

# Académie Lorraine des Sciences

## PROCES-VERBAL DE LA REUNION DE TRAVAIL DU 3 MARS 2002

Grand Salon de l'Hôtel de Ville de Nancy

sous la Présidence d'André Rossinot, Ancien Ministre, Maire de Nancy,

Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy

Les Membres du Conseil d'Administration et les Membres titulaires de l'Académie Lorraine des Sciences ont été invités par Mr A. Rossinot, à une réunion de travail portant sur "Voies d'eau et liaisons fluviales : un enjeu pour le Grand Est". La séance est ouverte à 11h par A. Rossinot. Après avoir évoqué des projets de plus de 100 millions d'euros, avec la transformation de la caserne Molitor, il confirme sa volonté de coopérer avec l'ALS, "sage éveilleur de conscience et générateur d'idées". Il souligne le souci d'aborder chaque année un thème majeur. Pour aujourd'hui, c'est l'eau, et en particulier pour ce matin les transports par voie d'eau, et la liaison Moselle-Saône. Il considère qu'actuellement persiste une sous-information sur ces problèmes. Il faut diffuser les réflexions menées sur un projet présenté par Seine-Moselle-Rhône, projet ayant l'aval d'autres comités régionaux, tels que la Région Rhône et la Région PACA. Ces Régions comprennent l'intérêt d'une liaison Ouest-Est permettant des liaisons Nord-Sud, donc le développement de ports maritimes (Le Havre, Marseille, ) et de ports fluviaux. Cinq millions d'euros ont été obtenus pour l'étude d'opportunité Moselle-Saône, mais si la Communauté Européenne subventionne de grands projets à hauteur de 10, voire 20%, faut-il encore que le projet Moselle-Saône apparaisse sur les cartes, et ce n'est pas le cas actuellement. Il faut une stratégie globale et obtenir lors des rendez-vous de 2004 que le sillon lorrain fasse partie des euro-corridors. L'eau c'est aussi la géographie, la Moselle et ses affluents, la Meuse et ses canaux. En 2002, sera fêté le 150<sup>ème</sup> anniversaire du Canal de la Marne au Rhin. Il est nécessaire de supprimer le "cul de sac" de Neuves-Maisons et de penser au tourisme fluvial. Mr Rossinot considère qu'il faut additionner les efforts pour éviter que dans 20 ans, on en soit au même stade qu'aujourd'hui. Dans ce but, il a demandé à Messieurs Jean-François Dalaise, Vice-Président de Seine-Moselle-Rhône, Président du Comité des Armateurs Fluviaux, Président du Port Autonome de Paris, Christophe Cizeron, consultant et responsable de Développement du cabinet ALGOE de Lyon, chargé par Voies Navigables de France d'accompagner la démarche sur les études relatives à la liaison fluviale Moselle-Saône, et Pierre Agache, Administrateur à la Commission de Bruxelles, rattaché à la Direction des Relations Economiques Internationales

du Ministère des Transports, de l'Équipement et du Logement, de participer à la réunion. Il les remercie pour leur présence.

Le Président J.M. Keller remercie le Président A. Rossinot. Il se réjouit de la pérennisation des relations avec la Ville de Nancy et de la réunion annuelle. En introduction, il fait un rapide historique d'un projet, toujours non réalisé, d'une liaison Moselle- Saône permettant une liaison Mer du Nord-Méditerranée. Le début de l'histoire remonte au temps des Romains, un siècle avant JC. Il dresse rapidement un tableau de ses connaissances sur le sujet du jour, ayant lui-même œuvré sur l'Aménagement du Territoire au Comité Economique et Social de Lorraine.

Mr Dalaise traite de l'évolution des transports des marchandises en Europe. Il signale que le transport par fer s'écroule, celui par eau enregistre une faible chute, et que la route, en progression, représente actuellement 75% des trafics. A noter que le réseau européen est de 12000 km de voies fluviales pour 15000 km de voies ferrées, et que seule l'Europe fluviale de l'Est est en progression à cause des travaux engagés pour la liaison Rhin-Danube, et pour l'axe Rhur-Berlin-Pologne-Russie. En France, on note seulement deux projets, le projet Seine-Nord (classe 5, horizon 2005-2011 ?, 17 milliards de francs), et le projet Moselle-Saône-Rhône, pas encore inscrit dans le plan. Mr Dalaise rappelle la classification des Voies Navigables suivant le gabarit : classe 1, les péniches de 400 tonnes et 38, 50 m de long ; classes 2 à 4, 400 à 1500 t ; classe 5, de 2400 à 6000 t (pousseurs) ; classe 6, 6000 à 12000 t. Aux Etats-Unis, existent des convois pouvant atteindre 60000 t. Le Rhin permet la classe 5.

Pour Mr Agache, la politique des transports consiste à l'horizon 2010 à : revitaliser le rail ; promouvoir les transports maritimes (autoroutes de la mer) et fluviaux ; faire de l'intermodalité une réalité (programme Marco Polo avec une harmonisation technique, administrative et interopérabilité ; trouver plus de cohérence dans les politiques d'aménagement du territoire. Par ailleurs, il faut supprimer les goulets d'étranglement, revoir la politique de tarification, mettre l'utilisateur au cœur du système de transfert. Au sein des réseaux transeuropéens, le Grand Est peut être un carrefour vers les futurs pays de l'Union Européenne. Une Réunion sur les schémas transeuropéens de transport est prévue à Bruxelles en 2004, les acteurs locaux doivent se mobiliser. Les projets porteront sur 400.10<sup>9</sup> euros. Un débat sur un livre blanc des transports est programmé fin 2003. il faut un Fonds Européen des Transports.

Mr Cizeron aborde les grands enjeux fluviaux en Lorraine. Il faut affirmer la réalité dynamique de la voie d'eau ; assurer la croissance de la Moselle (doublement des trafics en 10 ans) ; développer de nouveaux trafics ; rendre accessible la voie d'eau, désenclaver les ports ; remettre à plat le système de concession ; développer des partenariats internationaux ; moderniser la flotte ; rechercher des clients.

J.M. Keller évoque la chute du trafic par rail par rapport au trafic routier et suggère le fer-routage (c'est un problème de coût et de souplesse du trafic selon Mr Agache). Il faut mettre en place une véritable culture du transport fluvial, et créer une bonne entente entre les partenaires régionaux.

G. Combremont rappelle qu'il faut désenclaver le port de Frouard d'accès difficile, et l'étendre aux gabarits de 1500 t.

J.F. Pierre évoque la coexistence harmonieuse souhaitée des aménagement fluviaux et de la conservation, la protection des environnements biologiques.

J.F. Dalaise signale qu'aborder le fluvial que sous l'aspect transport est une erreur, il faut y associer la régulation des flux d'écoulement des eaux, l'irrigation, la découverte touristique.

En conclusion, A. Rossinot souligne que le problème des voies fluviales est un problème essentiellement culturel, le politique est minoritaire. Des instances civiles, comme l'ALS, ont un rôle à jouer dans la diffusion de l'information sur les études et projets, en cours ou à venir.

A l'issue de cette séance studieuse, le Président J.M. Keller demande à Mme Colette Keller-Didier, Présidente de la 3<sup>ème</sup> Section académique, de bien vouloir procéder à l'intronisation d'un nouveau Membre d'Honneur. Après avoir prononcé quelques paroles chaleureuses à l'égard de Mr Rossinot, elle l'informe que sur proposition du Président, le Conseil d'Administration a décidé à l'unanimité de le nommer Membre d'Honneur de l'Académie Lorraine des Sciences, et lui remet le Diplôme, marque de cette distinction.

Le Président : Dr J.M. KELLER

Le Secrétaire général : G. COMBREMONT

Le Secrétaire de séance : A. BAUTZ, Docteur ès Sciences