

LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

1

Lancement de l'étude technique et environnementale
Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans



RAPPEL DE L'ÉTUDE SOCIO-ÉCONOMIQUE À 25 ANS

L'étude préliminaire d'opportunité socio-économique multimodale sur l'axe Méditerranée – ports de la mer du Nord et Europe de l'Est était la première phase de la réflexion engagée par l'État et les deux régions Lorraine et Rhône-Alpes sur une liaison fluviale à grand gabarit entre la Moselle et la Saône.

Elle a été réalisée en 2005 par les bureaux d'études CATRAM Consultants et Buck Consultants International et avait pour objectif de déterminer si une infrastructure fluviale pouvait être une réponse pertinente à la demande de transport dans le corridor Nord-Sud en 2025.

LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

LES ENJEUX

- des enjeux de transport à l'échelle européenne, dans le cadre d'un maillage du réseau navigable à grand gabarit, et à l'échelle nationale, pour garantir l'écoulement des trafics de marchandises et le développement de l'hinterland du port de Marseille-Fos,
- des enjeux économiques et d'aménagement du territoire pour les ports fluviaux de la Moselle, de la Saône et du Rhône, mais également pour les régions traversées (Bourgogne, Franche-Comté, Champagne-Ardenne) et impactées (PACA et Languedoc-Roussillon), leurs chargeurs et leurs activités logistiques,
- des enjeux stratégiques pour les deux Régions Lorraine et Rhône-Alpes qui trouveront ainsi une solution de désenclavement et une nouvelle ouverture de leurs marchés sur une double façade maritime,
- des enjeux de la protection de l'environnement par la mise à disposition d'une offre de transport économe en énergie et en production de gaz à effet de serre.

LES ATOUTS IMPORTANTS

- elle met en relation deux voies d'eau présentant des réserves de capacités uniques au sein des sillons rhodanien et mosellan,
- elle se situe dans l'un des principaux corridors européens entre les zones de fortes activités économiques que sont : la "banane bleue" et l'Arc méditerranéen,
- elle peut profiter des opportunités liées au développement prédominant des trafics de conteneurs avec l'Asie, en particulier via le port de Marseille-Fos,
- elle assurera l'interconnexion entre deux bassins fluviaux dynamiques et profitera du développement de la concurrence fluviale et d'un effet réseau garanti par une homogénéité du gabarit (Vb).



LES TROIS SCÉNARIOS

Scénario "gris"

Le scénario est défavorable à la voie d'eau. La croissance des trafics est moindre dans un contexte de dégradation de l'économie, la part modale des transports alternatifs à la route stagne dans le cadre d'une politique peu incitative.

Scénario "fil de l'eau"

Le scénario prolonge la tendance actuelle. Les modes alternatifs à la route prennent une place légitime plus importante dans un contexte de croissance modérée de l'économie et des flux de transport.

Scénario "bleu"

Le scénario est favorable à la voie d'eau, et d'une manière générale aux modes alternatifs à la route. Les échanges internationaux s'accroissent à un rythme soutenu sur la base d'un développement économique porté par la croissance des pays émergents. Des flux importants de l'Asie à destination de l'Europe basculent vers le port de Marseille.

Sur la base de trois scénarios retenant des hypothèses contrastées de progression des flux internationaux de transport et de prégnance des enjeux climatiques et environnementaux, et en analysant de manière résolument prudente les différents trafics susceptibles d'utiliser la future liaison fluviale, des estimations ont été proposées par les experts :

	Taux de report Route / Fluvial	Trafic voie d'eau en millions de tonnes	Part du trafic international
Scénario "gris" : défavorable au fluvial	13 %	4	29 %
Scénario "tendanciel" : fil de l'eau	19 %	7	31 %
Scénario "bleu" : favorable au fluvial	33.5 %	15	31 %

Le scénario "bleu" à 15 Mt conduit aux conditions de transport suivantes
2 300 PL / jour retirés de l'A7 au sud de Lyon en 2025,
1 500 PL / jour retirés de l'A31 au nord de Nancy.

Par ailleurs il correspond à 50 trains de fret/jour.

Ainsi ces retraits significatifs n'obèrent cependant pas les autres projets d'infrastructure envisagés dans le corridor.

Ce canal à grand gabarit participera à une offre multimodale performante adaptée aux enjeux des trafics prévus en 2025.



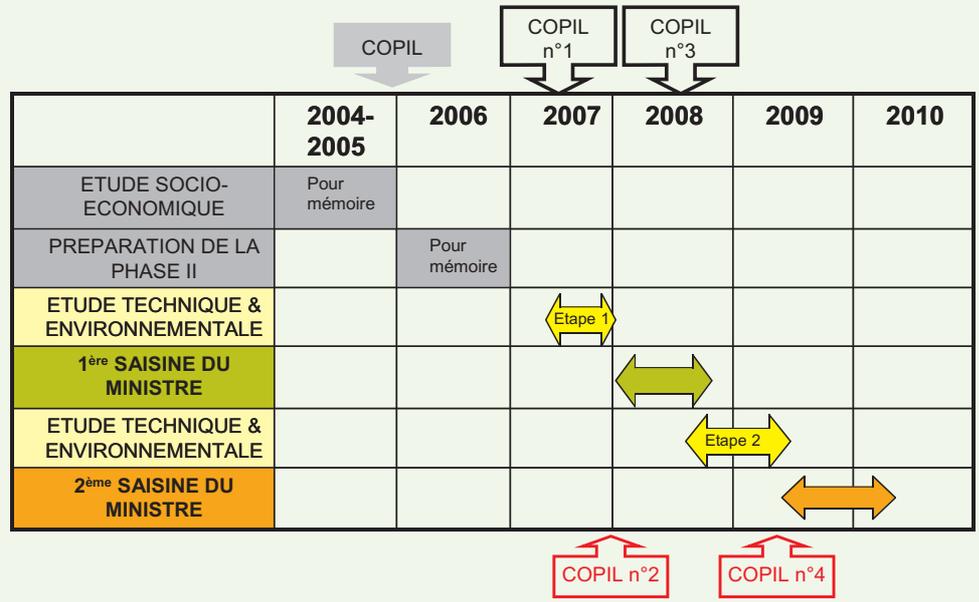
LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans



PLANNING DE LA DÉMARCHE



Sur ces **conclusions favorables**, les membres du comité de pilotage de ces études, avec l'implication du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ont décidé d'engager la deuxième phase des réflexions portant sur l'opportunité technique et environnementale de la liaison.

L'objectif est de disposer des éléments permettant au ministre chargé des transports de décider de l'opportunité d'entreprendre les études nécessaires pour réaliser un débat public sur les solutions à apporter au développement des flux de marchandises en 2025 sur l'axe Nord-Sud.

LE LANCEMENT DE L'ÉTUDE TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

A l'issue de l'étude socio-économique et toujours sous la maîtrise d'ouvrage de la direction interrégionale du Nord-Est de Voies navigables de France, le comité de pilotage a décidé de prolonger les réflexions sur l'opportunité **technique et environnementale** afin de disposer d'une première approche de la faisabilité d'une liaison fluviale à grand gabarit d'interconnexion entre les bassins de la Saône et de la Moselle.

Conformément aux enjeux identifiés dans l'étude socio-économique, les caractéristiques géométriques du projet devront garantir l'homogénéité de l'itinéraire sur l'ensemble de l'axe Marseille-Coblence.

Ainsi le projet devra respecter les caractéristiques du gabarit Vb (référence réglementaire française et européenne).

dimensions maximales des bateaux pouvant naviguer

longueur : 185 m

largeur : 11,40 m

enfoncement (ou tirant d'eau) : 3 m et variante à 4,5 m



La hauteur minimale sous les ponts sera de 7 mètres.

Après un appel d'offres européen, le groupement de bureaux d'études BCEOM et SCETAURROUTE s'est vu confier la mission d'études.

La méthodologie qui sera mise en oeuvre est présentée dans le synopsis joint.

Les premiers résultats d'identification des **couloirs de passage potentiels** sont attendus pour la fin de l'année 2007.

Le ministre chargé des transports sera saisi pour retenir un choix de couloirs de passage qui feront l'objet d'une étude plus approfondie pouvant se dérouler en 2008-2009.



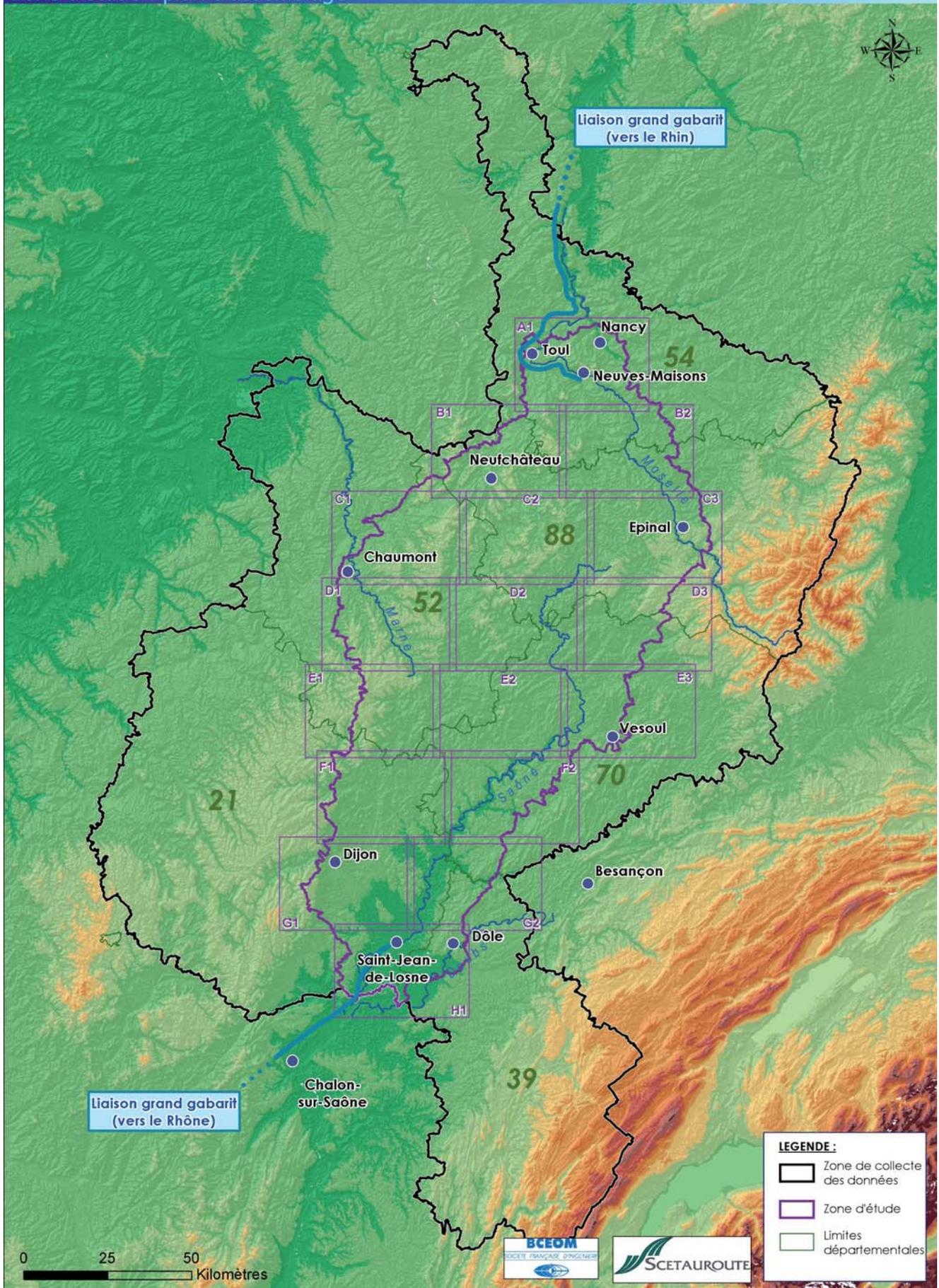
LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

1

Zone d'étude : plan d'assemblage



LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

1

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTALE D'UNE LIAISON FLUVIALE À GRAND GABARIT ENTRE LA MOSELLE ET LA SAÔNE

SYNOPSIS DE L'ÉTUDE

PHASE I = IDENTIFICATION DES GRANDS COULOIRS DE PASSAGE POTENTIELS

Recensement des contraintes physiques et des grands enjeux environnementaux

- ⇒ Cartographie thématique et carte de sensibilité

+

Définition d'un référentiel technique simplifié
(à partir d'expériences analogues, Seine-Nord notamment)

- ⇒ Estimation sommaire des enjeux financiers



Détermination et caractérisation des grands couloirs de passage

- ⇒ Caractérisation technique : dénivelés, longueurs, ...
- ⇒ Caractérisation environnementale : ex : superficie boisée touchée
- ⇒ Intégration de la dimension socio-économique



Évaluation et choix des couloirs possibles

- ⇒ Comparaison multicritères

PHASE II = ÉTUDE APPROFONDIE DES COULOIRS RETENUS

Approche technique

- ⇒ Elaboration d'un axe représentatif de chaque couloir et schéma d'alimentation en eau

+

Approche environnementale

- ⇒ Enjeux risques et fonctionnalités environnementales

+

Approche territoriale

- ⇒ Compétitivité des territoires

+

Estimation financière

- ⇒ A partir de l'expérience Seine-Nord-Europe



Pré-évaluation technique, environnementale et territoriale

