'Etat (puis VNF) ne s'est jamais montré volontariste, efficace et pour tout dire convaincu ; l'exploitation commerciale du réseau, encore national, de voies navigables pour le transport de marchandises n'a guère bénéficié de financements publics qui eussent amélioré sa compétitivité par rapport aux routières (cf. la SNCF et SERNAM pour le cas du rail). D'ailleurs le gestionnaire public des voies navigables amorce déjà les transferts de charges (on dit alors de «compétence») sous habillage de partenariats (chemins de halage à vocation d'itinéraires de randonnée ; tourisme fluvial et ses haltes) ; à quand le transfert des voies à gabarit FRESSYNET aux Régions et/ou aux Départements ? Après la réalisation du canal à grand gabarit Moselle Saône cofinancé par les collectivités territoriales ? Décidément l'histoire ferroviaire récente n'a pas éclairé certains décideurs lorrains...

Aussi, nonobstant les positions hâtives du CES et au-delà de l'apparente complémentarité du projet fluvial aux politiques cohérentes de transport durable des biens, LNE reste très réservée quant à l'intérêt réel de cette nouvelle infrastructure.

Les études de pré-faisabilité peuvent à la rigueur en être lancées mais la pertinence de leurs conclusions se heurtera à l'impossibilité de faire un bilan de trafic prévisionnel fiable et positif, notamment du point de vue de l'économie lorraine, pour plusieurs raisons :

- le report d'une fraction significative du trafic routier vers le réseau ferroviaire demandera un laps de temps assez élevé (harmonisations au sein de l'UE, équipements lourds ; adaptation des flottes, etc...) et l'évaluation prévisionnelle de son importance s'avérera délicate encore plusieurs années ;
- des activités traditionnelles utilisatrices potentielles disparaissent (charbonnages ; activités extractives liées à la sidérurgie elle-même déplacée par étapes en bord de mer) ou sont menacées par les délocalisations (travail des métaux), ou encore elles délaissent la voie ferrée pour la route (expédition des eaux minérales embouteillées à VITTEL et CONTREX) ;
- les industries lorraines de seconde transformation, parfois elle-même fragilisées (secteur de l'ameublement), se prêtent mal à la voie d'eau pour cause de flux tendus (IAA ; activité automobile et ses sous-traitants) ou encore de contraintes techniques (sûreté et conditionnement sophistiqués pour la chimie) ;
- les perspectives pour les activités rurales ne semblent guère meilleures car
 - de nombreux silos de proximité des coopératives agricoles, stupidement implantés à l'écart des gares de campagne, peuvent toutefois utiliser le port céréalier de METZ, au cœur de la Lorraine plate, pour accéder au réseau fluvial à grand gabarit, ceci tant que la PAC générera des excédents à exporter ;
 - les parcs à bois des triages ferment les uns après les autres (Le flottage du bois s'accommode mal des écluses.....) .
- enfin avec la fin prochaine des extractions de graves alluvionnaires (cf. SDAGE Rhin-Meuse) les embranchements ferroviaires restent les seuls raccords envisageables pour le transport des matériaux extraits des carrières à condition... que l'on ne condamne pas les lignes des zones rurales (existantes ou réactivables, cf. la ligne VERDUN-NEUFCHATEAU interrompue pour permettre ... des déviations routières comme à VAUCOULEURS).

Bref l'intérêt économique pour la région Lorraine n'est évident que pendant la durée des travaux puis pour les activités tertiaires greffées à la gestion d'un trafic fluvial qui serait pour l'essentiel de transit. Corollaire, le « pilier » économique du *développement durable* pourrait bien faire défaut, au moins s'agissant du territoire Lorrain.

Pire la liaison Moselle -Saône sera(it) en compétition non seulement avec de(s) future(s) « autoroute(s) ferroviaire(s) » traversant notre région mais aussi avec deux concurrents du même mode pour la jonction entre mer du Nord et mer Méditerranée :

- le cabotage port à port maritimes ;
- l'éventuelle réactivation d'une liaison RHIN – RHÔNE.

L'opposition au projet précité, actuellement bloqué car incluant la canalisation de la vallée du Doubs, aurait dû convaincre de l'ampleur des difficultés et obstacles à surmonter pour réaliser la liaison SAÔNE – MOSELLE. Car le *coût social* de réalisation puis d'exploitation de la nouvelle infrastructure serait sans doute aussi prohibitif que celui financier :

- les prélèvements destinés à l'alimentation des biefs seront opérés sur un réseau hydrographique de têtes de bassins versants, tel que le maintien des débits réservés biologiques dans les cours d'eau (dont le fleuve Meuse) semble très difficile à illusoire ; en période de basses eaux le soutien des niveaux en canal sera en compétition avec d'autres usages (refroidissement de la centrale de CATTENOM ; nappes d'accompagnement utilisées pour l'AEP) ;
- les atteintes aux écosystèmes forestiers et/ou aquatiques sont présumées très importantes au niveau de certaines portions sensibles du tracé supposé, au point que les conservatoires régionaux des sites naturels et les ruraux attachés à leur terroir devraient logiquement être hostiles à un tel projet ;
- l'effet de coupure de l'infrastructure s'additionnera à celui de l'A 31 parallèle.

Au final l'opération ne pourrait être acceptable du point de vue de l'environnement qu'au prix de mesures lourdes (préventives et compensatoires) grevant un budget sans doute colossal. Et elle le serait, surtout, si (et seulement si) un trafic fluvial très conséquent déleste le couloir autoroutier d'une noria de poids lourds.

Cette dernière et primordiale condition ne pouvant, en l'état des simulations plausibles, être remplie avec une probabilité rassurante, la prudence est donc de mise pour des décideurs responsables. Et les financements publics en matière de transports de marchandises doivent se porter en priorité sur le développement du mode ferroviaire ; ce dernier représente la seule alternative actuellement crédible mais qui a besoin de davantage de soutiens et de ... conviction de la part de tous les acteurs.

Au nom d'un développement durable non factice et du principe de précaution, le mouvement associatif PNE Lorrain demande des priorités budgétaires claires et réalistes. Il refuse tant la fuite en avant tout routière de l'A 32 (ou de ses ersatz) que la diversion représentée par le projet de liaison fluviale. Ces stratégies confuses traduisent le manque de lucidité ou de courage dans les politiques publiques des transports, nécessairement de Long Terme, de la part de l'Etat et des Conseils Régionaux.

Mettons enfin les conteneurs sur les wagons (ils sont déjà sur les cargos, dans les avions gros porteurs) et, dans l'attente de la généralisation de la conteneurisation, les camions complets sur les rails (ferroutage), tout en cherchant des synergies rail-eau avec ou entre les ports maritimes et fluviaux existants !

Prouvons que la multimodalité est possible en optimisant ou complétant les infrastructures existantes !

Arrêtons d'ouvrir ou d'étendre des zones d'activités, au nom des emplois créés par la logistique, tournées vers le seul réseau autoroutier !

Alors seulement quelque crédit, moral et financier, pourra être accordé aux études de faisabilité de l'hypothétique nouvelle voie navigable, ceci sous réserve de l'indépendance des experts et ingénieurs s'y consacrant (simulation des incidences en année sèche – références 1976 et 2003 . ; anticipation du réchauffement climatique). Pour l'instant nous ne percevons qu'un consensus mou et obligé* autour d'un projet porté par des intérêts catégoriels, ainsi qu'un discours fallacieux et tronqué empêchant que s'engage un débat public sérieux.

* Qu'on ne prétexte pas non plus qu'il faut développer le transport fluvial des déchets (= circulaire vœu pieux ; aucune réalisation en Lorraine ; compatibilité difficile avec le principe de proximité).