

Impact sur le paysage

Il serait vain de prétendre que la réalisation de cette voie navigable n'apportera pas de modifications aux paysages traversés, mais elles seront variables suivant les tronçons.

Il faudra protéger les zones de paysage à dominante naturelle (massifs boisés) des effets de coupure longitudinale, ceux à échelle réduite d'une intrusion disproportionnée des ouvrages, les fonds de vallées resserrées d'un encombrement complémentaire d'infrastructures linéaires et les promenades périurbaines de bouleversements qui supprimeraient leur attractivité.

Le dossier d'enquête publique énumère les principes qui seront adoptés tels que la protection des berges par des enrochements naturels et des plantations, la limitation de hauteur des protections bitumineuses dans les dérivations, des plantations pour les talus apparents des berges et des zones de remblai, la création de vergers sur les digues du versant alsacien pour former écrans entre les habitations et la voie navigable ou ménager des échappées visuelles vers les lointains, la recherche d'un dessin naturel pour les berges des retenues en modelant les dépôts prévus en bordure, etc.

L'étude du CETE de Lille donne un exemple de ce qui peut être envisagé comme aménagement paysager sur l'ensemble du tracé.

Ces principes constituent des engagements de la part du maître d'œuvre. Les dépôts et déblais constitueront naturellement un problème difficile, mais ils pourront avoir des effets positifs sur l'aménagement des sites, la conservation de biotopes et l'aménagement de gravières ou ballastières abandonnées. L'aménagement de la Moselle est un exemple où de bons résultats ont pu être obtenus.

Intégration aux sites urbains

Tous les sites et monuments classés inscrits ont été inventoriés, de même que les témoignages d'habitat traditionnels qui sont d'un grand intérêt pour le patrimoine régional.

Les sites urbains proprement dits sont peu nombreux à être touchés (une cinquantaine environ) ; la principale difficulté concerne le pont du XVIII^e siècle à Dole, dont la démolition est indispensable pour dégager le gabarit de navigation, mais il sera possible de conserver quelques arches et le ministère des Affaires culturelles a donné son accord à cette solution ainsi qu'aux propositions faites pour l'aménagement des quelques autres sites concernés, sous réserve que l'exécution en soit supervisée par ses services. De même, près de 300 sites archéologiques ont été repérés, allant de la période néolithique danubienne à la période médiévale en passant par l'époque protohistorique et de nombreux cimetières « burgondes » de l'époque des invasions. D'une manière générale, tous les vestiges qui risqueraient d'être touchés par les travaux seront préalablement fouillés selon un programme concerté établi avec le service des Antiquités des Bâtiments de France. Les grands travaux de génie civil sont souvent à l'origine de découvertes intéressantes.

Les opérations les plus coûteuses seront en fait les traitements des digues et des écluses (notamment de celle de Brunstatt, dont le cas a été évoqué au chapitre II (7), et dont le déplacement, pour des raisons d'esthétique urbaine, coûtera à lui seul la somme de 15 millions de francs) et la remise en état de toutes les promenades et des lieux de loisirs périurbains.

C'est d'ailleurs dans ce secteur que peuvent être escomptées des améliorations non négligeables (création de 420 hectares de plans d'eau, réduction de zones inondables, promenades piétonnières et pistes cyclables).

Influence sur la faune et la flore

Faune piscicole

La dissociation entre le canal de navigation et le réseau hydraulique permet d'envisager que les incidences seront nulles.

La vallée du Doubs dispose d'un milieu vivant et diversifié mais le tronçon le plus touché n'est pas le plus noble. Il y aura, certes, des modifications dues aux dragages et aux rescindements de berges. Cependant, comme la profondeur et les vitesses de courant seront diverses, l'influence sur la faune devrait être minime et des mesures seront prises avec la Fédération de la pêche pour reconstituer des sites favorables aux frayères et aux biotopes s'ils avaient été momentanément perturbés. Seront par contre positifs, les contre-canaux et les nouveaux plans d'eau qui vont constituer de nouvelles zones de pêche et augmenter le potentiel piscicole.

Gibier

L'ouvrage côtoie des ensembles forestiers (surtout dans la forêt de la Hardt). L'expérience du canal de Huningue a montré que celui-ci ne constituait pas une barrière infranchissable pour les mammifères forestiers. De toute façon les passages de gibiers ont été repérés et il sera facile de donner aux berges à ces endroits, les profils favorables.

Flore

Dans le Doubs il existe une végétation harmonieuse qui fait transition entre les berges, le fond de la vallée et les forêts. Les enrochements des berges, les pentes de talus prévues pour la reconstitution de la végétation ne devraient pas sensiblement modifier la situation actuelle.

Sur ces trois points, nous confirmons le rapport de la Commission d'enquête.

Le bruit

Les mesures de bruit qui ont été effectuées sur le canal de la Haute-Deule et à Mulhouse ont montré que, si le bruit des convois poussés sera identifiable

(7) Voir *supra*, *Les modifications apportées à l'avant-projet à la suite des enquêtes*, p. 90 (NDLR).

par les riverains, la gêne en sera beaucoup moins sérieuse que celle causée par les bruits ambiants habituels dus au passage des autos et des trains qui se situent dans des gammes de fréquence de sons plus élevés et donc plus agressifs pour l'oreille humaine.

Ces conclusions se trouvent également dans le rapport de la Commission d'enquête. D'ailleurs, on trouve dans le dossier d'impact des promesses explicites pour satisfaire aux exigences du « cadre de vie » : « S'il était reconnu que certaines modifications dans l'environnement apportaient une diminution de la qualité de la vie, le maître d'ouvrage, à titre de compensation, pourrait participer à divers aménagements destinés à améliorer le cadre de vie dans les communes traversées par la voie navigable. » Les prévisions de dépenses faites pour ces aménagements nous paraissent optimistes.

Après l'analyse de ces engagements, nous estimons pouvoir prendre à notre compte les conclusions de la Commission d'enquête qui considère « que le respect des équilibres parmi les plus fragiles (équilibre écologique et paysages) doit pouvoir être assuré, même si le projet présente certains inconvénients, car ils restent à la fois limités et contrôlables et des améliorations doivent pouvoir encore les limiter ». Nous nous appuyons sur la conviction :

- que la large concertation locale qui a été entamée ne sera pas abandonnée et que les engagements pris par le maître d'ouvrage de poursuivre les études d'impact et d'aménagement paysager au fur et à mesure de l'exécution seront tenus ;

- que des améliorations certaines viendront compenser assez largement les inconvénients prévisibles ;

- que les modifications les plus graves de paysage qui seront dues à la longueur des déviations dans le département du Doubs n'ont pratiquement pas fait l'objet de réclamations de la part des collectivités locales.

Finalement, nous estimons que les problèmes de l'intégration de l'ouvrage dans le milieu ne doivent pas constituer un élément déterminant pour l'appréciation de ce projet.

L'incidence du projet sur l'agriculture

Les incidences de la réalisation du canal Saône-Rhin sur l'agriculture seront de deux ordres :

— d'une part, sur le plan strictement économique, en amoindrissant les surfaces agricoles et forestières, sur lesquelles se situe la plus grande partie de son parcours, il provoquera une diminution de la production ;

— d'autre part, il entraînera des conséquences connexes sur l'emploi et sur les conditions d'exploitation par suite de la modification des structures foncières et, également, du régime des eaux.

Si le prix d'un terrain agricole résultait des mécanismes d'une économie parfaite, il serait une expression financière très exacte de l'ensemble des conséquences de sa disparition. Chercher à évaluer et à incorporer celles-ci dans le bilan financier de l'opération ferait donc double emploi.

Mais l'économie réelle, loin d'être parfaite, abonde en viscosités ; en outre, même en supposant que le coût d'acquisition des terrains soit assez exactement en rapport avec les répercussions du projet sur l'agriculture, il n'est pas inintéressant d'apprécier le débit résultant du transfert des emprises d'un secteur normalement productif sur une opération dont il n'est pas *a priori* évident qu'elle le soit autant ; enfin, aujourd'hui, il convient de prendre en considération les conséquences sociales et humaines de la réalisation des grands équipements.

On examinera donc successivement la perte quantitative de production agricole, puis les conséquences connexes de la création de l'ouvrage ainsi que les mesures propres à remédier à ce qu'elles pourraient avoir de défavorable.

La perte quantitative brute de la production agricole

Tant dans le cours des études que dans les consultations préliminaires intervenues avec les organismes et services agricoles, ainsi que lors de l'enquête publique, le souci de minimiser l'amputation agricole a été constamment présent : nous pouvons admettre qu'au stade actuel tout a été fait à cet égard, notamment en superposant le plus possible le nouveau canal à l'ancien, et en prévoyant la localisation des dépôts aux endroits les moins fertiles. Nous nous bornerons à noter qu'en principe il peut y avoir opposition entre ce souci et celui de paysager l'ouvrage, par exemple par des pentes adoucies pour les endiguements et les dépôts.

L'emprise sur laquelle porteront les acquisitions en territoires agricoles sera, en chiffres arrondis : au total de 4 300 hectares, comprenant 1 400 hectares de terres arables et 1 800 hectares de prairies, le reste étant constitué de terrains maraîchers, de forêts, peupleraies et taillis, ainsi que de terres incultes.

Il faut d'ailleurs prévoir qu'une partie de ces surfaces pourra être rendue à l'agriculture : dépôts redevenus cultivables par apport de terre végétale, zones d'installation des chantiers, délaissés par rapport aux acquisitions, anciens bras du Doubs ou tronçons du canal actuel remblayés. On estime que ces restitutions seront de l'ordre de 850 hectares, soit 20 %.

Inversement, l'axe de transport étant susceptible de susciter ou de localiser le développement, on doit prévoir la création sur ses bords de zones portuaires et industrielles. Il rendra également rentable l'exploitation de matériaux d'extraction, notamment de gravières. D'où une amputation complémentaire du territoire agricole par des emprises induites importantes. Cependant il n'en sera pas tenu compte ici, d'une part parce que leur ampleur est actuellement indéterminée, d'autre part parce que l'on admet classiquement que de telles créations n'interviennent que si leur bilan économique est positif.

L'emprise porte, pour près de la moitié, sur le département du Doubs et, pour près des quatre cinquièmes, sur la région de Franche-Comté, qui, pour cette raison, seront pris en compte comme zones de référence.

Si les superficies exprimées ci-dessus en valeur absolue paraissent peu parlantes, peut-être trouvera-t-on plus significatif de dire que, compte non tenu des restitutions :

— elles correspondent approximativement à l'emprise de 950 km d'auto-route en rase campagne ;

— le Doubs perdra 0,6 % de sa surface agricole utilisée (0,98 % des terrains arables, 0,46 % des prairies) ;

— la Franche-Comté perdra 0,32 % de sa surface agricole utilisée (0,44 % des terrains arables, 0,27 % des prairies).

La perte économique entraînée par l'inutilisation agricole de cette emprise, qui n'avait pas été recherchée, a été, à notre demande, estimée. Exprimée en montant annuel moyen de la production brute totale, elle est d'environ 13 millions et demi de francs, valeur 1977.

Si on l'actualise en capital en prenant 2 % comme taux d'augmentation annuel de la production agricole, en volume, par unité de surface, et pour taux d'actualisation celui de 9 %, choisi dans l'étude économique présentée par la Direction des ports maritimes et des voies navigables, on trouve une perte en capital de 193 millions de francs (8).

En raison de l'imprécision dont sont entachées la plupart des données introduites dans le calcul, nous nous bornerons à dire que la perte de production agricole représentera, par rapport à l'ensemble de l'opération, un terme finalement assez faible, de l'ordre de 3 à 4 %, en rappelant que le prendre intégralement en compte impliquerait un double emploi partiel, que les restitutions d'emprises en réduiront l'importance, et qu'il est dans une certaine mesure compensé par des améliorations de la situation, comme on le verra notamment plus loin à propos de la réduction des surfaces inondables.

Les conséquences connexes

Les principales conséquences connexes sur l'agriculture concernent les structures foncières, l'emploi et le régime des eaux.

Conséquences foncières

Les chiffres donnés plus haut sur l'importance relative de l'emprise montrent que la réalisation du canal ne désorganisera pas l'agriculture des départements traversés. Il n'en va pas de même à l'échelon local. En moyenne, les 126 communes concernées perdront 10 % de leur superficie, les deux plus atteintes respectivement 23 % et 21 %, les trois suivantes 15 %, etc. Il est important de faire observer, néanmoins, qu'aucune n'a mis en cause le projet dans son principe. Ceci, grâce à la concertation préalable qui s'est établie depuis longtemps et qui doit se poursuivre au stade des études d'exécution.

(8) L'estimation des acquisitions de terrains proprement dits, y compris les indemnités accessoires (de pertes de récolte, de remploi, etc.), donné par la Compagnie nationale du Rhône, est de 180 millions de francs (valeur juillet 1975).

Les perturbations seront évidemment encore plus grandes au niveau des exploitations. Les études en cours montrent que quelques-unes disparaîtront ou seront trop réduites pour rester viables ; d'autres seront divisées en deux par la voie d'eau. Enfin, certains chemins seront coupés, des parcelles se trouveront enclavées.

Les mesures prévues sont aptes à résoudre ces difficultés. Dans leur principe, elles consistent en un remembrement qui reconstitue des exploitations de surface suffisante, et généralement situées sur un seul côté de la voie d'eau, et en la création de nouveaux chemins desservant les parcelles devenues enclavées. Elles créeront souvent une situation meilleure que l'ancienne : exploitations regroupées et plus complètes, avantages dus aux travaux connexes au remembrement, élargissement de certains franchissements et de certaines dessertes, puisque les nouveaux ponts ne pourront pas avoir moins de 5,50 m de large.

Conséquences sur l'emploi

On estime que l'emprise de l'opération correspond à la disparition de 100 « équivalent-exploitation » et de 200 emplois d'actifs agricoles : chefs d'exploitation, éventuellement conjoints et salariés. Il ne s'agit évidemment là que d'un ordre de grandeur, que l'on envisage d'ailleurs de réduire en orientant certaines des exploitations atteintes vers des cultures plus sophistiquées, nécessitant davantage de main-d'œuvre à l'hectare.

On voit que, de toute façon, ces pertes sont faibles par rapport aux créations possibles dans d'autres secteurs, pour peu que les espérances d'industrialisation en bordure du canal se réalisent, même très partiellement.

Quant aux personnes touchées, les diverses natures de mesures possibles ont bien été prévues en leur faveur : retraite anticipée, reconversion, réinstallation dans une exploitation viable.

L'échelonnement des travaux dans le temps devra d'ailleurs faciliter beaucoup les adaptations individuelles.

Application de la loi du 8 août 1962

Les expropriations et la réinsertion des agriculteurs interviendront dans le cadre de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole ; ce texte prévoit que, pour les grands ouvrages susceptibles de compromettre la structure des exploitations, l'acte déclaratif d'utilité publique doit faire obligation au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés en participant financièrement au remembrement et aux travaux connexes, ainsi qu'à la réinsertion des agriculteurs. Cette imputation importe d'ailleurs peu au regard de l'appréciation d'utilité publique de l'opération pour laquelle il faut raisonner en économie globale.

D'ailleurs, le Préfet de la région de Franche-Comté a signalé que les agriculteurs n'étaient pas hostiles à la réalisation de l'ouvrage, et qu'ils attachaient plus de prix à l'aménagement des structures foncières qu'au

montant des indemnités d'expropriation. Ils ont demandé qu'une politique claire soit affirmée avant le début des travaux.

C'est pourquoi, afin d'insérer dans une optique plus large les mesures devant intervenir sur le plan foncier et en matière d'emploi, et de déférer aux *desiderata* de la commission d'enquête, il a été convenu entre les instances compétentes (Directeur des ports maritimes et des voies navigables et Directeur de l'aménagement rural et des structures) que l'on entreprendrait pour le territoire perturbé par la voie d'eau une étude d'ensemble d'aménagement rural. Elle aura pour objet de fournir une vue aussi précise que possible de leur devenir, à partir notamment de schémas élaborés au niveau local en liaison avec les organisations concernées.

Cette esquisse globale fera ressortir les quelques secteurs où il importera d'engager rapidement des « préétudes » de remembrement, des interventions ponctuelles des Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) pouvant y être très prochainement indispensables. Elle comportera également une étude foncière globale qui recensera l'ensemble des exploitations gravement déséquilibrées et fera le compte des surfaces à acquérir pour assurer les réinstallations nécessaires. Elle permettra également de préciser les zones dans lesquelles il conviendra d'envisager des opérations groupées d'aménagement foncier (OGAF).

D'après les résultats de ces travaux, des avances seront consenties chaque année aux SAFER pour leur permettre de se constituer des portefeuilles de terrains en vue de faciliter les remembrements et les installations.

Pour l'application de ces mesures, le ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire a accepté le principe d'une extension du remembrement sur une surface aussi importante que possible, et s'est engagé à interpréter libéralement les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'expropriation et à la réinstallation des agriculteurs.

Les dépenses supplémentaires qui, du chef de ces dispositions, s'ajouteront aux acquisitions proprement dites, ont été effectivement comptées dans l'estimation du projet. Se basant sur l'expérience qu'elle a de réalisations comparables, la Compagnie nationale du Rhône les a appréciées à 75 millions de francs valeur juillet 1975. Quoique toute évaluation *a priori* de leur coût soit inévitablement fort incertaine, on voit qu'elles sont plus près de 1 % que de 2 % du coût global de l'opération.

Conséquences quant au régime des eaux

L'agriculture est éminemment concernée par toutes les modifications du régime des eaux : abaissement ou relèvement de la nappe phréatique, altération de sa qualité, écoulement des crues, écoulement des eaux des affluents, écoulement des eaux souterraines, abaissement des étiages, perte éventuelle d'eau fluviale au cas où des travaux de déroctage se feraient en terrains karstiques.

Nous allons voir plus loin que toutes les dispositions propres à éviter les risques ci-dessus ont été étudiées. En ce domaine aussi, les conséquences à attendre ne sont pas nécessairement défavorables : c'est ainsi que plus d'un millier d'hectares de terrains se trouveront désormais hors d'atteinte des inondations.

Conclusion

En conclusion, l'emprise du canal entraînera inévitablement pour l'agriculture une perte quantitative brute qui, sans être considérable, constitue un élément d'appréciation qui mérite d'être pris en considération. La réalisation de l'ouvrage aura des conséquences connexes sur l'emploi, les structures foncières et le régime des eaux, auxquelles les mesures prévues devront permettre de remédier convenablement.

Sur un plan pratique, nous constatons que les mesures d'ores et déjà annoncées pour répondre aux souhaits des populations agricoles sont de nature à faciliter grandement les opérations foncières.

Les problèmes de l'eau

Nous examinerons successivement :

- l'alimentation en eau du canal et les risques de pollution,
- le régime des eaux souterraines,
- la propagation des crues du Doubs.

L'alimentation en eau du canal et les risques de pollution

La situation se présente sous des aspects différents :

- pour les 50 km de canal artificiel du versant alsacien,
- pour les 25 km de la partie amont du versant franc-comtois, jusqu'au confluent de l'Allan et du Doubs,
- pour les 140 km intéressant directement le Doubs,
- pour les 15 km du canal reliant le Doubs à la Saône.

Nous précisons tout d'abord que, dans l'état actuel des cours d'eau, le Directeur des ports maritimes et des voies navigables a été conduit à séparer complètement les deux versants du canal pour ce qui concerne leur alimentation en eau en période d'étiage : le versant alsacien sera alimenté à partir du Rhin, tandis que les apports naturels qui aboutissent dans le bief de partage seront dirigés en totalité vers le versant franc-comtois, à l'exclusion de tout transfert d'eau du Rhin.

En effet, au cours des enquêtes et conférences auxquelles le projet a été soumis, des craintes ont été émises concernant la pollution des eaux

du Doubs par celles du Rhin dont « la charge polluante » dit le ministère de la Qualité de la vie, est « plus importante que celle du Doubs, notamment en ce qui concerne les métaux lourds et les pesticides ». La Commission d'enquête, estimant que « l'opération *Sauvetage du Doubs* ne doit pas être remise en cause », demande expressément que « les consignes d'exploitation du bief de partage soient telles que le passage de l'eau du Rhin vers le versant Doubs soit proscrit ».

Grâce à la longueur du bief de partage (12,2 km), cette demande peut être satisfaite par une coordination judicieuse des pompages sur les deux versants.

Dans sa réponse au ministre de la Qualité de la vie, le ministre de l'Équipement a précisé que « le transfert des eaux du Rhin ne sera effectué qu'au moment où la qualité des eaux sera reconnue acceptable ».

La Mission déléguée du bassin Rhin-Meuse a recommandé de fixer l'objectif de qualité du versant Rhin du futur canal à la qualité 2, à l'exception du tronçon Niffer-île Napoléon, alimenté par le Rhin, où il sera de 1 B, objectif correspondant à celui du Rhin. Du côté de la Mission déléguée du bassin Rhône-Méditerranée-Corse, on envisage de proposer l'objectif de qualité 2 pour le canal, le tronçon de l'Allan intéressé par le projet et le Doubs jusqu'à l'Isle-sur-le-Doubs. Ainsi, il apparaît bien que, à l'avenir, il ne devrait plus poser de difficulté pour l'alimentation du versant Doubs par les eaux du Rhin. En tout cas, le problème de quantité ne jouera pas car les droits dont bénéficie l'Etat sont actuellement de 9 m³ par seconde et doivent être relevés à l'occasion d'une modification (en cours d'étude) du contrat de concession des ouvrages de Kembs.

Par contre, étant donné les débits en cause et la faible dilution des matières polluantes du Rhin, il ne semble pas envisageable d'épurer les eaux du Rhin à remonter dans le bief de partage.

Ainsi, bien qu'elle ne puisse être exclue à plus ou moins long terme, l'utilisation des eaux du Rhin pour l'alimentation du versant Doubs de la voie navigable doit, à l'heure actuelle, être rigoureusement éliminée.

Versant alsacien

Aucun débit ne sera prélevé sur les rivières de ce versant : la Largue et l'Ill.

En période d'étiage, l'alimentation du canal sera assurée uniquement au moyen d'eau recyclée par les stations de pompage installées sur les écluses.

L'étude d'impact indique que la prise d'eau dans le Rhin se ferait dans un secteur peu pollué (à l'amont des rejets des potasses d'Alsace) et encore en voie d'amélioration à la suite de la mise en application d'un important programme de dépollution dans la région bâloise. D'ailleurs le canal de Huningue, qui sera englobé dans la liaison Rhin-Saône, est d'ores et déjà « très très poissonneux ».

Il doit être observé cependant que le canal s'étendra sur 50 kilomètres environ, et que les biefs les plus éloignés du Rhin recevront, par recyclage, bien moins d'eau « fraîche » que le bief de Huningue.

Aussi, il n'est pas sûr que leur situation demeure vraiment satisfaisante en période d'étiage, à défaut d'un minimum de débit en provenance du bief de partage.

D'ailleurs l'étude d'impact témoigne elle-même d'une certaine hésitation à cet égard, puisqu'elle énumère quelques précautions à prendre (sujettes à caution), dont un dispositif de décantation à la prise d'eau dans le Rhin et la réalisation de roselières, de place en place, dans des élargissements du canal.

En ce qui concerne les captages pour distribution publique d'eau potable, aucun risque de pollution n'est signalé. Tout au plus relève-t-on le cas de Spechbach-le-Bas, dont la station sera à surveiller.

Versant franc-comtois, secteur de la Bourbeuse et de l'Allan

Sur la partie amont de ce parcours, le canal laissera subsister, sur huit kilomètres environ, la Bourbeuse dont une partie du débit sera prélevée pour les besoins de la navigation.

Sur la partie aval, l'Allan lui-même sera canalisé, une boucle de deux kilomètres environ sera délaissée à Mezire-Fesches-le-Chatel, et une autre de moindre importance à Sochoux. En outre, une dérivation de l'Allan bordée de promenades rejoignant la Lizaine sera maintenue en eau à Montbéliard.

La notice du dossier d'enquête prévoit que les quatre écluses situées entre le bief de partage et le Doubs seront munies de stations de pompage qui, en période sèche, relèveront la nuit, de bief en bief, les volumes d'eau nécessaires pour compléter les apports naturels, insuffisants pour les besoins de la navigation, à mesure que celle-ci s'accroîtra. De ce fait, « il n'y aura aucun transfert d'eau d'un bassin vers l'autre ».

Sur la partie amont, le ministère de la Qualité de la vie (au cours de l'instruction mixte) et la municipalité de Bourogne (au cours de l'enquête publique) se sont inquiétées de l'insuffisance du débit laissé dans le lit de la Bourbeuse. Il leur a été répondu qu'à l'étiage, le débit minimum actuellement garanti (un tiers du débit semi-permanent) serait maintenu.

Sur la boucle délaissée de Mezire-Fesches-le-Chatel un débit de « salubrité » suffisant devra être maintenu. La boucle délaissée de Sochoux sera recomblée sur la partie amont ; seule sera maintenue la partie aval, pour les besoins de la station de pompage des usines *Peugeot*.

Enfin un débit suffisant pourra être maintenu dans la dérivation de l'Allan rejoignant la Lizaine à Montbéliard moyennant sa compensation à l'étiage par des pompes supplémentaires à l'écluse de Bart.

Le problème le plus grave concerne l'Allan canalisé, qui reçoit, à l'amont de Sochoux, la Savoureuse, polluée par les rejets de Belfort, et à la traversée

de Sochaux-Montbéliard, les rejets de cette agglomération très industrialisée. L'étude d'impact laisse entendre que la qualité des eaux y tombait encore récemment à la classe 4, qui est la dernière classe, excluant toute vie piscicole.

Un programme d'assainissement très important, couvrant la période 1972-1981, a été entrepris dans toute la région avec l'aide de l'Agence financière de bassin Rhône-Méditerranée-Corse. Les éléments principaux de ce programme sont constitués par un développement de la station de Belfort, la création, par tranches successives, de la station d'épuration de Sainte-Suzanne à l'aval immédiat de Montbéliard et celle particulière aux usines *Peugeot*, aussi importante que tout le reste réuni.

En valeur actuelle, l'effort financier correspondant, limité aux stations d'épuration, mais en y comprenant la capitalisation des frais d'exploitation, semble pouvoir être estimé à 75 millions de francs environ.

A supposer que, selon l'objectif poursuivi, les eaux de l'Allan aient été ainsi ramenées à la classe 2, se pose la question de savoir si ce résultat ne sera pas compromis par le ralentissement de l'écoulement consécutif à la canalisation de la rivière et aux pompages de recyclage.

L'effort financier éventuellement nécessaire pour rétablir la situation, par la création d'installations d'épuration tertiaire s'il y a lieu, est impossible à chiffrer présentement, mais devra être pris en charge par la liaison Saône-Rhin.

Sur le secteur franc-comtois à l'amont de Voujeaucourt, aucun risque de pollution des captages n'est mentionné. Il faudra surveiller ceux de Montreux-Vieux et de Valdieu-Lutran.

Après avoir examiné ainsi les conditions dans lesquelles sera assurée l'alimentation en eau de chacun des deux versants du bief de partage, nous estimons devoir expliquer pourquoi cette alimentation n'est pas prévue à partir de réserves qui pourraient être créées dans le voisinage du bief de partage.

Dans son rapport d'avril 1975, le Groupe de travail qui avait été constitué pour examiner les caractéristiques techniques de la liaison Saône-Rhin, avait insisté pour que cette possibilité soit examinée, concurremment à celle des pompages à partir du Rhin.

En fait, le dossier soumis à l'enquête ne traite pas de cette question et n'a d'ailleurs soulevé aucune objection à cet égard.

On a vu cependant que la solution retenue, qui consiste à suppléer l'insuffisance des débits disponibles par la multiplication des bassins d'épargne et le recours à des recyclages par pompage aux écluses sur toute la partie canalisée de Niffer à Voujeaucourt, laissait subsister quelques doutes sur la perfection des résultats au regard de la pollution.

Les études ont montré que le seul site favorable se trouverait au voisinage du village de Roppe, à 10 km au nord du bief de partage et qu'il serait possible d'y emmagasiner 27 millions de mètres cubes, dont le tiers serait à réserver au renforcement de l'alimentation en eau de Belfort et Montbéliard.

L'opération étant supposée réalisée en commun, le coût à supporter par la voie navigable pour une réserve de 18 millions de mètres cubes s'élèverait à 40 millions de francs environ, auxquels s'ajouteraient des frais capitalisés d'exploitation équivalant à 3 millions de francs dans une hypothèse moyenne.

Les conditions d'alimentation de la réserve n'apporteraient pas une sécurité totale, en année sèche, et l'équipement en bassins d'épargne et stations de pompage ne pourrait être évité.

Les économies ne porteraient que sur les dépenses d'énergie consommée pour les recyclages ; leur montant capitalisé serait de dix à douze millions de francs dans une hypothèse moyenne.

Tout compte fait, le recours au réservoir de Roppe se traduirait par un supplément de dépense dépassant 30 millions de francs.

Il semble que la suppression des inconvénients éventuels d'un abus des recyclages au regard de la pollution ne justifie pas un tel sacrifice financier, d'autant que les risques de stagnation redoutés disparaîtront le jour où la qualité des eaux du Rhin permettra d'en transférer un débit appréciable sur le versant franc-comtois.

Le Doubs à l'aval de Voujeaucourt

La situation présente est assez inégale selon les secteurs de ce parcours de 140 kilomètres. Alors que la qualité de l'eau du Doubs tomberait à la classe 4 à Besançon, les ressources piscicoles sont considérées comme importantes dans l'ensemble. Le ministère de la Qualité de la vie considère que la rivière « se situe dans la zone à ombre », ce qui suppose à vrai dire une excellent qualité, l'ombre étant un salmonidé. En fait, cette espèce ne se rencontre présentement que sur le Doubs supérieur d'une part, et en aval du confluent de la Loue, d'autre part, c'est-à-dire en dehors du parcours intéressé par la liaison Saône-Rhin.

Mais il importe que l'aménagement de la nouvelle voie navigable tienne le plus grand compte de l'opération *Sauvetage du Doubs* lancée en 1972. A cet égard, dans la mesure où les résultats de cette opération seraient compromis par les travaux de canalisation et où leur rétablissement conduirait à exiger, notamment à Besançon et à son voisinage, une épuration plus poussée des effluents déversés, la charge financière correspondante incomberait à la voie navigable.

Sur un plan plus général, le ministre de la Qualité de la vie a demandé le maintien, dans les boucles délaissées et les tronçons non empruntés du Doubs, d'un débit réservé « au moins égal au débit d'étiage de trente jours consécutifs », lorsque le débit naturel le permet ; cette garantie, dit-il le 7 juin 1977, est d'autant plus nécessaire que les eaux dans ces tronçons subiront une réduction de vitesse importante.

Dans une lettre antérieure du 21 novembre 1976, le ministre de la Qualité de la vie aurait écrit que « le débit écologique minimal doit être égal au

moins au débit d'étiage » sans préciser s'il s'agissait du débit d'étiage de trente jours consécutifs, ce à quoi le ministre de l'Equipement répondait que « le débit d'étiage de dix jours du Doubs serait suffisant pour alimenter les écluses. Il n'y a qu'un problème relatif au débit à laisser dans les bras court-circuités ».

Finalement, le ministre de l'Equipement s'est engagé « à maintenir, dans les bras du Doubs non empruntés par la navigation, un débit minimal de 6 m^3 par seconde, sous réserve évidemment que le débit naturel du Doubs soit au moins égal à ce chiffre ». Or, « lors de la période d'extrême sécheresse de 1976, le débit du Doubs à Besançon est descendu à des valeurs comprises entre 5 et 6 m^3 par seconde », ce qui aurait obligatoirement entraîné un arrêt de navigation.

Il est donc important de définir avec plus de précision les débits nécessaires au fonctionnement de la voie navigable.

Il y a tout d'abord ceux qu'impliquent les pertes en bief, dont la moyenne s'élève à $0,33 \text{ m}^3$ par jour et par mètre de canal ; ces pertes étant, du fait de l'évaporation, plus élevées en période chaude, qui correspond généralement à une période d'étiage, il n'est pas exagéré de les calculer sur la base de $0,5 \text{ m}^3$ par jour et par mètre de canal.

En admettant que les pertes dans les sections en rivière ne sont pas modifiées et en ne prenant donc en compte que la partie en canal correspondant au versant Doubs, on trouve une valeur globale de $0,4 \text{ m}^3$ par seconde, ce qui n'est pas très important en soi, mais qui n'est pas complètement négligeable lorsque les débits naturels sont faibles. D'autre part, compte tenu d'une marge de sécurité de 5 m ajoutée à la longueur utile (185 m) du sas de l'écluse et compte tenu de l'espace compris entre le sas et la porte aval, la surface à niveau variable dans l'écluse est de l'ordre de $195 \text{ m} \times 12 \text{ m} = 2\,340 \text{ m}^2$.

Le dossier prévoit une dizaine de cycles d'éclusage par jour, ce qui correspond à un débit moyen de l'ordre de $0,27 \text{ m}^3$ par seconde et par mètre de chute dans l'écluse.

Le ministre de l'Equipement répond sur ce point qu'on ajoutera des bassins d'épargne à six écluses contrôlant des dérivations importantes, et que dans ces conditions le débit nécessaire sera de $2,3 \text{ m}^3$ par seconde (9).

Ainsi, le fonctionnement normal de la voie exige, en plus des 6 m^3 par seconde réservés, un débit de $0,4 + 2,3 = 2,7 \text{ m}^3$ par seconde. Il ne serait assuré qu'à partir d'un débit de la rivière de $8,7 \text{ m}^3$ par seconde.

En dessous de ce débit, la navigation serait plus ou moins gravement gênée, du fait des retards qu'imposerait la nécessité d'utiliser au maximum le sas des écluses en y regroupant les bateaux pour réduire le nombre des sassements.

(9) Sauf à l'écluse de Laissey, où il serait de $3,3 \text{ m}^3$ par seconde mais la dérivation du Doubs, relativement courte, n'y exigera pas la réservation d'un débit de 6 m^3 par seconde.

Or, la courbe des débits classés, établie sur la période de vingt-cinq années de 1950 à 1974, montre qu'à Besançon le débit de $8,7 \text{ m}^3$ par seconde n'est pas atteint, en moyenne, pendant une durée de deux jours par an. La gêne n'est donc pas considérable par rapport à celle que ne manqueront pas d'apporter les périodes de hautes eaux.

On pourrait d'ailleurs l'éviter en plaçant, si le besoin s'en fait réellement sentir, au droit de chacune des écluses des dérivations importantes, des stations de pompage, comme la « notice explicative » en prévoit d'ailleurs la possibilité d'installation ultérieure.

Nous observons toutefois que l'hypothèse retenue ci-dessus des 6 m^3 par seconde, maintenus dans les bras non navigués du Doubs, bien qu'elle soit de nature à sauvegarder raisonnablement la faune piscicole — comme semble l'avoir montré l'étiage exceptionnel de 1976 — ne satisfait toujours pas le ministre de la Qualité de la vie : celui-ci s'en tient à son exigence du maintien intégral du débit naturel toutes les fois qu'il descendra en dessous de l'étiage moyen mensuel.

D'après l'expérience de l'aménagement du Rhône à l'aval de Lyon, nous sommes d'avis que cette demande est exagérée.

Il y a lieu de se préoccuper d'autre part de la situation des boucles du Doubs délaissées par le nouveau canal : leur comblement serait la solution la plus radicale.

Mais la notice du dossier d'enquête laisse la possibilité de leur maintien comme « vecteur d'eau » ou comme « lieu de pêche et de détente » à la demande des collectivités locales. Dans ce cas, les plus grandes précautions s'imposeront, notamment par le maintien d'un « débit de salubrité » suffisant, accompagné s'il y a lieu du remblaiement des zones d'eau morte.

En ce qui concerne les tronçons de canal artificiel, les préoccupations sont ici moindres que sur le versant alsacien ou sur le secteur de l'Allan, à cause de l'importance relative des débits disponibles, qui dispense de toute installation de pompage pour recyclage. Le Comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse demande toutefois d'étudier leur réoxygénation.

Il conviendra en outre de prévoir l'aménagement des ouvrages de rejet de quelques stations d'épuration et parfois le déplacement des stations elles-mêmes ou l'adjonction de pompes pour relever les effluents.

Le canal reliant le Doubs à la Saône

Ce tronçon de canal, comprenant les écluses de Choisey et de Laperrière, rejoint la Saône au point le plus rapproché de la vallée du Doubs, par un tracé distinct de l'ancien canal du Rhône au Rhin.

La nécessité de conserver à l'étiage le débit maximal dans ce cours d'eau à l'aval de Choisey, conduit d'une part à limiter strictement le débit transitant en basses eaux, de Choisey vers Laperrière (dont l'écluse sera d'ailleurs dotée d'un bassin d'épargne), surtout tant que l'usine Solvay à

Tavaux disposera dans le canal de prises d'eau alimentées par le débit du Doubs, et d'autre part, dans la mesure où le débit de la Saône n'en serait pas lui-même perturbé, à installer une station de pompage à l'écluse de Laperrière pour compléter l'alimentation du bief à partir de la Saône.

A l'inverse, en période de crue de Doubs, l'étude hydrologique conduit à majorer artificiellement le transit par le canal et à y aménager deux bassins d'étalement, dont le plan d'eau, à l'étiage, pourrait s'étendre pour chacun sur 40 ou 50 hectares.

Ces deux bassins constitueront des points faibles du point de vue de la salubrité, d'autant que le canal recevrait, en l'état actuel des choses, une pollution non négligeable en provenance de Dole et de Tavaux.

Le dossier d'enquête fait mention du souci des municipalités de Samerey et de Laperrière concernant la qualité des eaux du canal. La première craint le transfert sur sa banlieue des nuisances déversées par les usines *Solvay* de Tavaux ; la seconde demande une surveillance particulière du canal.

En présence de cette situation, il conviendra en priorité de réduire la pollution des rejets actuels de Dole et de Tavaux, en mettant au compte de l'opération la part des dépenses imputables aux exigences supplémentaires imposées par l'aménagement.

En outre, les retenues d'étalement devront être conçues de manière à y favoriser la réoxygénation, par une réduction maximale de la profondeur et par une configuration favorisant le renouvellement des eaux. Un strict entretien de ces retenues s'imposera néanmoins (élimination des pollutions de surface, faucardements, dévasages...). L'ancien canal abandonné devra être, pour sa part, remblayé.

Enfin, concernant les réseaux d'assainissement communaux, un déplacement de la station d'épuration de Damparis semble nécessaire, ainsi que des aménagements aux réseaux de Samerey et Laperrière.

Avantages complémentaires à attendre de l'opération

Un avantage certain de l'aménagement résidera dans le comblement de multiples gravières existantes, le projet comportant un excédent général des déblais sur les remblais et les matériaux qu'il utilisera étant tous extraits de ses propres emprises.

Plus tard, un avantage considérable pourrait résulter de la nouvelle liaison Rhin-Saône le jour où une amélioration suffisante de la qualité des eaux du Rhin à la hauteur de Niffer rendra possible un transfert substantiel en direction du Doubs, en période de basses eaux de cette rivière, par la simple intensification du fonctionnement des stations de pompage installées au droit des écluses du versant alsacien.

Enfin, sur un plan beaucoup plus général, nous devons insister ici sur la très grande supériorité du transport par eau : non seulement il est moins bruyant que les transports par route ou par fer comme nous l'avons déjà

noté (10), mais il est également moins polluant pour l'atmosphère que le transport par route. Dans la mesure où il évite au moins partiellement de recourir à des transports par route ou par fer il comporte donc des avantages indirects certains.

Le régime des eaux souterraines

L'implantation d'un ouvrage aussi important que la liaison Rhin-Saône aurait, en l'absence de précautions spéciales, des incidences considérables sur le régime et la qualité des eaux souterraines le long de son parcours.

Les ressources à protéger sont essentiellement constituées par la nappe phréatique. Les nappes profondes ne sauraient être atteintes que par le creusement du substratum imperméable limité à des sections de faible longueur.

Les effets à redouter intéressent d'une part les captages destinés à l'alimentation des populations en eau potable, d'autre part les zones rurales vouées à l'agriculture. Les besoins en eau de l'industrie sont normalement couverts par des prélèvements dans les cours d'eau.

L'implantation de la voie d'eau peut conduire à des abaissements ou à des gonflements de la nappe phréatique, selon les circonstances locales.

Les abaissements peuvent être préjudiciables au débit des captages ou au rendement des cultures. Ils peuvent être bénéfiques dans les zones marécageuses ou excessivement humides nécessitant un drainage.

Les gonflements seront défavorables s'ils font apparaître de telles zones ; ils peuvent être avantageux dans les zones sèches, appelant une irrigation.

Aujourd'hui, on dispose de techniques sûres pour prévenir les effets indésirables ou rétablir les situations dégradées : on empêche toute interpénétration des eaux canal-nappe et, s'il le faut, on isole le canal des nappes adjacentes soit au moyen d'un revêtement général étanche, soit au moyen d'écrans latéraux descendus jusqu'au niveau imperméable.

Ces techniques doivent faire l'objet de soins particuliers au voisinage des captages. Le cas échéant ceux-ci seront à déplacer, ou à remplacer par l'extension d'autres captages reliés au même réseau de distribution.

Nous examinerons ci-après les critiques recueillies et les réponses faites à la suite des enquêtes ouvertes sur le projet Saône-Rhin.

Conséquences sur les captages des collectivités locales

Diverses observations ont été présentées soit par les communes ou leurs syndicats, soit par les directeurs départementaux de l'Agriculture ou de l'action sanitaire et sociale et reprises par les Préfets, soit par le ministère de l'Intérieur, soit par celui de la Qualité de la vie, qui a transmis également les avis des Comités de bassin et des Missions déléguées de bassins.

(10) Voir *supra*, *Le bruit*, p. 114 (NDLR).

Dans l'ensemble, ces observations sont peu importantes et les réponses faites sont satisfaisantes.

Le relevé le plus complet des captages touchés par le projet est fourni par le rapport sur l'environnement. Seraient à déplacer ou à transformer quatorze d'entre eux, dont celui de Besançon-Chaleze ; onze autres seraient à surveiller, en particulier celui de Dole, dans le Jura.

La notice explicative du dossier d'enquête précise les engagements pris en vue de préserver ou de rétablir les situations qui pourraient se trouver compromises.

Bien entendu, tous les travaux de cette espèce devront être étudiés et réalisés de façon que l'alimentation des collectivités en eau potable n'ait à subir aucun trouble, même temporaire.

Les procédures de détermination des nouveaux périmètres de protection des captages, qui sont longues et complexes, devront être engagées longtemps à l'avance.

Conséquences sur les nappes profondes

La seule observation recueillie a été formulée par le ministère de la Qualité de la vie qui redoute que des creusements locaux du canal dans le lit du Doubs ne le mettent en communication avec les circuits karstiques du calcaire sous-jacent. Le Directeur des ports maritimes et des voies navigables s'appuyant sur une étude confiée au professeur Barbier, de la Faculté de Grenoble, a répondu que les eaux du Karst sont en charge dans la zone intéressée et qu'il n'y a pas de risques d'infiltration de la rivière.

Conséquences sur les nappes phréatiques intéressant l'agriculture

On a installé dès à présent plus de 1 000 tubes piézométriques témoins, en accord avec les directions départementales de l'Agriculture.

Bien qu'il constate que des précautions particulières ont été prévues au projet, le ministère de l'Agriculture craint qu'elles ne soient pas suffisantes. Aussi, demande-t-il que le réseau de mesures puisse être complété à la demande de ses services et que tous ouvrages secondaires qui se révéleraient nécessaires en plus de ceux figurant au projet soient réalisés en temps utile aux frais du maître de l'ouvrage.

Le Directeur des ports maritimes et des voies navigables a accepté intégralement cette demande.

Des engagements analogues ont été pris vis-à-vis du ministère de la Qualité de la vie, qui sera associé aux observations sur le terrain.

Les techniques actuelles permettent de tenir ces engagements.

La Commission d'enquête a formulé le même avis en signalant cependant que, selon l'exemple de la canalisation de la Moselle, l'action à mener pour

faire disparaître toutes perturbations pourra s'étendre sur plusieurs années après l'achèvement des travaux.

Cette remarque est fondée et souligne la nécessité d'une action prolongée, à mener d'entente avec les représentants des populations et des services intéressés, mais ne saurait faire obstacle à la déclaration d'utilité publique puisque la fiabilité des procédés à mettre en œuvre n'est pas contestée.

Avantages complémentaires à attendre de l'opération

Ils portent sur les captages, le niveau de la nappe phréatique et les possibilités de transferts d'eau.

Les nouveaux captages pourront bénéficier des progrès techniques les plus récents.

La maîtrise du niveau des nappes procurée par les nouveaux ouvrages de drainage et de réalimentation sera favorable à l'assainissement des terres humides et à la fertilisation des zones sèches.

Bien qu'à la charge des demandeurs, le transfert d'un débit de 5 m^3 par seconde à prélever dans le Rhin en vue de réalimenter la nappe entre Niffer et Mulhouse, demandé par la Chambre d'agriculture du Haut-Rhin et les services du ministère de l'Agriculture, sera rendu possible aux moindres frais.

La propagation des crues du Doubs

D'après les indications données dans le dossier de l'enquête hydraulique, une étude sur modèle mathématique étalonné de la crue de février 1970 — et portant sur une série de crues fictives, de débits croissant du débit décennal au débit millénaire, dont l'hydrogramme est basé sur celui de la crue de 1957, particulièrement caractéristique de l'ensemble des crues du Doubs — a montré que l'influence sur l'écoulement des crues, de la canalisation du Doubs :

— était négligeable entre Voujeaucourt et Dole, en ce qui concerne l'écrêtement,

— mais se traduisait par une avance importante (de l'ordre de plus d'une dizaine d'heures) du passage des maxima au barrage de Dole.

Il s'ensuit que l'aménagement envisagé n'aura aucune conséquence dommageable sur le Doubs en amont du confluent de la Loue, situé à quelques kilomètres à l'aval de Dole, mais qu'augmentant les risques de coïncidence des débits maxima de ces deux rivières, il aggraverait la situation au droit et à l'aval de leur confluent si aucune précaution n'était prise. L'augmentation maximale du débit par rapport à la situation actuelle serait en effet de l'ordre de 125 m^3 par seconde, entraînant une surélévation de niveau de l'ordre de 30 cm.

Cette aggravation n'étant pas acceptable, le projet prévoit la possibilité de faire transiter un débit maximum de 150 m^3 par seconde par le bief de Laperrière, ainsi que de stocker par marnage de ce bief, qui comporte d'importants

tants élargissements, un volume de l'ordre de deux millions de mètres cubes. Ces deux mesures devraient permettre d'une manière à peu près certaine de ne pas aggraver la situation des crues du Doubs en aval de son confluent avec la Loue.

La section courante du canal étant de 207 m², le passage d'un débit de 150 m³ par seconde entraînera une vitesse moyenne de l'eau de l'ordre de 0,725 m par seconde et une perte de charge que l'on peut très approximativement évaluer à quelques décimètres sur la longueur totale du bief, compte tenu de la présence des élargissements susvisés.

Par ailleurs, le marnage dans le bief de Laperrière correspondant à la retenue maxima de 2 millions de m³ est de l'ordre de 1,25 m.

L'importance de ces pertes de charge et de ce marnage excluent pratiquement la possibilité de faire mieux et notamment d'améliorer, par rapport à la situation actuelle, le régime des crues du Doubs en aval de Dole, comme l'avait demandé le ministre de la Qualité de la vie dans sa lettre du 21 novembre 1976. La réponse du ministre de l'Équipement figurant dans le procès verbal de la clôture de l'instruction mixte paraît tout à fait pertinente.

Mais surtout, il est très intéressant de noter — et cela très nettement en faveur de l'opération — que l'aménagement projeté aura pour effet de réduire de manière très sensible la superficie des zones inondables de la vallée du Doubs entre Voujeaucourt et Dole : pour la crue quinquennale, 1 345 hectares de terrains bénéficieront des effets de l'aménagement, soit 40 % de la superficie actuellement inondée, et sur ces 1 345 hectares, 1 170 hectares ne seront plus atteints par l'inondation.

Le rétablissement des voies terrestres et des réseaux divers

Le procès-verbal de clôture de l'instruction mixte à l'échelon central ainsi que le rapport de la Commission d'enquête consacrent un grand nombre de pages au problème des traversées, par la voie navigable, des voies routières ou ferroviaires ou des réseaux divers existants.

D'une manière très générale, ces problèmes ne soulèvent pas de difficultés, le principe admis étant le rétablissement, à la charge du maître d'ouvrage, des voies ou des réseaux « avec des caractéristiques identiques aux caractéristiques actuelles », toute amélioration étant à la charge de la voie ou du réseau traversé.

Toutefois, le Préfet du Doubs, d'une part, celui de la Côte-d'Or, d'autre part, attirent l'attention sur la nécessité de prévoir le rétablissement des communications avec « des caractéristiques adaptées aux besoins ». Il semble s'agir notamment de la « voirie rurale » pour laquelle « une refonte totale sera rendue nécessaire ».

On peut faire remarquer, à ce sujet, que le décret n° 64-262 du 14 mars 1964, relatif aux caractéristiques techniques... des voies communales, stipule, en son article 2, qu'« au passage des ouvrages d'art, la largeur de la chaussée doit être au moins de 5,50 m ».

Le coût de l'élargissement d'une voie en rase campagne, en vue de lui donner les caractéristiques réglementaires, n'a aucune commune mesure avec celui de l'élargissement d'un pont dont l'existence résulterait de l'aménagement de la nouvelle voie navigable, et, de ce fait, la construction d'un ouvrage avec des caractéristiques inférieures à celles fixées réglementairement lèserait assez gravement les communes intéressées.

Pour les chemins départementaux, les caractéristiques sont définies par l'instruction générale du 30 mars 1967, qui ne donne toutefois aucune indication chiffrée.

Dans ces conditions, il ne sera pas possible de construire ou de reconstruire des ouvrages donnant passage à des voies communales et à des voies départementales avec des caractéristiques inférieures à celles définies par ces textes, même si la voie traversée ne répond pas encore à ces caractéristiques.

Chapitre V : Observations générales et conclusions

L'estimation de l'opération

L'estimation générale de la liaison navigable Saône-Rhin, telle qu'elle figure au dossier soumis à l'enquête s'élève à 4 887 millions de francs (MF), valeur juillet 1975, hors taxes.

Ce total se décompose comme suit par catégories d'ouvrages :

	%
— écluses	38,9
— barrages	5
— chenal	26,9
— rétablissement des communications	11,1
— servitudes urbaines et agricoles	7,2
— plantations	0,3
— acquisitions immobilières	10,6

Comme il a été indiqué ci-dessus (page 91) elle doit être portée (hors TVA) à 4 920,8 MF pour tenir compte des modifications techniques acceptées par le ministre, à la suite des diverses enquêtes.

Toutes ces estimations sont faites par la Compagnie nationale du Rhône, dont la réputation de technicité permet d'assurer qu'elles sont très sérieusement établies.

Touefois, l'estimation générale ne tient pas encore compte de nombreuses modifications de détail qui, comme il a été promis, devront être étudiées au

moment de la mise au point des dossiers d'exécution : leur réalisation, si elle s'avère nécessaire, sera sans doute assez peu onéreuse pour chacune d'elles, mais risque de ne plus être entièrement négligeable pour l'ensemble. Aucun chiffre ne peut être avancé à leur sujet.

En face de toutes ces améliorations et des aléas inévitables, qui, globalement, ne nous paraissent nullement négligeables, on ne trouve, dans l'estimation générale, au titre des « aléas et imprévus », qu'une somme d'environ 5 % du montant total du projet. Il est vrai que des sommes à valoir sont d'ores et déjà comprises dans les coûts de chacune des grandes catégories de travaux : ces sommes à valoir, fixées à des valeurs comprises entre 10 et 15 % suivant les ouvrages, sont de l'ordre de grandeur habituellement prise en compte dans de telles estimations.

D'un autre côté, les emprises du projet nous paraissent assez largement comptées, de sorte que la dépense relative aux opérations foncières, estimée à 393,5 MF, dont 180 MF pour les acquisitions de terrains, comprend probablement une somme à valoir assez forte.

La Compagnie nationale du Rhône, auteur de l'étude technique, avait présenté deux estimations :

- une estimation minimale de 4 400 MF (hors TVA),
- une estimation maximale de 5 300 MF (hors TVA).

L'estimation minimale correspond à l'hypothèse où toutes les circonstances joueraient dans le sens favorable : aléas d'exécution très réduits, conjoncture des marchés de travaux publics permettant de traiter à de très bons prix, financement très régulier des travaux permettant de suivre l'organisation optimale des chantiers.

Au contraire, l'estimation maximale correspond à la conjonction de circonstances défavorables : grandes difficultés de chantier dues à de mauvaises surprises dans les fondations et les terrassements, hydrologie très défavorable, marché des travaux publics tendu, contraintes financières ayant des répercussions néfastes sur l'organisation des travaux.

Ces deux hypothèses extrêmes sont l'une et l'autre possibles, mais également assez peu probables.

C'est pourquoi l'estimation présentée dans le dossier d'avant-projet est une estimation moyenne : 4 887 MF portée à 4 920,8 MF (hors TVA) à la suite des dernières modifications du projet.

A titre de prudence, pour les diverses raisons exposées dans le présent rapport et résumées dans ce chapitre V, on pourrait arrondir ce total et considérer que l'estimation globale du projet s'élève à 5 000 MF valeur juillet 1975, hors TVA.

Ceci revient à porter le terme « aléas et imprévus » à 323,8 MF (hors TVA) c'est-à-dire à 7 % du total des dépenses.

Nous noterons enfin que depuis juillet 1975 le coût des travaux a augmenté d'environ 30 %, et que, dans ces conditions, l'estimation du projet valeur janvier 1978 est de l'ordre de 6 500 MF, hors TVA, soit 7 450 MF toutes taxes comprises.

Le programme d'exécution des travaux

Le programme général d'exécution prévoit une durée totale de dix ans.

Il a été établi en admettant que les travaux commenceront par l'Alsace, et plus exactement par l'écluse de Niffer, et en visant les objectifs suivants :

- grouper, dans toute la mesure du possible, les travaux de même nature afin de confier aux entreprises des séries d'ouvrages similaires ;
- mettre en œuvre ou réaliser des volumes de béton ou de terrassements qui ne soient pas trop variables dans le temps ;
- respecter un échancier des dépenses annuelles croissant les quatre premières années, puis constant au cours des cinq années suivantes.

Il serait ainsi possible d'atteindre :

- le port de Mulhouse-île Napoléon à la fin de l'année 2,
- la zone de Tavaux-Dole, à partir de la Saône, au milieu de l'année 6,
- le port de Bourogne (région de Belfort) à partir du Rhin, à la fin de l'année 8,
- le tronçon central Besançon-Montbéliard, à la fin de l'année 10, avec mise en service de la totalité de la voie navigable.

La réalisation de ce programme amène à prévoir, sur le canal actuel du Rhône au Rhin, huit interruptions de navigation d'une durée supérieure à un mois, dont deux simultanées l'année 6. Au total, ces interruptions représentent 27 à 30 mois, soit deux ans et demi, soit le quart de la durée totale des travaux.

C'est un lourd tribut que la voie navigable actuelle devra payer à sa modernisation : nous ne voyons pas le moyen d'éviter ces sujétions.

Mais nous voudrions revenir sur les grandes lignes du programme général, et formuler au préalable quatre remarques particulièrement importantes :

• La section en canal comprise entre le Rhin et le Doubs (77 km), c'est-à-dire le versant alsacien, le bief de partage et la partie du versant franc-comtois de la région de Belfort-Montbéliard représente, dans l'estimation du dossier soumis à l'enquête, une dépense de 2 594 MF (46,5 % du total).

En revanche, l'autre section entre Voujeaucourt et la Saône (152 km) représente une dépense de 3 006 MF (53,5 % du total) pour une longueur double sur le versant franc-comtois.

Pour un même investissement financier annuel, on avancerait donc plus vite en commençant les travaux côté Saône à Laperrière.

° Sur toute la longueur du projet qui consiste à aménager le lit du Doubs ou à tracer des dérivations dans sa vallée, c'est-à-dire de Voujeaucourt à Dole, il convient d'entreprendre l'aménagement de la rivière par l'aval afin de ne pas risquer de créer de situations temporairement dangereuses pour l'écoulement des crues.

• Nous rappelons la remarque formulée au chapitre III sur la répartition très différente des zones industrielles suivant que l'on considère le versant franc-comtois ou le versant alsacien.

• La voie d'eau mer du Nord-Méditerranée présente à la fois un intérêt national et un intérêt européen.

L'intérêt national consiste à ouvrir en priorité une plus large zone d'action à la fois aux sites industriels de la vallée du Rhône et de la Saône, et à la première plate-forme industrialo-portuaire française de Marseille-Fos (et plus tard aussi au port de Sète).

C'est l'hinterland du port de Marseille qui doit s'étendre progressivement vers le Rhin, et non pas l'inverse.

Toutes ces remarques, qu'elles soient techniques, financières ou économiques, vont dans le même sens : elles nous amènent à suggérer que les travaux d'aménagement de la voie navigable Saône-Rhin à grand gabarit soient entrepris par la Saône : cette voie navigable pourrait ainsi atteindre :

- la région de Tavaux-Dole dès la fin de l'année 3,
- la région aval de Besançon à la fin de l'année 6,
- la région de Montbéliard à la fin de l'année 7,

sans qu'il en résulte le moindre inconvénient pour la zone industrielle et portuaire de Mulhouse, accessible dès maintenant aux grandes barges du Rhin.

Il est bien entendu que, comme dans le programme du dossier, il est essentiel de s'obliger à respecter globalement les contraintes visant au regroupement des travaux de même catégorie et au lissage des quantités annuelles si l'on ne veut pas renchérir anormalement les coûts de construction.

Le projet de décret déclarant l'utilité publique des travaux

Le Directeur des ports maritimes et des voies navigables propose un projet de décret qui doit déclarer d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit et modifier divers documents d'urbanisme.

D'après l'article R. 11-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, modifié par le décret n° 77-1 450 du 28 décembre 1977, en raison de la nature et de l'importance de l'opération en cause, la réalisation de celle-ci ne peut être déclarée d'utilité publique que par un décret en Conseil d'Etat.

De ce fait, il est nécessaire, sous peine de devoir recommencer l'enquête, que la déclaration d'utilité publique des travaux soit prononcée avant l'expi-

ration du délai de 18 mois à compter de l'achèvement de l'enquête (14 janvier 1977) fixé par l'article L. 11-5 du Code de l'expropriation, c'est-à-dire avant le 14 juillet 1978.

D'après l'article 2 du projet de décret, les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de dix ans.

L'article 3 précise que le maître d'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par l'article 10 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole, et que, pour l'application des dispositions du décret n° 68-386 du 26 avril 1968 relatives à l'exécution des travaux de remembrement, l'ouvrage sera considéré comme ayant le caractère linéaire.

Nous sommes d'avis qu'il serait opportun d'ajouter un article indiquant que le maître d'ouvrage qui bénéficiera des dispositions des articles 2 et 3 du décret est soit l'Etat, soit un concessionnaire de l'Etat qui serait chargé par celui-ci de l'aménagement de la liaison navigable à grand gabarit entre le Grand canal d'Alsace à Niffer et la Saône à Laperrière.

Enfin, l'article 4 du projet de décret spécifie que celui-ci emportera modification des documents d'urbanisme (plans d'urbanisme directeurs et plans d'occupation des sols) des communes dans lesquelles s'est déroulée l'enquête correspondante ; en conséquence, en application de l'article R. 123-36 du Code de l'urbanisme, les documents en cause seront mis à jour respectivement par décisions des Préfets des trois départements du Doubs, du Jura et du Haut-Rhin.

Conclusion

Compte tenu des apports des diverses phases de la procédure ainsi que des mises au point et des engagements subséquents, le groupe de travail constitué les 9 décembre 1977 et 24 janvier 1978 considère :

— que les dispositions de l'avant-projet, conformes à la décision ministérielle de prise en considération, sont techniquement satisfaisantes au point de vue de la navigation ;

— que ses conséquences hydrologiques sont acceptables dans l'ensemble, quant au maintien de débits minimaux dans les tronçons de rivières non canalisés et au respect des objectifs de qualité des eaux ; que même sa réalisation apportera ou rendra possibles certaines améliorations, notamment en matière d'écoulement des crues et de transferts d'eau à l'étiage ;

— qu'il est possible d'obtenir une intégration convenable de l'ouvrage dans le milieu préexistant, tant en rase campagne que dans les sites urbains, dans le respect de la faune et de la flore et sans nuisances notables ;

— que, s'il est inévitablement porté atteinte au territoire et à la production agricole, les mesures d'ores et déjà convenues en minimiseront les conséquences pour les agriculteurs et pour la structure des exploitations, l'ouvrage devant avoir en outre à certains égards des effets favorables ;

— que le coût de l'opération peut être correctement estimé à 6 500 MF en valeur janvier 1978, hors TVA, dans la limite des aléas que comportent les chantiers d'une telle nature ;

et estime :

— qu'il est impossible d'apprécier le trafic et son rythme de croissance autrement qu'à partir d'hypothèses et de comparaisons et, qu'en conséquence, le faible taux de rentabilité qui a été calculé représente plutôt un ordre de grandeur ;

— que les nombreuses interrogations qui ont été soulevées par ce grand investissement traduisent l'incertitude qui subsiste toujours dans les projets volontaristes ;

— que la jonction à grand gabarit du Rhin et du Rhône est susceptible de modifier profondément la géographie économique et notamment, en procurant à plusieurs régions un double débouché maritime et un accès aux grandes voies d'eau du continent, de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen et d'en améliorer la situation concurrentielle ;

— et que l'un des rôles possibles de la liaison Rhin-Rhône serait d'équilibrer et de compléter celui de la liaison Rhin-Main-Danube.

Parce qu'il a été jugé que l'enjeu en termes de prospérité économique pouvait être considérable, un choix politique a déjà été effectué au plus haut niveau par l'approbation du VII^e Plan.

Dans ces conditions, le Groupe de travail propose au Conseil général des Ponts et Chaussées (3^e et 4^e sections réunies) d'émettre un avis favorable sur le dossier d'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit et sur le projet de décret préparé pour déclarer l'utilité publique des travaux, en tenant compte des considérations et observations développées dans le présent rapport.

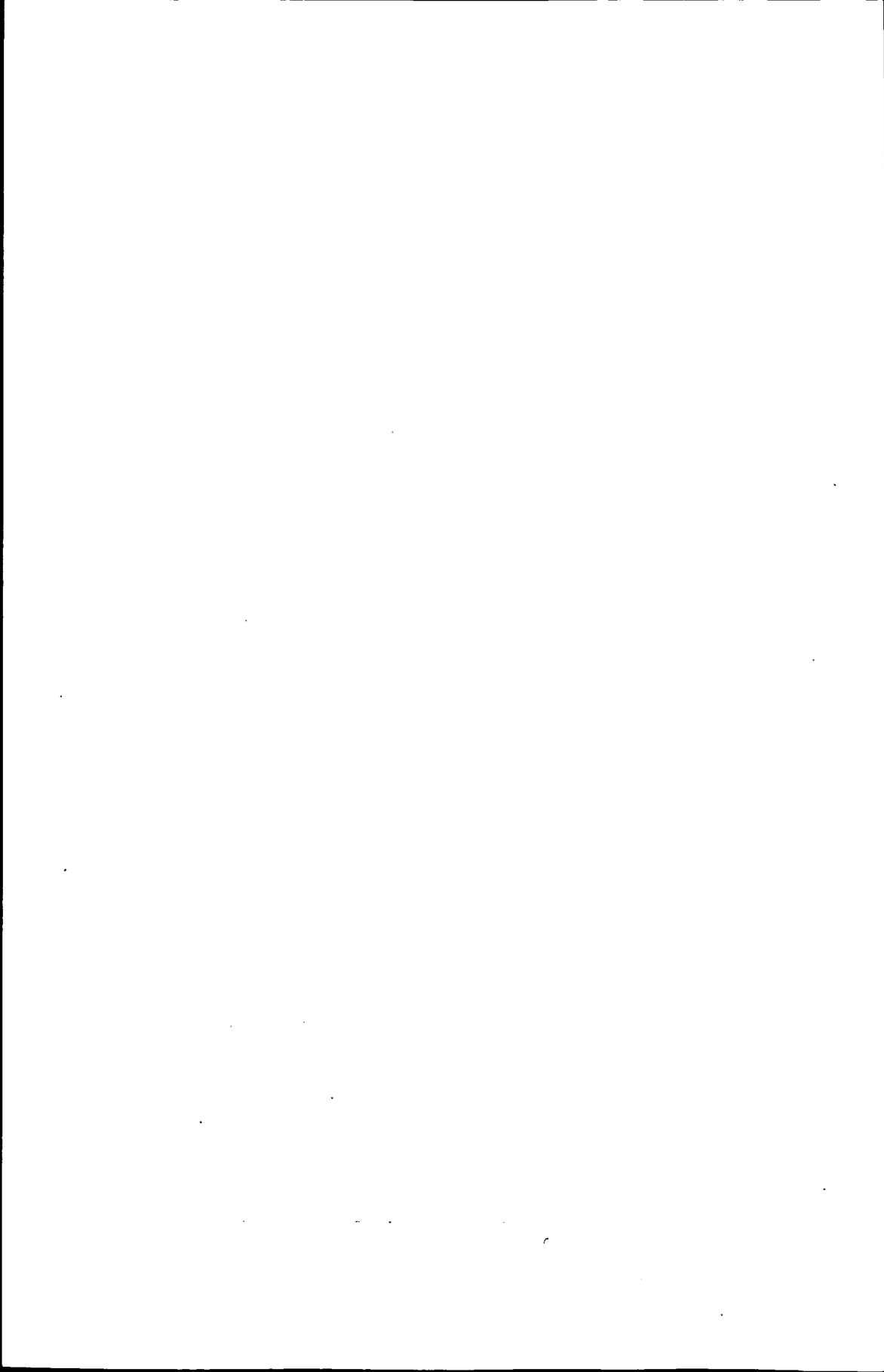
Le Président du Groupe de travail

R. Boeuf



**Notice annexée
à la note du Conseil d'Etat
sur un projet de décret
déclarant d'utilité publique
les travaux d'aménagement
de la liaison fluviale Saône-Rhin
à grand gabarit et modifiant
divers documents d'urbanisme**

juin 1978



SECTION
DES
TRAVAUX PUBLICS

CONSEIL D'ETAT

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

N° 321-788

SEANCE DU 13 JUIN 1978

M. DOUMENC
RAPPORTEUR

Note sur un projet de décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale de Saône-Rhin à grand gabarit et modifiant divers documents d'urbanisme.

NOTE

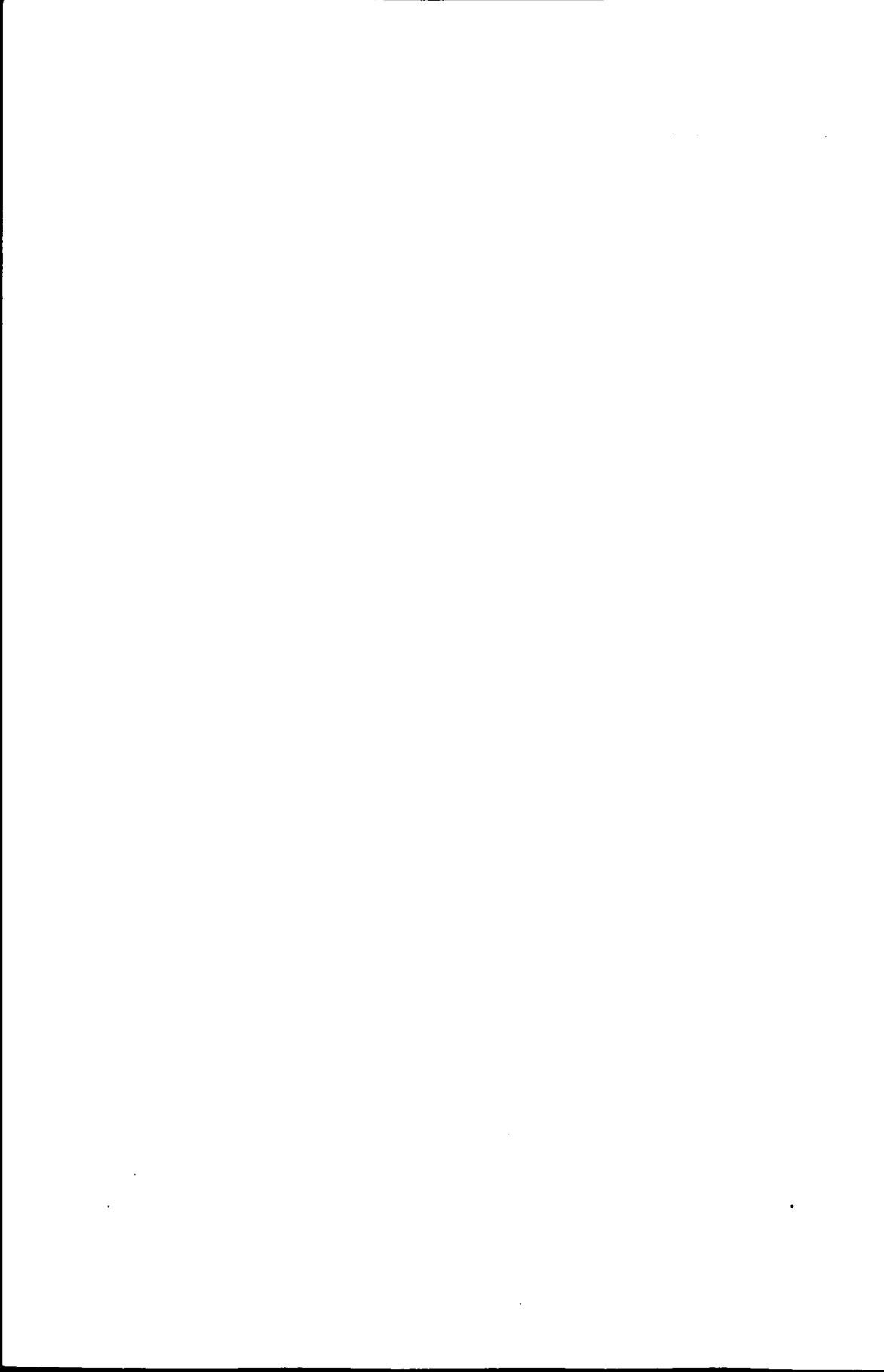
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) saisi d'un projet de décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit et modifiant divers documents d'urbanisme a donné son accord à ce projet sous réserve de certaines modifications, compte tenu des observations suivantes :

° Le Conseil d'Etat ne peut faire d'objection sur le principe de l'opération, celle-ci figurant, d'une manière explicite, parmi les programmes d'action prioritaires du VII^e plan de développement économique et social approuvé par la loi du 21 juillet 1976.

Il appelle, cependant, l'attention du Gouvernement sur les résultats de l'étude économique faite, sur sa demande, par l'administration et sur l'avis émis par le Conseil général des Ponts et Chaussées. Il ressort de cette étude et de cet avis qu'à s'en tenir au seul aspect de l'utilité économique, l'intérêt de l'opération est extrêmement faible à court et moyen termes et qu'il est incertain à long terme.

° La notice qui est jointe à la présente note a été établie en accord avec les commissaires du Gouvernement. Elle contient d'une part les éléments essentiels du projet qui n'apparaissent pas sur le plan, et d'autre part certaines indications sur les mesures prévues pour assurer le libre écoulement des eaux, le rétablissement des communications et réseaux divers, ainsi que le respect des intérêts agricoles, du patrimoine culturel et de l'environnement naturel. C'est compte tenu de ces indications, qui tendent à réduire les inconvénients du projet, que le Conseil d'Etat donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage, suivant le tracé et les caractéristiques envisagées.

Signé R. Grégoire, Président,
A. Doumenc, Rapporteur,
M. Thomas, Secrétaire.



Liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit

Notice annexée à la note du Conseil d'Etat (séance du 13 juin 1978)

Caractéristiques de l'ouvrage

Généralités

La nouvelle voie navigable sera accessible aux convois poussés de 4 400 tonnes de port en lourd comportant deux barges en flèche et présentant un enfoncement de trois mètres. Ultérieurement, lorsque le trafic l'exigera, elle sera approfondie pour autoriser le passage de convois de 6 000 tonnes de port en lourd, à l'enfoncement de quatre mètres.

Le mouillage, c'est-à-dire la hauteur d'eau normale au-dessus du fond de la voie navigable, sera d'au moins 4,50 m. Ultérieurement, il sera porté à 5,70 m. Les parties de canal dont la reprise serait difficile ou onéreuse seront, dès l'origine, réalisées pour le mouillage de 5,70 m.

Profils courants du canal

En canal, la largeur au niveau du plan d'eau sera de 54 m dans les alignements. Des surlargeurs seront prévues dans les courbes.

Lorsque le niveau moyen de la nappe phréatique sera inférieur au niveau moyen du plan d'eau dans le canal, ce dernier comportera un revêtement étanche. Dans le cas contraire, seul un revêtement de battillage protégera les talus.

Le revêtement de battillage et le revêtement étanche seront exécutés jusqu'à une hauteur de 0,80 m au-dessus des plus hautes eaux navigables (Phen). Ils seront poursuivis par un tapis d'herbes ou d'arbustes jusqu'à une cote située à 1,30 m au-dessus des Phen. A ce niveau, des plates-formes de 7 m de largeur constitueront les berges. L'une d'entre elles sera pourvue d'une voie de circulation de 3,50 m de largeur destinée à permettre la surveillance du canal.

Sur les berges lisses, il sera prévu des dispositifs à intervalles suffisamment rapprochés, permettant à une personne tombée dans le canal de remonter par ses propres moyens.

Profils courants en rivière aménagée

En rivière, la largeur minimale du chenal navigable, à la profondeur de 3 m, sera de 43 m. Des surlargeurs seront prévues dans les courbes.

Lorsque le plan d'eau sera endigué, la berge des digues sera protégée par des talus d'enrochements.

Profils spéciaux

Dans certains secteurs, des profils spéciaux seront prévus. Ce sera le cas notamment :

— dans la traversée de Mulhouse où le canal sera limité par des quais verticaux distants de 31 m ;

— dans le souterrain de Besançon où la section aura une largeur de chenal de 15 m seulement, ce qui exclura le croisement des convois ;

— dans la traversée du village de Valdieu où le canal sera limité par des quais verticaux distants de 38 m ;

— dans la traversée de Montbéliard, ainsi qu'en rive droite du Doubs devant Clerval des quais verticaux permettront de limiter l'importance de l'empiètement sur le domaine bâti.

Ecluses et barrages

Les dimensions du sas des écluses seront les suivantes :

— longueur utile 185 m,

— largeur utile 12 m,

— mouillage 5 m à 5,50 m suivant la situation et la hauteur de chute de l'écluse.

Les barrages sur le Doubs et sur l'Allan permettront l'évacuation de la crue millénaire, toutes passes ouvertes ou de la crue centenaire avec une passe fermée.

Alimentation en eau de la voie navigable

Les ruisseaux tombant dans le bief de partage (Riedinger, Saint-Nicolas, Loutre, Ecrevisse, Suarcine, Lutter) ainsi que les rigoles de la Largue et de Belfort (cette dernière provenant du réservoir de Champagney) alimenteront la voie navigable de façon gravitaire.

En période sèche, ces apports seront complétés par des pompages permettant de remonter l'eau sur chacun des deux versants sans qu'il soit nécessaire de faire passer l'eau d'un versant dans l'autre.

A cet effet, les écluses suivantes seront munies de stations de pompage :

— *Versant alsacien* : Brunstatt, Zillisheim, Saint-Bernard, Buethwiller, Wolsfersdorf et Elbach.

— *Versant franc-comtois* : Froidefontaine, Allenjoie, Etupes et Bart.

Le bief de Niffer sera alimenté gravitairement à partir du canal de Huningue grâce à la prise d'eau située dans la retenue de Kembs et grâce au réaménagement de la prise d'eau située dans le canal d'aménée de Kembs.

En aval du confluent de l'Allan et du Doubs, la voie navigable sera normalement alimentée par la rivière dont le débit d'étiage est suffisant.

Afin d'économiser l'eau, les écluses suivantes seront pourvues de un ou deux bassins d'épargne :

— *un bassin d'épargne* : Laperrière, Falletans, Salans, Thoraise, Besançon, Médière, Buethwiller, Saint-Bernard, Brunstatt,

— *deux bassins d'épargne* : Elbach, Wolfersdorf.

Les droits d'eau détenus par l'Etat pour l'alimentation du canal actuel ne seront pas augmentés à l'occasion de la réalisation de la voie navigable à grand gabarit. De même, les débits réservés sur les cours d'eau alimentant le canal actuel seront maintenus.

Conditions d'exécution des travaux

Sort des délaissés

Les parties du domaine public fluvial qui ne seront plus utiles à la navigation ni à l'écoulement des eaux (sections délaissées du canal actuel, plans d'eau du Doubs isolés du nouveau lit de la rivière) feront l'objet, éventuellement après aliénation, d'une autre utilisation, notamment :

- utilisation comme lieu de pêche et de détente,
- restitution à l'agriculture,
- utilisation urbaine ou industrielle,
- utilisation comme voie routière.

Le choix entre ces diverses solutions sera arrêté par le ministre des Transports après avis des collectivités locales et des services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Exécution des emprunts et des dépôts

Tous les matériaux alluvionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages seront prélevés à l'intérieur des emprises de la nouvelle voie navigable.

Les emplacements des dépôts seront arrêtés au stade des projets d'exécution après consultation des collectivités locales et des services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Lorsque les matériaux qui les constituent les permettront, les dépôts seront restitués à l'agriculture. Dans le cas contraire, ils seront modelés et plantés de manière à assurer leur bonne insertion dans le paysage.

Cas du bief de Laissey

A Fourbanne et à Ougney-Douvot, communes sur lesquelles l'impact des travaux de la liaison sur les immeubles bâtis est très important, il sera fait application des mesures prévues aux articles L. 22-1 à L. 22-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Écoulement des eaux

Eaux superficielles

Toutes dispositions seront prises afin d'assurer le libre écoulement des eaux pendant et après l'exécution des travaux, de façon qu'il n'en résulte aucune aggravation de la situation actuelle des riverains.

Des fossés de drainage seront établis en bordure du canal de navigation, en tant que de besoin, pour assurer l'écoulement convenable des eaux superficielles.

La voie navigable permettra, entre Niffer et Mulhouse, d'écouler 5 m³ par seconde en plus de ses besoins propres, pour répondre à des besoins agricoles.

Les dispositions particulières suivantes seront prises :

La Largue et l'III

Les corrections apportées aux lits mineurs de la Largue et de l'III, seront telles que le profil en long des lignes d'eau ne sera pas surélevé en crue.

La Largue croisera le canal à grand gabarit grâce à deux siphons établis sous le radar dudit canal. L'un des siphons permettra le passage des débits véhiculés par le lit mineur et le second, ceux du lit majeur. Ils seront calibrés de façon telle que, pour un débit donné, les niveaux amont soient au plus égaux aux niveaux actuellement observés.

L'ouvrage de croisement de l'III et du canal se composera :

- d'un siphon sous le canal de navigation capable d'évacuer le débit de la rivière dépassé environ dix jours par an ;
- d'un seuil permettant aux débits supérieurs d'être reçus dans le canal ;
- d'un déversoir vanné implanté en aval du seuil, restituant à la rivière le débit introduit dans le canal par le seuil.

Le remous créé par le seuil ne se fera pas sentir sur la rivière au-delà du premier pont que l'on rencontre à l'amont. En aval de ce pont, l'agglomération d'Illfurth sera protégée par une digue assortie d'un contre-canal.

Pour éviter que l'accélération des crues de l'III ait des effets dommageables à l'aval de Mulhouse du fait d'une meilleure conjonction de la crue de l'III et de celle de ses affluents, des dispositions seront prises pour permettre de dériver, en crue, par le canal de navigation un débit de 25 m³ par seconde. Le débit pourra être augmenté jusqu'à atteindre 75 m³ par seconde, si les collectivités locales intéressées le jugent nécessaire et prennent en charge les dépenses supplémentaires résultant de la modification des ouvrages.

Le Saint-Nicolas

Le lit du Saint-Nicolas sera localement rectifié pour permettre l'implantation de la voie navigable, et assurer le transit du débit non capté par celle-ci, jusqu'au confluent avec la Madeleine.

L'Ecrevisse

Le lit du ruisseau en aval de son point de captage sera éventuellement recalibré de manière à ce qu'aucune surélévation des lignes d'eau de crue ne se fasse sentir au pont de Brebotte.

La Bourbeuse

La Bourbeuse, formée par la réunion de la Madeleine et du Saint-Nicolas, subira diverses modifications :

— son lit sera localement rectifié dans la traversée des communes d'Autrechêne et de Charmois pour permettre l'implantation des ouvrages de la voie navigable,

— un ouvrage calibré implanté en amont du pont de la route départementale n° 23 limitera les débits transitant dans le lit actuel de la rivière au débit semi-permanent actuel. Ces débits rejoindront l'Allaine au droit de Méziré au moyen d'un siphon établi sous le canal de navigation,

— un déversoir implanté à proximité du précédent ouvrage permettra d'évacuer dans le canal de navigation les débits de la rivière supérieurs au débit semi-permanent ; ces débits auxquels s'ajoutent une partie des débits de crue des affluents du bief de partage, seront évacués par l'écluse d'Allenjoie ou éventuellement par un ouvrage vanné accolé à l'écluse.

L'Allan et ses affluents

L'Allaine sera déviée sur les communes de Bourogne et de Méziré pour permettre le passage du canal à grand gabarit.

L'Allaine (grossie du débit réservé dans l'ancien lit de la Bourbeuse) et la Savoureuse seront recueillies dans le canal à l'aval immédiat des écluses respectives d'Allenjoie et d'Etupes, mais la Lizaine et le Rupt de Bart continueront à transiter gravitairement jusqu'en aval de l'écluse de Bart.

Le lit désaffecté de l'Allan, non occupé par les ouvrages du canal, ne sera pas remblayé sur 600 m environ en amont du pont de la bretelle routière, de manière à maintenir l'alimentation des stations de pompage des usines Peugeot. A l'aval du pont de la Petite Hollande, l'Allan sera maintenu en eau jusqu'à son interception par le canal. Ce dernier tronçon du lit de l'Allan sera alimenté par un débit de 1,5 m³ par seconde prélevé sur le canal et par le débit de la Lizaine. Ces eaux s'évacueront gravitairement en aval du barrage de Bart, après avoir transité au droit de Sainte-Suzanne par un canal artificiel à ciel ouvert parallèle au canal de navigation, puis par un aqueduc implanté sous la digue de ce canal. Le calibrage du canal et celui de l'aqueduc seront tels que les niveaux de crue dans les sections d'écoulement à l'air libre restent inférieurs aux niveaux de crue actuels de l'Allan et de la Lizaine.

Le Doubs et ses affluents

Pour remédier à l'accélération de la propagation des crues du Doubs et éviter un exhaussement de leurs niveaux au confluent avec la Loue, une frac-

tion du débit de crue transitera par le canal de navigation entre Dole et la Saône.

Ce débit transitant par le canal sera :

— pour partie, évacué dans la Saône au droit de Laperrière avec un débit maximal de 150 m³ par seconde,

— pour le complément, accumulé dans le bief de Laperrière dont le marnage permet un stockage d'environ deux millions de mètres cubes.

Les dispositions permettant de favoriser l'évacuation des ruisseaux affluents seront prises. C'est ainsi notamment que :

— sur le bief de Médière, un plan d'eau sera maintenu au droit de l'agglomération de Longevelle ; il recueillera les eaux de différentes sources ainsi que celles du ruisseau de Combe-Monney ; ces eaux seront évacuées dans le Doubs par un contre-canal établi en bordure du canal de navigation puis par un siphon sous ce canal ;

— les débits des ruisseaux de l'abbaye, des Trois-Rois et des Toles captés dans un contre-canal seront rejetés en aval. Des bassins d'accumulation constitués par des tronçons délaissés du Doubs permettront d'écrêter les débits avant les passages en siphon ;

— les boucles du Doubs, de Médière, Besançon et Thoraise, seront court-circuitées par la navigation mais continueront d'assurer l'écoulement naturel de la rivière ;

— les méandres situés à l'aval de Baume-les-Dames, à Hyèvre-Paroisse, à Chalezeule, à Avanne-Aveney et à Osselle n'assureront plus l'écoulement naturel de la rivière.

Eaux souterraines

Toutes précautions seront prises pour que l'exécution des ouvrages ainsi que leur exploitation ne produisent pas d'évolution dommageable des nappes. Les projets des ouvrages destinés à assurer le respect de cette prescription seront soumis en temps utile aux services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Les niveaux piézométriques des nappes phréatiques seront régulièrement observés avant, pendant et après exécution des travaux. Les résultats recueillis seront communiqués aux services chargés de l'agriculture et tenus à disposition des collectivités locales.

En bordure des sections où le canal sera étanche, des fossés ou des drains seront établis en tant que de besoin pour faciliter l'écoulement de la nappe phréatique.

Des contre-canaux ou des drains seront implantés en bordure des retenues en tant que de besoin au pied des digues pour maintenir les nappes phréatiques à des niveaux convenables. Il en sera ainsi, en particulier, au droit de Bavans et de Dampierre-sur-le-Doubs (bief d'Etouvans), d'Appenans et de Rang (bief de Pompière), de Vaire-le-Petit, de Novillars et d'Arcier (bief

de Vaire-Arcier), d'Avanne-Aveney (bief de Thoraise), d'Osselle (bief de Salans) et de Rans (bief de Falletans).

Des précautions particulières seront prises pour éviter que la réalisation de la voie navigable ne perturbe les écoulements karstiques de la vallée du Doubs.

Rétablissement des communications et des réseaux divers

Ponts

Les ponts suivants seront reconstruits ou modifiés :

— *Bief de Niffer* : D 468, déviation du D. 468, pont de Petit-Landau, pont du Bouc (CD 108), pont SNCF (ligne Mulhouse-Neuenbourg), pont de l'Île-Napoléon (RN 422a), pont SNCF (ligne Lutterbach-Rixheim), pont de Modenheim, pont de Bâle, pont des Bonnes-Gens, couverture de la gare de Mulhouse, pont Jules-Ehrman, pont d'Altkirch, pont des Noyers, pont SNCF (ligne Mulhouse-Strasbourg), pont de Brunstatt (CD 8), pont de Brunstatt (CD 8b 1).

— *Bief de Brunstatt* : pont de Zillisheim (CD 18v).

— *Bief de Zillisheim* : pont d'Illfurth (CD 18), pont d'Heidwiller (RN 466).

— *Bief de Saint-Bernard* : pont de Saint-Bernard (CD 18b), pont de Balschwiller (chemin rural), pont de Buethwiller (CD 103).

— *Bief de Buethwiller* : pont de Gommersdorf (chemin rural).

— *Bief de Wolfersdorf* : CD 14b à Wolfersdorf (passage sous le canal), pont d'Elbach (CD 26).

— *Bief de partage* : pont de Valdieu (RN 19), pont SNCF (ligne Paris-Mulhouse), pont de Montreux-Jeune (CD 32), pont de Montreux-Château (CD 11), pont de Brebotte (CD 13).

— *Bief d'Allenjoie* : pont de Charmois (CD 23), pont SNCF (ligne Belfort-Delle), pont de Bourogne (RN 19b).

— *Bief d'Etupes* : pont de Feschés-le-Châtel (CD 121).

— *Bief de Bart* : pont d'Exincourt (RN 463), pont de Sochaux (piste cyclable), pont de l'autoroute A 36, pont de la bretelle routière, pont SNCF (ligne Besançon-Belfort), pont Sainte-Suzanne (CD 43e).

— *Bief d'Etouvans* : passerelle de Bart, pont de Voujeaucourt (RN 463a).

— *Bief de Médière* : passerelle de Lougres, pont de Colombier-Fontaine (CD 126), pont de Longeville (CV 9 avec deux voies), pont de la Prétière (CD 316).

— *Bief de Pompierre* : ponts de l'Isle-sur-le-Doubs (RN 83 actuelle à une voie, et RN 83 déviée), pont SNCF (ligne Besançon-Belfort).

— *Bief de Branne* : pont de Clerval (RN 83).

— *Bief de Baume-les-Dames* : pont de Hyèvre (CD 312).

— *Bief de Laissey* : pont de Baume-les-Dames (RN 492), pont d'Ougney-Douvot (CD 277), pont de Douvot (CD 277).

— *Bief de Vaire-Arcier* : pont de Laissey (CD 30), pont de Vaire (CD 245).

— *Bief de Besançon* : pont de Chalèze (CD 323), pont de Besançon (CV de la Malate), pont de Besançon (RN 83).

— *Bief de Thoraise* : pont de Velotte (CV 9), pont d'Avanne (CV 4), pont de Thoraise (CD 105).

— *Bief de Salans* : pont de Thoraise (CD 107e), pont de Torpes (CD 107), pont SNCF (ligne Frasnois-Arc-et-Senans), pont d'Osselle (CD 13), pont de Roset Fluans (CD 106, canal et rivière).

— *Bief de Falletans* : pont de Salans (CV 8), pont de Fraisans (CD 73), passerelle de Fraisans, pont de Ranchot (CD 31), pont de Rans (chemin rural), pont d'Our (CD 76 et 224), pont d'Eclans (chemin rural), pont de Rochefort-sur-Nénon (CD 76 et 224).

— *Bief de Choisey* : pont de Falletans (CD 244), pont de Falletans (CD 229), pont SNCF (ligne Dole-Arc-et-Sénans), pont SNCF (ligne Dole-Poligny), pont de Dole (RN 5), pont de Choisey.

— *Bief de Laperrière* : pont de Choisey (RN 73), pont SNCF (ligne Dole-Tavaux), pont de Tavaux (CD 321), pont de Belvoie (CD 322), pont Solvay, pont de Damparis (CD 220), pont de Samerey (CV 3), pont de Laperrière (CD 24).

La largeur des tabliers des ouvrages routiers sera déterminée de la manière suivante :

— lorsqu'il s'agira de reconstruire ou de modifier des ouvrages existants la largeur du nouvel ouvrage sera identique à celle de l'ancien ;

— lorsqu'il s'agira de construire un nouveau pont, la largeur de l'ouvrage sera déterminée de façon homogène avec celle de la voie intéressée ;

— toutefois, la largeur minimale de la chaussée sera de 5,50 m pour les chemins vicinaux.

Ces largeurs pourront être augmentées suivant des conventions à intervenir avec les collectivités locales.

Dessertes particulières

Les dispositions particulières suivantes seront prises :

— l'accès des terrains compris entre la rive droite de l'Allan et le canal à grand gabarit sera assuré par un pont sur l'écluse d'Allenjoie ;

— le rétablissement de la desserte des forêts de Laperrière et Samerey traversées par l'autoroute A 36 et le canal à grand gabarit sera facilité par la création d'une route forestière nouvelle, établie en bordure de la voie navigable et passant sous l'autoroute A 36.

Réseaux divers

Les réseaux divers, notamment les lignes électriques et téléphoniques, les conduites de gaz et d'hydrocarbures et les ouvrages assurant l'assainissement et l'alimentation en eau des agglomérations et des industries touchés

par la construction de la voie navigable à grand gabarit seront rétablis de manière à rendre les mêmes services qu'auparavant.

Les projets d'exécution correspondants seront soumis en temps utile aux intéressés. Les ouvrages ainsi exécutés leur seront remis gratuitement, et en toute propriété, dès qu'ils seront en état de fonctionnement.

Respect des intérêts agricoles

Toute emprise sur les terres agricoles qui n'est pas strictement nécessaire à l'exécution du projet, sera évitée.

Les délaissés et les dépôts, restitués à l'agriculture dans les conditions indiquées aux paragraphes *Sort des délaissés* et *Exécution des emprunts et des dépôts* ci-dessus recevront les aménagements nécessaires en ce qui concerne le remblaiement et l'apport de terre végétale en surface. Le tronçon du Doubs compris entre Etrepigny et Ranchot-Montplain sera remblayé pour être affecté à l'agriculture.

Les ouvrages seront conçus, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe *Eaux souterraines* ci-dessus, pour ne pas occasionner de modification dommageable à la nappe phréatique. Si, en certains points, les dispositions prévues à cet effet ne s'avéraient pas suffisantes, des dispositions complémentaires seraient étudiées et réalisées en accord avec les services chargés de l'agriculture. De même, le rétablissement des stations de pompage et des réseaux de canalisation d'eau sera effectué de manière qu'il n'en résulte aucun préjudice pour les populations desservies.

Les chemins ruraux interceptés par la voie navigable seront reliés entre eux par des voies nouvelles établies en bordure des emprises de façon à assurer une bonne commodité des liaisons.

Les programmes d'acquisitions foncières seront communiqués, dès qu'ils auront été établis, aux Directions départementales de l'agriculture, ainsi qu'aux Chambres d'agriculture concernées.

Indépendamment des obligations qui résultent de l'article 10 de la loi du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole et des décrets pris pour son application, le maître de l'ouvrage participera financièrement à des opérations de mise en valeur agricole, destinées à rétablir le potentiel agricole des zones perturbées. Il s'agira, notamment, d'opérations groupées d'aménagements fonciers, d'études de plans d'aménagement rural, d'études et de travaux d'hydraulique agricole, d'études agronomiques, d'amélioration ou de créations d'installations destinées à la réception, au stockage, à la transformation et à la commercialisation des productions agricoles de ces régions. Le périmètre de ces zones perturbées, ainsi que les programmes techniques et financiers de ces opérations, seront arrêtés en accord avec les services chargés de l'agriculture.

Les ressources financières nécessaires à la réinstallation des agriculteurs dont l'exploitation serait gravement déséquilibrée, seront mises à la disposition des SAFER préalablement aux acquisitions.

Respect du patrimoine culturel

Les sites archéologiques susceptibles d'être touchés par les travaux feront l'objet de prospections préalables à l'exécution des ouvrages.

Les sites et monuments classés ou inscrits concernés par l'aménagement feront l'objet des dispositions suivantes :

— la vue du prieuré de Froidefontaine sur l'écluse sera masquée par un aménagement approprié du terrain ;

— les bords du canal du Moulin à l'Isle sur le Doubs seront aménagés pour conserver la qualité du site malgré l'abaissement du plan d'eau ;

— le barrage de Besançon et les têtes du tunnel feront l'objet d'une attention particulière au plan architectural ;

— une étude particulière de la boucle d'Avanne-Aveney sera faite en vue de préserver le site vu du rocher de Valmy ;

— le bassin de virement du canal Monsieur à Thoraise sera conservé ;

— la partie amont de l'île Malpas sera conservée et l'ensemble du secteur de Casamène à Besançon fera l'objet d'une étude particulière pour préserver le site ;

— la traversée de Dole fera aussi l'objet d'une étude particulière dans le cadre de l'aménagement du secteur sauvegardé. Une ou deux arches du pont du XVIII^e siècle et une arche du pont médiéval seront conservées. La grande fontaine sera aménagée sans que son caractère soit modifié.

Respect de l'environnement naturel

Paysages

Un soin particulier sera apporté dans la mise au point du projet et dans sa réalisation de manière à assurer une bonne insertion des ouvrages dans leur environnement.

Les sites sensibles et les ouvrages les plus importants feront l'objet d'études architecturales et paysagères détaillées, établies en concertation avec les services chargés de l'environnement ainsi qu'avec les collectivités locales concernées.

Faune et flore

Les travaux seront menés de manière à préserver les stations floristiques et faunistiques intéressantes.

Au droit des principaux itinéraires empruntés par le gibier, les berges des canaux seront aménagées pour faciliter le passage des animaux sauvages. La localisation des zones concernées et la consistance des ouvrages à réaliser seront déterminées en accord avec les services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Toutes dispositions seront prises pour limiter les dommages à la faune aquatique du fait des travaux et de l'exploitation des ouvrages et pour ne pas entraver le mouvement des espèces migratoires. Les études nécessaires à la connaissance des milieux aquatiques concernés par l'aménagement seront effectuées. Des états de référence sur les frayères et les peuplements piscicoles seront établis, et les mesures de sauvegarde et de compensation nécessaires seront mises en œuvre. (Il s'agira, notamment, d'alevinages et d'aménagements de frayères.) Les chefs des régions piscicoles, ainsi que les présidents des fédérations départementales des associations de pêche et de pisciculture, ainsi que les services administratifs chargés de la pêche, seront associés à ces études et à la définition des mesures prises. Ils seront informés en temps utile, des programmes et procédés d'exécution des travaux en rivière.

Qualité des eaux

La qualité des eaux tant souterraines que superficielles sera régulièrement observée avant, pendant et après l'exécution des travaux suivant des modalités arrêtées en accord avec les services chargés de l'environnement. Un poste fixe d'observation sera notamment installé à l'aval de l'écluse de Froidefontaine.

Les observations seront notamment faites dans les principales boucles du Doubs non empruntées par la navigation et dans les bras qui ne concourent plus à l'écoulement naturel de la rivière. Elles pourront comporter des analyses portant sur les sédiments et la faune piscicole.

Dans les boucles du Doubs qui ne seront pas empruntées par la navigation, mais qui concourent à l'écoulement naturel de la rivière, des mesures seront prises pour maintenir un débit minimal de 6 m³ par seconde, pour autant que le débit naturel du Doubs atteigne cette valeur. S'il apparaissait une évolution dommageable de la qualité chimique et biologique de l'eau, ce débit pourrait être porté à 10 m³ par seconde, à la demande des services chargés de l'environnement. Cette prescription s'applique, en particulier, au cours du Doubs en aval de Crissey.

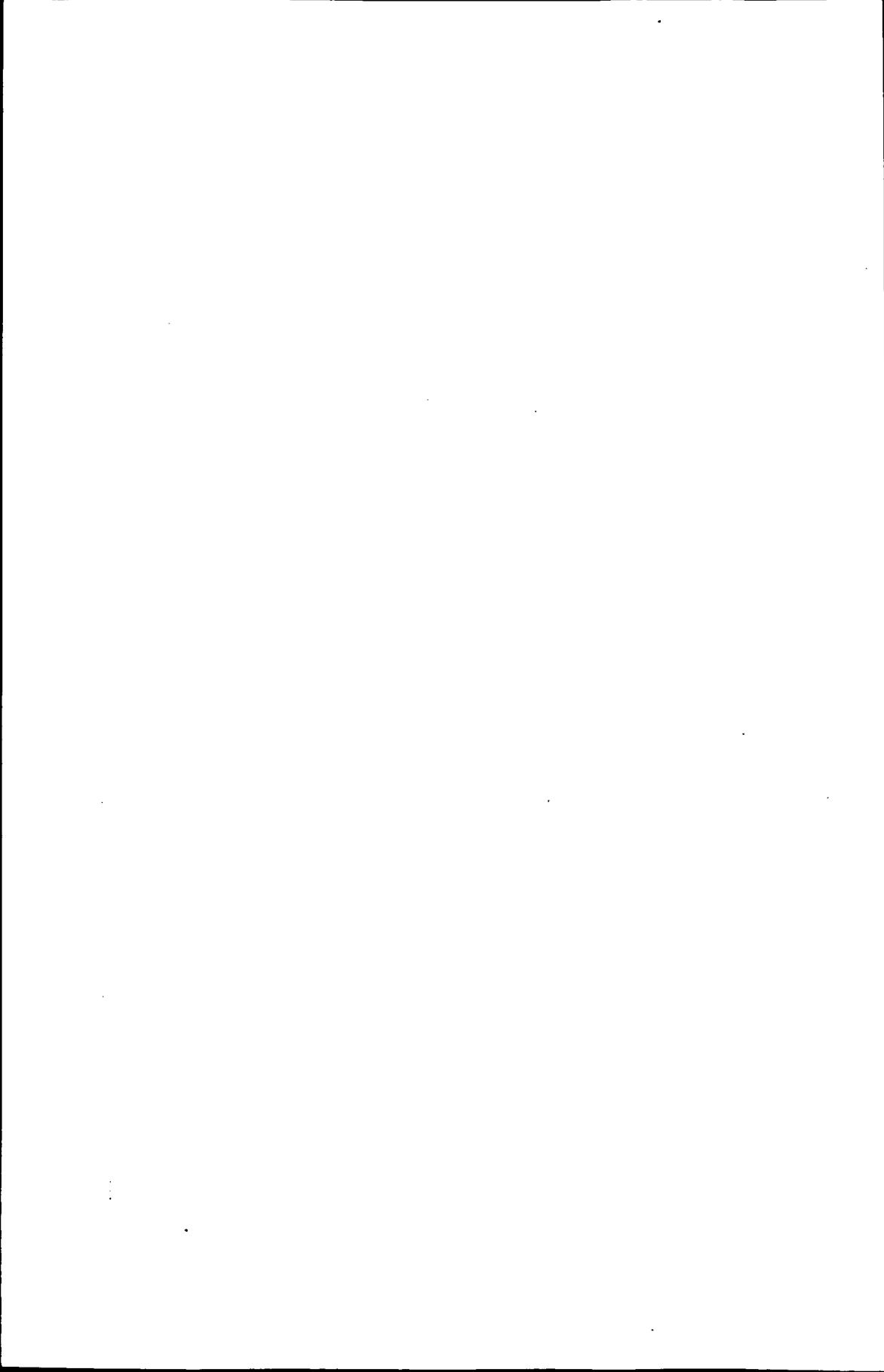
Des débits de salubrité seront maintenus dans les bras du Doubs qui ne concourent plus à l'écoulement naturel de la rivière, ainsi que dans les parties du canal actuel qui seront maintenues en eau. La valeur de ces débits sera déterminée expérimentalement, en accord avec les services chargés de l'environnement, à la suite d'études chimiques et biologiques menées sur le terrain. Les ouvrages d'aménagements d'eau jugés nécessaires seront établis pour assurer largement l'adduction des débits ainsi déterminés, ils comprendront un système de réglage de ces débits. Des barrages seront spécialement étudiés pour favoriser l'oxygénation des eaux en période de faible débit.

Mesures complémentaires

En sus des mesures indiquées ci-dessus, des opérations seront engagées afin d'améliorer le cadre de vie des régions traversées. Ces opérations concernent les actions à mener en vue de la conservation et du développement de la faune aquatique, ainsi que de la mise en valeur du cadre naturel de la voie navigable. Le maître d'ouvrage participera au financement de ces opérations dont les programmes techniques et financiers seront arrêtés en accord avec les services du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie.

**Note préparatoire
au projet de loi
permettant de confier
à
la Compagnie nationale du Rhône
la construction
du canal Saône-Rhin
et l'exploitation
de l'ensemble de la liaison
du Rhin à la Méditerranée**

**Rapport Costet
mars 1979**



Note générale sur la liaison Saône-Rhin

Le groupe de travail interministériel constitué à la demande du Premier ministre a élaboré, conformément aux instructions qu'il avait reçues (1), un projet de loi permettant de confier à la Compagnie nationale du Rhône la construction du canal Saône-Rhin et l'exploitation de l'ensemble de la liaison du Rhin à la Méditerranée.

A ses yeux, la sanction parlementaire de ce texte vaudra approbation solennelle de la liaison elle-même. Dans ces conditions, le groupe croit devoir attirer l'attention du Gouvernement sur les problèmes soulevés par la réalisation de l'ouvrage.

Le groupe n'a pas qualité pour apprécier l'intérêt que cette liaison peut présenter pour la politique intérieure et internationale de notre pays mais il tient à rappeler les interrogations que suscitent sa faible rentabilité économique et les problèmes posés par son financement.

Intérêt économique

• L'étude économique annexée au dossier d'utilité publique présenté au Conseil d'Etat aboutit à un taux de rentabilité interne de 3 à 4 %.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées, consulté au préalable, n'a pas cru devoir retenir ces taux en raison de l'incidence non évaluée des intérêts intercalaires et d'une sous-estimation des pertes de la SNCF. Il a retenu une rentabilité de 2 à 3 %.

L'actualisation sur cinquante ans, aux taux préconisés par le plan, des avantages annuels retirés par les usagers des transports, montre que ces gains ne couvrent que 30 % de la dépense d'investissement. L'équilibre du bilan économique ne serait donc acquis que dans la mesure où les avantages indirects couvriraient les 70 % restant.

Par rapport à d'autres types d'investissement, les voies navigables peuvent paraître peu rentables : les autoroutes sont mises en service à une date optimale telle que leur taux de rentabilité immédiate se situe généralement entre 15 % et 25 % ; toutefois, il est prévu de construire un tronçon d'autoroute dont la rentabilité ne dépassera pas 11 %. Le projet de TGV a un taux de rentabilité interne de 33 % (2).

(1) Lettre du 30 octobre 1978 de M. le Premier ministre.

(2) La rentabilité financière pour l'entreprise est de 17 %.

Mais tous ces nombres recouvrent des notions très diverses et difficilement comparables. Un groupe de travail examine actuellement la question de la coordination des infrastructures de transport et se heurte à l'hétérogénéité des méthodes de calcul employées. En particulier pour les investissements ferroviaires, routiers et aériens, les études économiques prennent notamment en compte le temps gagné par les voyageurs. Cet élément, bien sûr, n'intervient pas pour les voies navigables.

• Les avantages économiques induits par le canal dans l'espace économique qu'il traverse ne sont, par définition, pas pris en compte dans les calculs de rentabilité interne ; ils sont, d'ailleurs, difficilement quantifiables. L'étude économique a tenté de les cerner qualitativement. Ses conclusions peuvent être résumées ainsi :

Infrastructure lourde assez éloignée de la région parisienne, cet axe contribue au rééquilibrage économique de notre pays. S'il valorise des régions qui échappent à l'emprise de la capitale, ce projet est peu compatible avec les priorités actuelles de l'aménagement du territoire. Or, pour qu'il porte plus rapidement ses fruits, une politique volontariste d'équipement industriel serait nécessaire.

En raccordant, par l'une de ses extrémités, notre réseau navigable au réseau des grandes voies fluviales européennes, le canal introduit un élément de cohérence dans nos infrastructures. Cet « effet de réseau » peut exercer une influence bénéfique sur l'organisation et les méthodes commerciales du secteur des transports fluviaux.

Pour certaines natures de trafics et de marchandises, cette liaison étend l'hinterland de Marseille-Fos et doit bénéficier à Sète. L'Alsace et la Suisse, notamment, auront ainsi un accès à la mer d'une qualité constante et ne connaissant plus les difficultés d'étiage existant actuellement sur le Rhin.

Coût de l'ouvrage

• Le coût de l'ouvrage est estimé à 6,5 milliards de francs (valeur janvier 1978) hors TVA, dans l'avant-projet technique établi par la Compagnie nationale du Rhône, à la demande du ministère de l'Équipement. La qualité du projet et l'expérience acquise par la Compagnie permettent de conclure à la fiabilité de cette estimation.

Les sujétions techniques inhérentes au franchissement d'un seuil expliquent ce coût. Il est du même ordre de grandeur que celui de certains grands équipements en cours de réalisation : trois tranches d'une centrale nucléaire de 900 MW chacune coûtent, au total, 7,8 milliards de francs.

Au kilomètre, la liaison revient à 28,3 millions de francs, hors taxe, la voie du TGV, toutes taxes comprises, à 11,5 millions de francs, le RER entre 100 et 50 millions de francs, selon que la section est enterrée ou non. En 1978, le coût moyen du kilomètre d'autoroute est d'environ 10 millions de francs.

• La durée des travaux doit être aussi courte que possible pour permettre des économies d'échelle comme pour orienter les choix des investissements par l'ouverture rapide de sections homogènes de l'ouvrage. Toutefois, pour des raisons techniques, elle ne peut être inférieure à dix ou douze ans. Il s'ensuit que la dépense annuelle à prévoir est de l'ordre de 650 à 550 millions de francs.

Financement

Financements régionaux et locaux

L'appel à des moyens de financement en provenance des régions, départements et chambres consulaires paraît justifié aussi bien financièrement que politiquement dans la mesure où il est normal que ceux qui réclament l'opération et en bénéficient y contribuent. Pour être significatif, l'apport local devrait être de l'ordre de 15 à 20 % de la dépense globale, soit entre 900 millions de francs et 1 200 millions de francs.

Si cet apport devait être supporté par les seuls établissements publics régionaux et sans recours à l'emprunt, il se traduirait, chaque année, par une contribution variant entre 6,25 francs et 8,33 francs pour chacun des habitants des six régions intéressées (14,4 millions au recensement de 1975).

Rapportée au prélèvement fiscal opéré par habitant en 1978, qui, selon les régions, varie entre 28,02 francs et 40,53 francs, cette contribution régionale représenterait :

- dans la première hypothèse (soit 6,25 francs par habitant) entre 15,4 % et 22,3 % de ce prélèvement ;
- dans la seconde hypothèse (soit 8,33 francs par habitant) entre 20,6 % et 29,7 %.

Dans le cas extrême où toutes les régions intéressées porteraient la pression fiscale à la limite supérieure autorisée — soit 55 francs par habitant —, les taux seraient respectivement abaissés à 11,35 % et 15,14 %. En tout état de cause, une contribution aussi importante représente un effort très lourd surtout s'il doit être poursuivi pendant dix ans ou plus.

Toutefois, cette charge pourrait se trouver légèrement allégée au niveau des établissements publics régionaux, dans la mesure où d'autres moyens de financement locaux — départements et chambres consulaires en particulier — seraient mobilisés.

Péages et taxes

Aucune recette nouvelle ne peut être affectée au service des emprunts.

Le péage prévu au niveau d'un centime par tonne-kilomètre en conformité avec ceux qui ont été établis sur d'autres voies navigables modernes, ne couvre que les dépenses de fonctionnement et d'entretien à l'exclusion de

toute charge financière. Les taxes perçues au titre de la loi Morice ne pourront être affectées, avant longtemps, au financement de grands investissements tant la situation du fonds paraît devoir rester préoccupante de nombreuses années. Au surplus, ses ressources ne sont aucunement à l'échelle.

Financement par les emprunts gagés sur les ressources hydro-électriques du Rhône (3)

Les recettes du péage étant du même ordre de grandeur que les dépenses de fonctionnement et d'entretien du canal Rhin-Rhône, la question de l'opportunité d'un financement partiel de ce dernier par des emprunts remboursés par la CNR grâce à la production hydro-électrique du Rhône a été examinée.

Deux hypothèses peuvent être envisagées :

— la première hypothèse consiste à relever de trois centimes « le prix du kWh » cédé par la CNR à l'EDF. Les ressources dont la Compagnie disposerait alors annuellement (400 millions de francs sur la base d'une production annuelle de 13 milliards de kWh) lui permettraient de financer par emprunt, approximativement, la moitié du coût de l'investissement ;

— la seconde hypothèse a pour objet de maintenir en francs constants le « prix de cession » actuel alors qu'il devrait baisser progressivement, les charges financières supportées par la CNR décroissant au fur et à mesure de l'expiration des emprunts contractés par elle. Ainsi serait dégagée une marge permettant de mobiliser un emprunt de 600 millions de francs d'ici 1990.

Ces modes de financement ont appelé les observations suivantes :

→ X • *Le groupe de travail* a estimé que d'une manière générale et quelle que soit l'hypothèse, cet appel aux ressources hydro-électriques ferait supporter par le consommateur d'électricité le coût d'un équipement du secteur des transports. Ceci serait contradictoire avec les principes constamment suivis en matière d'électricité depuis la nationalisation et avec la politique récemment réaffirmée en matière d'imputation des dépenses d'infrastructures de transport.

• *Les représentants des ministères de l'Economie, du Budget et de l'Industrie* ont, en outre, fait remarquer que la surtaxation du kWh hydraulique des usines de la CNR modifierait profondément la nature des relations entre EDF et la CNR établies, conformément au vœu de l'auteur de la loi de nationalisation de l'électricité, de manière que l'EDF dispose de l'électricité du Rhône à un prix de revient identique à celui qu'il aurait obtenu s'il avait lui-même réalisé ces équipements : une surtaxation, de l'ordre de trois centimes, porterait le coût, pour EDF, du kWh produit sur le Rhône à un niveau nette-

(3) Ce mode de financement a été largement utilisé, sur le Rhône comme en RFA, pour le canal Rhin-Main-Danube. Dans ce cas, la société anonyme maître d'ouvrage a reçu concession des centrales électriques existantes ou à construire sur les deux fleuves ou leurs affluents. Les ressources dégagées constituent un apport en capital ou assurent le service des emprunts contractés pour réaliser les travaux du canal.

ment supérieur au coût moyen de sa production hydraulique (4). Correspondant à une dépense supplémentaire de 400 millions de francs pour l'établissement, elle diminuerait d'autant son résultat d'exploitation et rendrait nécessaire un accroissement de ses emprunts ou une augmentation, à due concurrence, de ses tarifs.

Il paraît indispensable, sur la période 1982-1990, de ne pas priver l'EDF d'une ressource tirée d'investissements hydro-électriques qu'elle a entièrement financés alors qu'elle devra réaliser encore des investissements nucléaires importants et honorer des charges financières considérables représentant en 1985 plus de 30 % de son chiffre d'affaires.

Enfin, l'engagement que l'Etat s'apprête à prendre dans le contrat d'entreprise en cours de négociation avec l'EDF (comme il l'a fait ou le fera dans les autres contrats), de n'imposer aucune charge de nature particulière sans compensation budgétaire équivalente, risque de perdre toute crédibilité.

Moyens de financement internationaux

Le caractère européen de la liaison justifie qu'il y soit fait appel, par le biais, soit de négociations bilatérales, soit d'une aide communautaire.

Seule de nos voisins à ne pas faire partie de la Communauté, la Suisse est très intéressée par la liaison, mais les premiers contacts pris par le Département des Affaires étrangères ne laissent pas espérer une aide significative.

La Communauté pourrait sans doute confirmer le caractère européen de la liaison et la rendre éligible pour des prêts BEI ou facilités Ortolí. Mais, les charges financières des emprunts ne pouvant être assurées par les ressources provenant de l'exploitation du canal, ce moyen de financement paraît devoir être exclu.

Des subventions ou de substantielles bonifications des taux d'intérêt peuvent résulter de la mise en œuvre de nouvelles procédures d'aides aux infrastructures communautaires envisagées par la Commission des Communautés. Toutefois, la plupart des pays se montrent réticents et leur adoption n'est pas assurée. D'ailleurs, de telles aides n'iraient pas sans contreparties (délais de réalisation ou régime d'exploitation) qui pourraient être contraignantes.

Moyens budgétaires et conclusions sur le financement

De par sa nature même, du fait de son rôle national, voire international et en raison de sa très faible rentabilité, il est clair que cet équipement relève avant tout des moyens budgétaires.

(4) En hydraulité 1, et pour 1976, le coût imputable du kWh était de 5,12 centimes pour les kWh du Rhône et de 5,67 centimes pour l'ensemble de la production hydro-électrique d'EDF (CNR comprise).

La charge de l'Etat est cependant susceptible de varier considérablement selon les hypothèses de financement envisagées. C'est pourquoi, afin de préciser les ordres de grandeur des charges respectives qui pèseraient sur les différents partenaires, il a paru souhaitable d'envisager trois schémas de financement fortement contrastés : un schéma A, où la part de l'Etat serait la plus faible, un schéma B, intermédiaire, un schéma C, où l'Etat supporterait l'essentiel de la charge.

Les parts respectives de chacun des partenaires sont indiquées ci-après dans le tableau 6.

Tableau 6

en millions de francs

	Schéma A	Schéma B	Schéma C
Financements régionaux et locaux ..	1 200	900	900
Emprunts gagés sur l'hydroélectricité	2 900	600	0
Financements internationaux	0	0	0
Dotations budgétaires	2 400	5 000	5 600
	6 500	6 500	6 500

Suivant les schémas, on voit que la part de l'Etat varie entre 35 % et 85 % du coût de l'opération. Compte tenu du délai de réalisation de la liaison, soit dix à douze ans, les charges de l'Etat se situeraient entre 200 millions de francs et 560 millions de francs par an, ce qui est à rapprocher des 320 millions de francs du budget d'investissement consacré, en 1979, à l'ensemble du réseau des voies navigables.

Le groupe de travail a tenu à éclairer de ces quelques remarques les décisions importantes que suppose la réalisation du projet lui-même. Ces décisions portent notamment :

— sur le montage financier de l'opération fixant la part de chacune des sources utilisées ;

— sur le principe et le taux de participation des régions au financement de l'ouvrage.

Il serait souhaitable, aux yeux du groupe, que ces deux décisions puissent intervenir avant le dépôt du projet de loi au Parlement.

Extraits des fiches annexes

La liaison Rhin-Main-Danube

Rappel historique

L'aménagement progressif de la liaison Rhin-Main-Danube a véritablement commencé avec la création en 1921 de la Société d'économie mixte *Rhein-Main-Donau AG* (RMD) dont l'Etat possède aujourd'hui 64 % des parts.

Par convention de concession signée le 30 décembre 1921 avec le Reich, cette société a été chargée de la double mission de maître d'ouvrage responsable de la construction du canal Rhin-Main-Danube, d'une part, et d'exploitant des forces hydrauliques du Main, du Danube et de quelques affluents, d'autre part.

A l'automne 1972 la canalisation du Main à grand gabarit est achevée (écluses de 300 m × 12 m, tirant d'eau 4 m) et la construction du canal de jonction Main-Danube atteint Nuremberg (écluses de 190 m × 12 m, tirant d'eau 4 m). En outre, la navigabilité sur le Danube entre Ratisbonne et la frontière germano-autrichienne a été améliorée en période d'étiage.

Achèvement du canal de jonction Main-Danube

Le dernier tronçon en cours d'achèvement va de Nuremberg à Ratisbonne sur le Danube, et franchit le seuil à l'altitude de 406 m. Sa longueur est de 133 km. Les travaux comprennent l'aménagement de sept écluses de 190 m × 12 m et de quatre barrages-écluses.

La liaison Main-Danube est donc accessible aux péniches de 1 350 tonnes et aux convois poussés jusqu'à 3 300 tonnes.

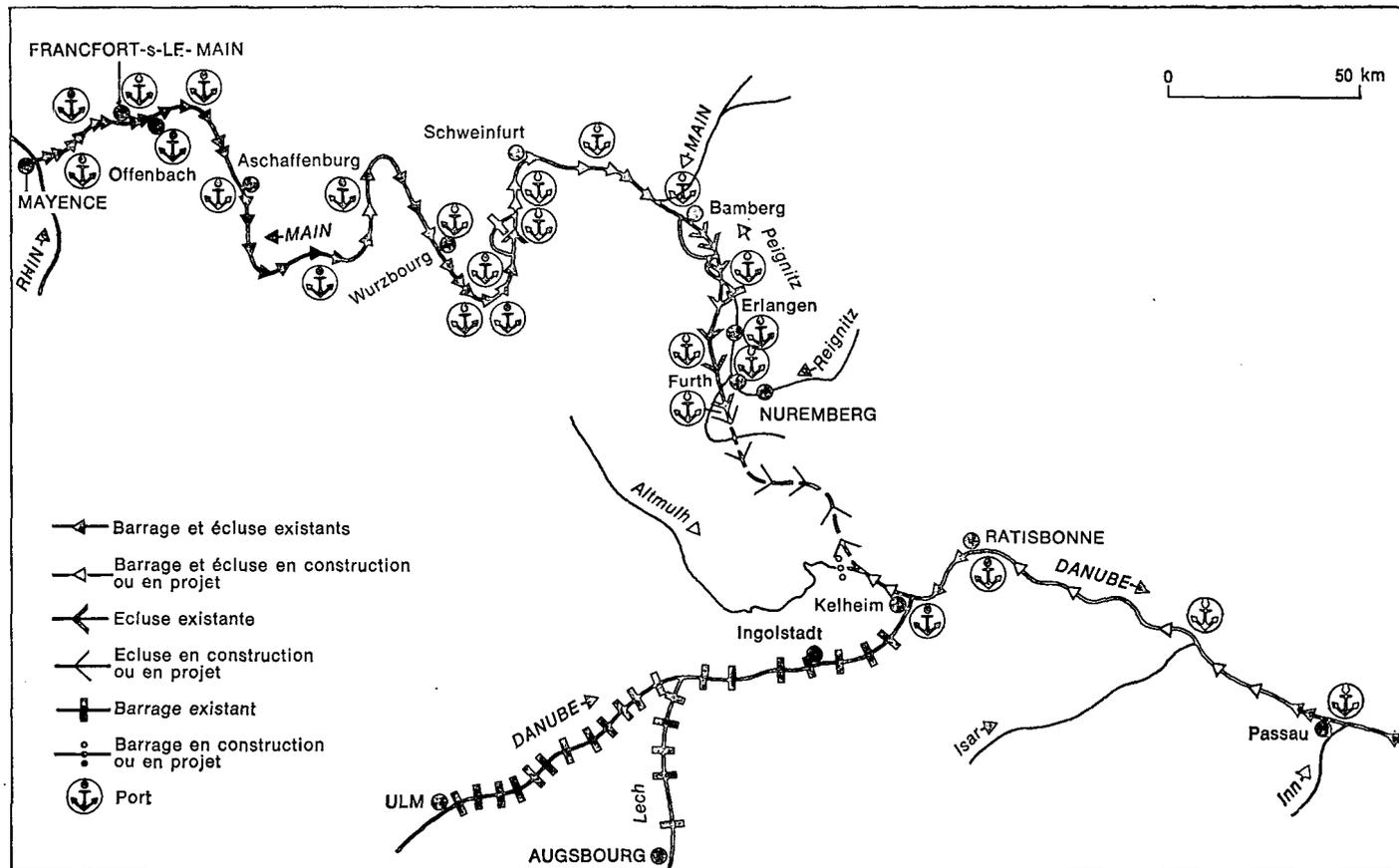
Par ailleurs, comme la régularisation des eaux en aval de Ratisbonne n'est pas entièrement efficace, la République fédérale d'Allemagne a décidé de canaliser le Danube : cinq barrages-écluses sont prévus. Les écluses auront 230 m × 24 m.

Les trafics

Les tonnages transportés en 1976 se sont élevés à 21,8 millions de tonnes sur le Main et le tronçon Bamberg-Nuremberg du canal de liaison. Presque exclusivement d'intérêt régional, le transport est constitué à 50 % de matériaux de construction et à 30 % de pétrole et produits pétroliers.

Les transports sur le Danube ont atteint, en 1976, un volume de 3,1 millions de tonnes, avec une prédominance de trafic international. Les minerais (25 %), le fer et l'acier (25 %) viennent en tête des tonnages, suivis du charbon (14 %) et des sables et graviers (14 %).

Figure 4. — La liaison Rhin-Main-Danube



Les prévisions de trafic sur la section Nuremberg-Regensbourg sont comprises entre 13 et 15 millions de tonnes. Cette dernière estimation tient compte du développement économique induit par ce canal. C'est le chiffre de 14 millions de tonnes qui a été retenu pour l'appréciation de la rentabilité de l'ouvrage.

Les taux de rentabilité qui en résultent varient entre 6,3 %, si l'on tient compte des avantages dont bénéficieront les pays utilisateurs de la liaison et 4 % au profit de la seule économie allemande (1).

Financement des travaux

Les principes du financement des travaux résultent de la convention de 1921 qui accorde à la société RMD la concession jusqu'en 2050 des usines hydrauliques qu'elle construit et exploite à ses frais en contrepartie ; les profits résultant de la vente de l'électricité servent à financer l'aménagement de la voie fluviale pour le tronçon Aschaffenburg-Ratisbonne.

Ainsi la contribution de la RMD est-elle assurée par :

- de l'autofinancement,
- des emprunts sur le marché financier.

Les pouvoirs publics, Etat fédéral et Bavière participent à ce financement par :

- des augmentations de capital,
- des prêts sans intérêts et une garantie accordée à certains emprunts.

A la fin de l'année 1976, les dépenses totales atteignaient environ 2,37 milliards de DM réparties entre les différents partenaires de la façon suivante :

— Bavière	18,5 %
— Etat	35 %
— RMD	36,5 %

Pour terminer le tronçon Nuremberg-Ratisbonne, il faut encore engager environ 1,4 milliard de DM. Cependant, la limite d'endettement de la RMD est désormais atteinte ; aussi ces sommes seront-elles avancées par l'Etat et la Bavière puis remboursées par la RMD à partir du moment où ses charges financières antérieures s'allègeront.

La canalisation du Danube, non incluse dans la concession à la RMD, et évaluée à 0,5 milliard de DM est entièrement financée par l'Etat fédéral et la Bavière.

En l'an 2050, les pouvoirs publics se trouveront entièrement remboursés de leurs avances à la RMD grâce aux profits de l'électricité et à la remise des centrales en fin de concession.

(1) Dans les calculs de rentabilité, les postes suivants ont été pris en compte au titre des avantages :

- économie de transport ;
- avantages hydrauliques ;
- valeur résiduelle en l'an 2000 ;
- effet de développement économique.

Conclusion

L'aménagement Rhin-Main-Danube, inscrit de longue date dans les programmes d'équipement de la République fédérale d'Allemagne, répond à des préoccupations d'ordre géo-politique et à un souci d'aménagement du territoire. Il est clair qu'en reliant le Rhin et le Danube par une voie navigable à grand gabarit, l'Allemagne visait à renforcer encore le rôle de plaque tournante qu'elle joue au cœur de l'Europe, tant au plan des transports que du commerce international. Elle détient un important trait d'union entre l'Europe, de l'Ouest et l'Europe de l'Est.

Le projet de liaison fluviale Seine-Nord

L'objectif est de relier par une voie à grand gabarit l'actif bassin de la Seine à celui du Nord, et au-delà, au réseau belge.

Actuellement, cette liaison n'est possible que par deux canaux de gabarit limité :

- le canal du Nord qui permet seulement le passage des unités d'un port en lourd de 700 à 800 tonnes,
- le canal de Saint-Quentin, au gabarit Freycinet, c'est-à-dire utilisable par les seuls automoteurs de 38,50 m chargés à 350 tonnes.

Description technique du projet

Deux solutions ont été étudiées :

Par le canal du Nord existant

Il s'agit d'aménager à grand gabarit le canal actuel en construisant de nouvelles écluses et en améliorant les biefs.

La longueur de voie intéressée représente 110 km, soit 95 km pour le canal du Nord proprement dit, entre Arleux (au Nord) et Pont-l'Evêque (au Sud) et 15 km pour le canal latéral à l'Oise entre Pont-l'Evêque et Janville, près de Compiègne.

Suivant un tracé proche de celui du canal de Saint-Quentin

L'actuel canal de Saint-Quentin, seulement au gabarit Freycinet, ne peut être aménagé au grand gabarit en suivant le même tracé.

La longueur de la nouvelle liaison serait d'environ 138 km, soit, du Nord au Sud :

- 12 km pour l'Escaut canalisé entre Bassin-Rond et Cambrai,
- 92 km pour la section correspondant au canal de Saint-Quentin,
- 34 km pour le canal latéral à l'Oise entre Chauny et Janville.

Exécution et coût des travaux

Deux hypothèses d'aménagement sont étudiées dans le cadre d'une mise à grand gabarit de la liaison :

— soit un aménagement au gabarit de 1 350 tonnes, correspondant à la classe IV, particulièrement adaptée à la navigation des grands automoteurs du type rhénan,

— soit une mise au gabarit de 3 000 tonnes, correspondant à la classe V, c'est-à-dire à la navigation des grands convois poussés de 180 m × 11,40 m, composés de deux barges et d'un pousseur.

Dans le cas du canal du Nord, un aménagement progressif est techniquement possible. On pourrait donc exécuter une phase de travaux permettant d'atteindre le gabarit de 1 350 tonnes. La poursuite de l'amélioration en vue d'aboutir au gabarit de 3 000 tonnes est possible mais l'ouvrage ainsi aménagé entraînera de sérieuses contraintes d'exploitation par rapport à une voie navigable de cette classe.

Pour ce qui concerne le tracé proche du canal de Saint-Quentin, le choix de gabarit doit être fait dès le départ puisqu'il s'agit, en fait, d'un nouveau canal.

En fonction des objectifs retenus, les coûts et les délais de réalisation seraient les suivants :

Tableau 7

	Aménagement à 1 350 tonnes (classe IV)	Aménagement à 3 000 tonnes (classe V)
Par le canal du Nord		
Coût (en millions de francs janvier 1978)	1 100	2 300
Durée de réalisation	3 à 4 ans	4 à 5 ans
Par le canal de Saint-Quentin		
Coût (en millions de francs janvier 1978)	2 900	3 400
Durée de réalisation	5 ans	5 ans

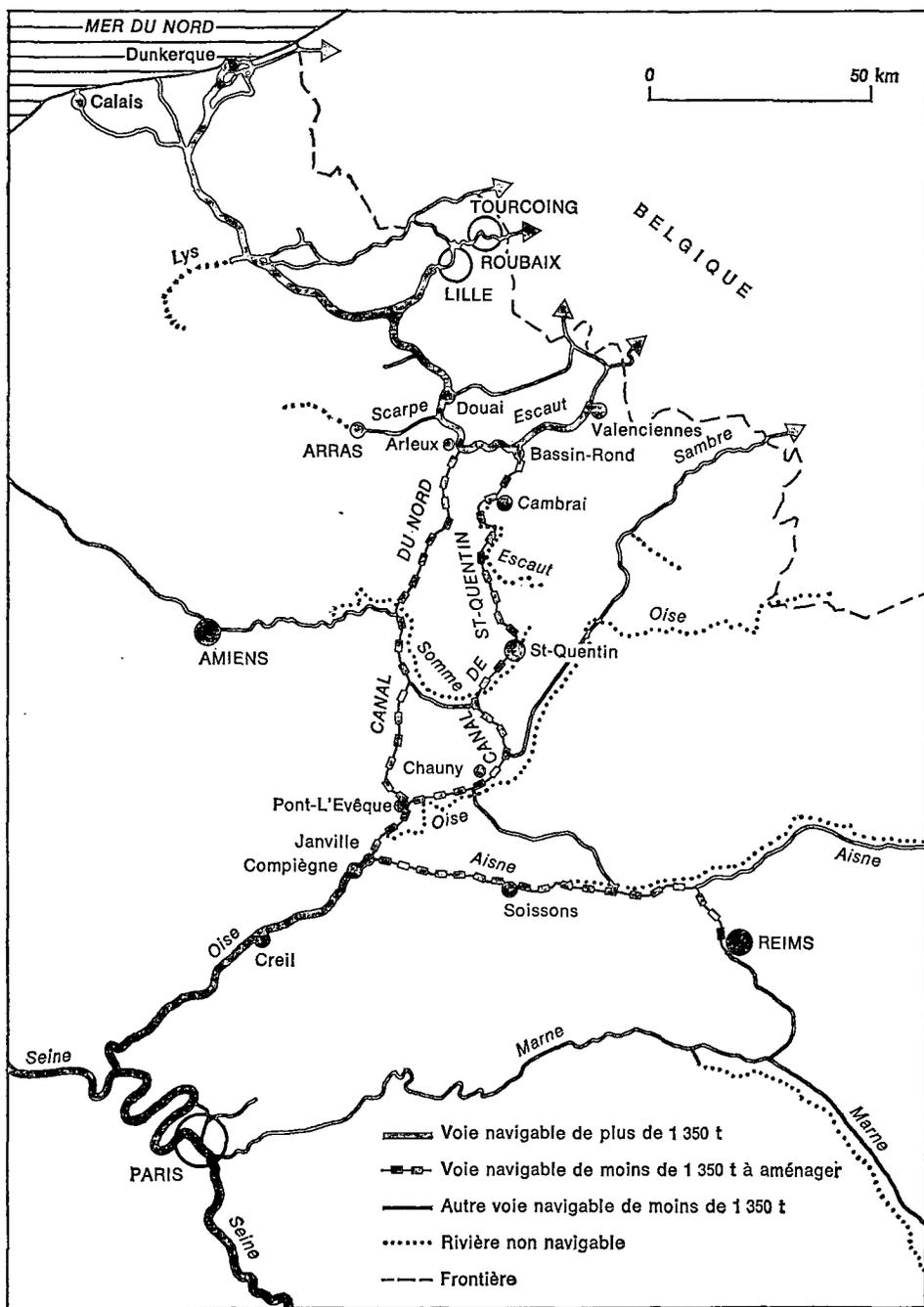
Intérêt économique

La création d'une liaison à grand gabarit présente un réel intérêt économique pour plusieurs raisons :

— le trafic fluvial de transit entre le bassin de la Seine et le Nord, et *vice versa*, est très important (3,5 millions de tonnes en 1977) bien que la qualité et la capacité des voies soient modestes,

— les deux bassins à relier disposent d'infrastructures à grand gabarit (cf. figure 5) mais l'insuffisance des liaisons inter-bassins actuelles ne permet

Figure 5. — Projet Seine Est-Nord



pas aux transports fluviaux de prendre la place qui leur reviendrait normalement en fonction de leurs coûts,

— la réalisation de cet aménagement est compatible avec les programmes belges et permettra de constituer un réseau homogène de la Hollande à la Seine,

— les flottes à grand gabarit en service dans chacun de ces deux bassins sont captives. Il en résulte une impossibilité d'ajuster avec rapidité et souplesse l'offre et la demande de transport dans ces deux bassins où s'opèrent environ 50 % de l'ensemble du trafic fluvial sur les voies navigables françaises y compris le Rhin et la Moselle,

— le passage au gabarit de 1 350 tonnes permet déjà un abaissement notable des coûts de transport fluvial. Or, il suffit d'une section de caractéristiques insuffisantes pour empêcher l'utilisation de grandes unités sur le reste d'un itinéraire,

— s'ajoutant au trafic de transit de 3,5 millions de tonnes, le trafic généré par des établissements industriels ou commerciaux établis sur la voie d'eau considérée a atteint, en 1977, 1,5 million de tonnes.

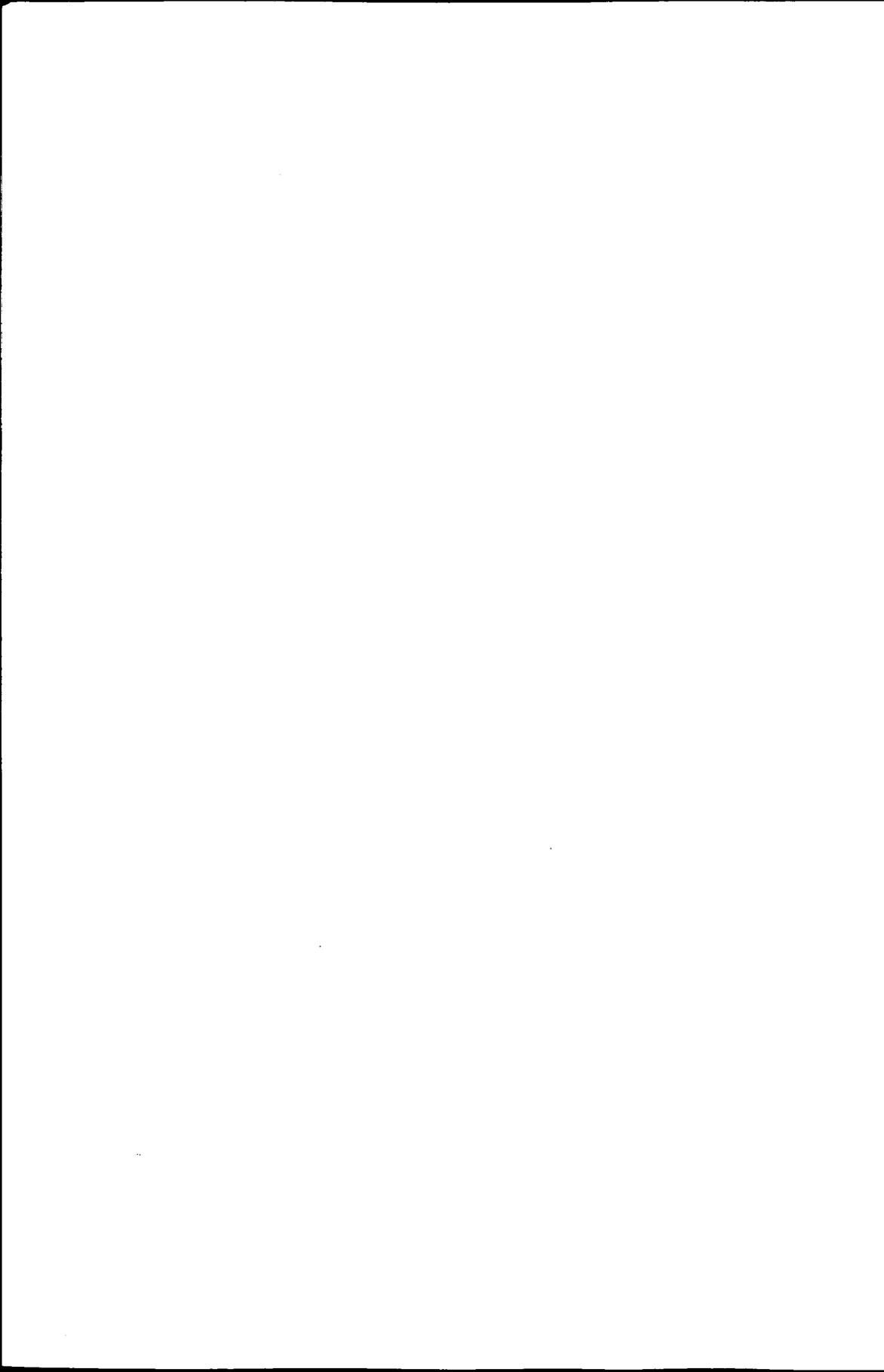
L'étude économique qui a été établie montre que l'ordre de grandeur des taux de rentabilité interne est celui indiqué par le tableau 8 selon les hypothèses d'aménagement et de croissance du trafic fluvial sur la liaison Seine-Nord :

Tableau 8

	Par le canal du Nord		Par le canal de Saint-Quentin	
	Aménagement à 1 350 tonnes	Aménagement à 3 000 tonnes	Aménagement à 1 350 tonnes	Aménagement à 3 000 tonnes
Croissance du trafic (% par an)	5,5 %	1,5 %	1 %	0,5 %
Croissance du trafic (% par an)	8 %	4 %	3,5 %	3 %

Conclusion

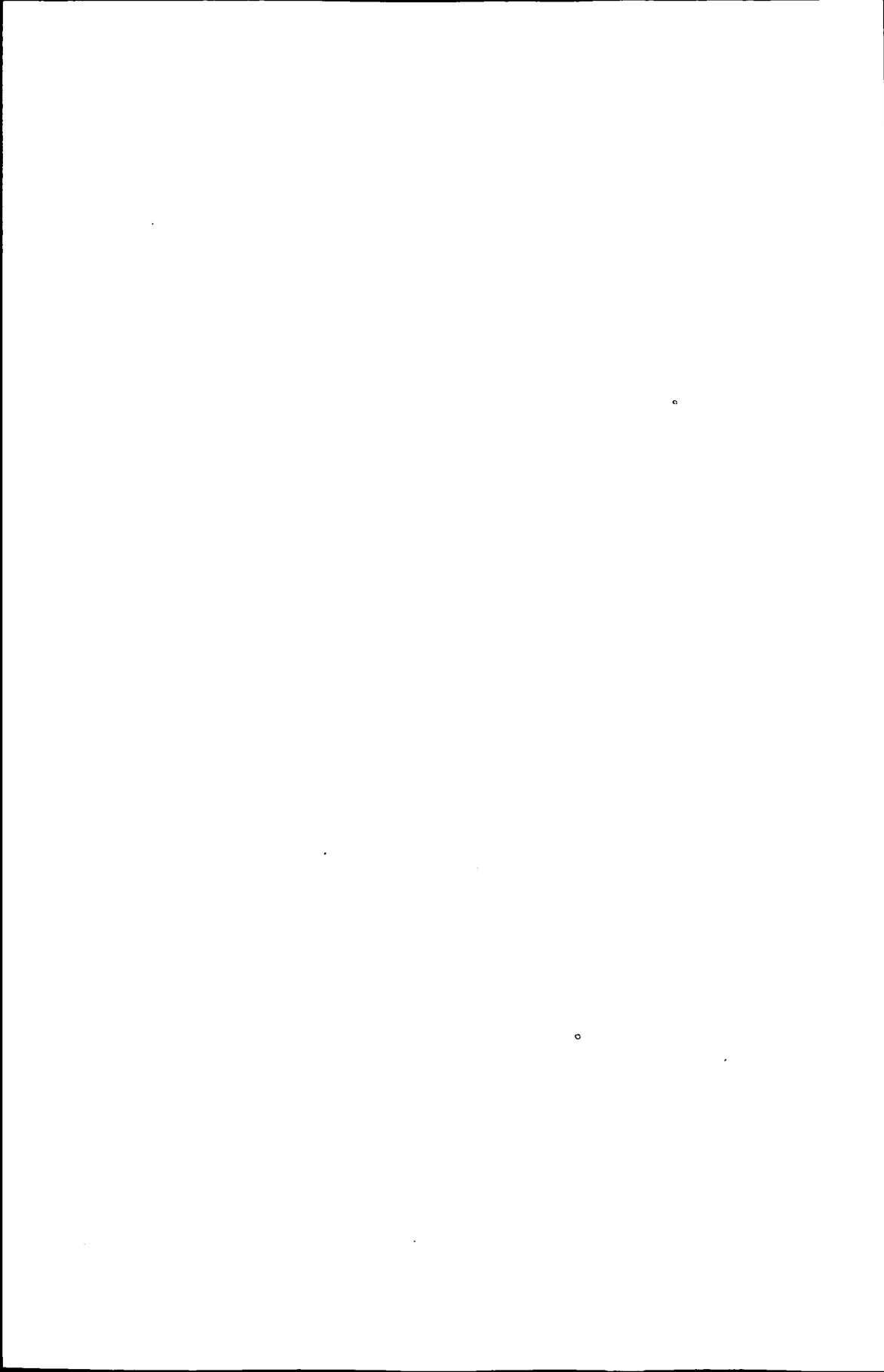
L'intérêt manifesté pour cette liaison par les régions intéressées, notamment le Nord, la Picardie et l'Île-de-France, conduit à envisager leur participation au financement de cet investissement pour un montant significatif. Cette liaison mériterait un effort prioritaire de l'Etat dès le VIII^e plan.



Deuxième partie

**L'axe
mer du Nord-Méditerranée**

Etude de Marc Schreiber



M. Schreiber est l'auteur d'une très substantielle thèse de doctorat d'Etat de droit public (1) de 1 200 pages, comportant de nombreuses annexes et des documents. Cette thèse, soutenue en juin 1979 à Paris II, fait véritablement le tour de la question.

Il a proposé à la Documentation française une étude reprenant les grandes lignes de ce travail universitaire.

M. Schreiber étant le Secrétaire général de l'Association et de la Société d'études mer du Nord-Méditerranée, son point de vue est celui d'un ardent défenseur du projet qui, tout en s'efforçant à l'impartialité, souligne les arguments favorables au projet.

Son texte n'engage bien évidemment que lui.

(1) « L'axe mer du Nord-Méditerranée, la régionalisation française et l'Europe », Paris II.



	Pages
Introduction	177
1. Historique de l'axe mer du Nord-Méditerranée	181
De l'Empire romain à la V ^e République	181
L'Empire romain	181
De l'Empire romain à la Révolution française	182
De la Révolution française à la Première Guerre mondiale	183
<i>Le canal du Rhône au Rhin (branche alsacienne)</i>	183
<i>Le canal de l'Est (branche lorraine)</i>	185
De l'entre-deux-guerres à la V ^e République	186
De 1958 à 1979	189
Les débuts de la V ^e République	189
<i>Le « rapport Abel Thomas » (1960)</i>	189
<i>La « Commission Bouloche » (1960-1961)</i>	190
<i>Le « plan d'aménagement du territoire » du Conseil supérieur de la construction (1960)</i>	192
La bataille du IV ^e Plan (1962-1965)	193
Le V ^e Plan (1966-1970)	194
La préparation du VI ^e Plan	197
<i>Le « rapport Lhermitte » et la préparation du VI^e Plan</i>	197
<i>Le texte du VI^e Plan</i>	198
La période du VI ^e Plan (1971-1975)	199
<i>De 1971 à juillet 1972</i>	199
<i>De juillet 1972 à mai 1974</i>	200
<i>De mai 1974 à novembre 1975</i>	200
La réunion de Dijon (24 novembre 1975)	202
La confirmation : le VII ^e Plan (1976-1980)	206
L'exécution du VII ^e Plan	208
2. Les organismes responsables	211
La Compagnie nationale du Rhône	211
L'Association mer du Nord-Méditerranée	213
Le Groupement interconsulaire Rhin-Rhône	214

	Pages
La Conférence inter-régionale	214
Le Consortium pour la modernisation et l'exploitation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est	216
L'Association pour le développement du Sud-Est français, « Grand Deïta »	216
3. De certains des problèmes posés par le projet	217
Le problème du financement	217
Le coût du projet	217
Comment peut-on envisager de financer les travaux restant à effectuer ?	217
<i>Le budget des voies navigables</i>	219
<i>La participation des Etats étrangers intéressés</i>	220
<i>Le budget de la Communauté économique européenne</i>	221
<i>Les ressources tirées de la production d'énergie hydro-électrique des centrales du Rhône</i>	223
<i>Les fonds de concours privés et les péages sur la navigation</i> ..	225
<i>La participation des régions</i>	226
Les problèmes écologiques	227
Impact sur l'agriculture	228
<i>Impact sur le foncier</i>	228
<i>Problèmes relatifs aux eaux</i>	229
Impact sur la flore, la faune et les sites	230
Conclusion	232
Bibliographie	233

Introduction

La liaison Rhin-Rhône est la liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhin et celui du Rhône. Il existe actuellement deux liaisons entre ces bassins, mais à gabarit limité, qu'on appelle le canal de l'Est et le canal du Rhône au Rhin.

La liaison Rhin-Rhône est également la dénomination courante d'un ensemble plus vaste qui va de Rotterdam à Fos en passant par le Rhin (environ 700 km), la Saône (environ 250 km), le Rhône (environ 300 km). Entre la Saône et le Rhin, il existe deux possibilités de liaisons :

— l'une, directe, par la Franche-Comté et l'Alsace, entre la Saône et le Rhin : c'est ce qu'on appelle couramment la « branche alsacienne » (230 km) ;

— l'autre par la Haute-Saône et les Vosges, entre la Saône et la Moselle : c'est la branche dite « lorraine ». Cette liaison a une antenne particulièrement importante qui consiste en une relation entre le Rhin et la Meuse d'une part, la Moselle d'autre part, à travers les départements de la Meuse et des Ardennes : on l'appelle la « branche meusienne ».

Cette voie navigable de près de 1 500 km concerne donc six pays : la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la République fédérale d'Allemagne, la Confédération helvétique et la France.

Dans notre pays, huit régions sont directement intéressées : Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Mais cette voie navigable fait elle-même partie d'un ensemble encore plus vaste : l'axe mer du Nord-Méditerranée, qui rassemble non seulement cette voie navigable, mais encore l'ensemble des infrastructures de transports terrestres les plus modernes, c'est-à-dire l'autoroute, la voie ferrée électrifiée, et le pipe-line. En effet, il s'agit de la seule voie naturelle nord-sud en Europe, où passèrent de tous temps les grands courants commerciaux. De nos jours, la nature ne suffit pas ; il faut que l'homme y imprime sa marque, et, par la réalisation d'infrastructures importantes, permette le passage des moyens de transport modernes qu'il a inventés : la route carrossable ne répond plus aux exigences des voitures actuelles, l'autoroute est indispensable. De même, le chemin de fer ne se satisfait plus de simples voies permettant le passage de locomotives à vapeur ou même diesel : l'électrification est nécessaire pour que ce mode de transport puisse rendre les services qui lui sont demandés à notre époque, particulièrement par l'industrie. Pour certains produits industriels, l'homme a créé le tube comme moyen de transport. Enfin la plus ancienne voie de communication intérieure est constituée par les fleuves et

rivières autour desquels se sont créées les villes. Aujourd'hui, pour que cette voie ne soit pas dépassée et puisse jouer son rôle dans le marché des transports, les fleuves et rivières ont besoin d'être aménagés, les canaux de liaison doivent être creusés, les écluses agrandies et leur nombre réduit de façon à laisser passer des péniches de très fort tonnage.

Les autres infrastructures : l'axe mer du Nord-Méditerranée

L'autoroute

Sur l'axe mer du Nord-Méditerranée, le système d'autoroutes est bien avancé.

Chacun connaît la progression des travaux des autoroutes A6 et A7 qui couvrent la distance de Paris à Marseille. La réalisation de l'autoroute de la vallée du Rhône s'est étalée de 1958 à 1970 ; le coût total fut de 941 827 000 francs, le prix moyen au kilomètre de 3 720 000 francs.

L'autoroute Lyon-Paris fut réalisée un peu plus rapidement, entre 1962 et 1970 ; le coût de l'autoroute concédée s'est monté à 1 723 342 000 francs, le prix moyen au kilomètre étant de 4 300 000 francs.

C'est donc l'inauguration, le 29 octobre 1970, de la section Pouilly-en-Auxois-Mâcon Nord, par le Président de la République, Georges Pompidou, qui a marqué l'ouverture de la liaison autoroutière quasi continue Lille-Marseille et le rattachement du sillon rhodanien au bassin parisien. Ainsi que Georges Pompidou l'a marqué lui-même, cette inauguration revêtait un sens important, notamment du fait de la qualité, de la grandeur de l'ouvrage, puisque « pour la première fois quelque mille kilomètres d'autoroutes traverseront notre France de part en part ». C'est le premier axe Nord-Sud français, mais il passe par Paris.

Du côté lorrain, c'est le 16 décembre 1972 que fut inaugurée par M. Messmer, alors Premier ministre, l'autoroute Nancy-Metz-Thionville. Celle-ci fut commencée en fait en 1960 par la section Metz-Richemont; la décision de construire une autoroute entre Metz et Nancy fut prise le 10 décembre 1955, soit 17 ans avant la réalisation. Ce fut une des autoroutes les plus chères de France (650 millions de francs environ, soit 30 % de plus que prévu initialement) et ce pour deux raisons essentielles : le grand nombre des ouvrages d'art (71, dont cinq viaducs) et les retards du financement, qui ont renchéri les crédits.

Quant à la liaison Nancy-Dijon, elle a fait l'objet de nombreuses polémiques. L'unanimité des élus lorrains a permis d'emporter la décision, grâce notamment à l'acceptation d'une participation financière par l'établissement public régional. D'après une déclaration de M. Giscard d'Estaing, Président de la République, à Metz, le 25 novembre 1976, « il faut que l'autoroute soit en service en 1981 ».

Du côté alsacien, l'axe Nord-Sud de Lauterbourg à Strasbourg sera porté à quatre voies en 1980. La liaison avec le sillon rhodanien se réalise peu à peu, avec quelque retard sur l'échéancier prévu primitivement, mais des sections s'ouvrent chaque année au trafic et l'ensemble sera vraisemblablement achevé en 1980.

La voie ferrée

Deux grands projets de la SNCF concernent l'axe mer du Nord-Méditerranée :

— le train à grande vitesse (TGV) Paris-Lyon, qui sera réalisé en deux étapes, et terminé en principe en 1983 ;

— l'électrification de la rive droite du Rhône, dont le coût a été estimé à environ un milliard de francs et dont la branche marseillaise a été achevée en 1979, et la branche languedocienne le sera en 1980. L'une de ses conséquences, curieuse, sera que l'Ardèche, premier département français à ne compter aucune ligne de voyageurs depuis le début des années soixante-dix, verra néanmoins passer sur son territoire des trains de marchandises comptant parmi les plus gros d'Europe.

Il n'est pas possible de décrire tout le réseau à multiples branches de la SNCF dans les régions concernées par l'axe mer du Nord-Méditerranée. Il suffit de constater que les lignes principales « couvrant » l'axe sont toutes électrifiées. Les franchissements de seuils ont été réalisés depuis longtemps, puisque Thionville-Metz-Nancy-Dijon, qui constitue la liaison Lorraine-sillon rhodanien, est électrifiée depuis 1965, et que Mulhouse-Dole, c'est-à-dire la liaison vallée du Rhin-sillon rhodanien, l'est depuis 1970.

Signalons enfin que l'axe mer du Nord-Méditerranée figure en bonne place dans l'histoire du chemin de fer français, et rappelons que c'est sur cet axe que fut construite en 1841, sous l'impulsion de l'ingénieur alsacien Kœchlin, la première ligne française à longue distance (140 km), qui était également la première ligne internationale en Europe : Strasbourg-Bâle.

Le tube

Il s'agit essentiellement de deux pipe-lines :

— Le pipe-line sud européen (PLSE) :

Il transporte depuis le 3 décembre 1962 du pétrole brut de la Méditerranée (Fos Lavera) à l'Europe rhénane. Sa capacité atteint par endroits 90 millions de tonnes. Il dessert onze raffineries, sept tout seul [Feyzin (près de Lyon), Klarenthal et Spire (RFA), Cressier (Suisse), deux à Strasbourg, Hauconcourt (près de Metz)], et quatre avec le Transalpine pipe-line (qui va de Trieste à Ingolstadt) et le *Rhein-Donau Ölleitung* (de Karlsruhe à la Bavière) : *Wörth am Rhein*, deux raffineries à Karlsruhe et Mannheim. Le triplement de sa capacité, réalisé en 1972, est la preuve de son succès.

— Le pipe-line Méditerranée-Rhône (PLMR) :

Depuis novembre 1968, il transporte des produits raffinés des raffineries de Berre, Fos et Feyzin à 17 installations terminales, qui s'échelonnent entre les régions de Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy et Genève, depuis Avignon jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois. Son exploitation, très automatisée et très moderne comme celle du PLSE, est assurée par la société *Trapil*.

Ainsi, l'axe mer du Nord-Méditerranée est-il pratiquement complet en ce qui concerne ce mode de transport et l'un des plus récents. En particulier, le triplement du PLSE en capacité est un argument pour ceux qui soutiennent que l'hinterland de Fos est sur le Rhin.

Ces infrastructures rassemblées dans l'axe mer du Nord-Méditerranée constituent le support d'un axe économique de très grande importance européenne. Son étude ne touche donc pas seulement aux transports mais concerne également l'aménagement du territoire de notre pays comme du continent tout entier.

Chapitre 1

Historique de l'axe mer du Nord-Méditerranée

Certes l'axe mer du Nord-Méditerranée rassemble toutes les infrastructures de transports terrestres, mais il est certain que c'est autour de l'une d'entre elles, la voie navigable, que se cristallisent les oppositions et les soutiens. L'axe se fait autour de la voie d'eau, c'est pourquoi l'historique sera essentiellement consacré à cette infrastructure.

Celle-ci a une très longue histoire. En effet, créer un axe permettant de transporter le plus aisément et le plus rapidement possible personnes et marchandises, de la Méditerranée à la mer du Nord, en profitant des sillons naturels que constituent les vallées du Rhône et du Rhin, est une idée qui s'est imposée à l'homme de tous temps.

On peut citer, pour mémoire, la mythologie : il est dit, en effet, dans la légende de la Toison d'or, que Jason, chef des Argonautes, faillit être emporté « dans cette branche du Rhône (le Rhin), qui se jette dans les mers mystérieuses du Nord », d'où il ne serait pas revenu. Heureusement pour lui, Jason fut sauvé par les dieux, qui le protégeaient.

On peut également rappeler que les sillons rhodanien et rhénan constituèrent dès l'âge du bronze « le chemin de l'ambre ». C'est par là que les aurochs des forêts germaniques descendirent jusqu'à la Camargue. Arguant de ce fait, Gœring voulut reconstituer les aurochs disparus des forêts allemandes à partir des taureaux camarguais ; projet resté sans suite...

Mais les choses sérieuses commencèrent avec l'Empire romain. Cet historique se contentera de rapides allusions à la période intermédiaire et passera alors à la Révolution française, à la réalisation des deux liaisons fluviales actuelles et s'attardera évidemment plus longuement sur la période présente rythmée par les divers plans de trois à cinq ans.

De l'Empire romain à la V^e République

L'Empire romain

« Toute la Gaule est arrosée par des fleuves qui, descendant des Alpes, des Pyrénées et des Cévennes, vont se jeter les uns dans l'Océan, les autres

« dans la Méditerranée. Ces fleuves sont, les uns à l'égard des autres, si heureusement disposés par la nature, qu'on peut aisément transporter des marchandises de l'Océan à la Méditerranée, et soit que l'on remonte vers l'Océan, soit que l'on descende vers la Méditerranée, la plus grande partie du transport se fait par eau ; le peu de chemin qui reste à parcourir est d'autant plus facile que les routes n'ont qu'à suivre des plaines... *On ne saurait remarquer avec trop de soin les facilités de communication que donnent ces fleuves qui traversent la Gaule et les deux mers qui la bordent...* Les habitants peuvent ainsi communiquer librement les uns avec les autres et se procurer réciproquement tout ce qui leur est nécessaire. C'est à ces avantages que l'on peut attribuer en grande partie l'excellence de ce pays... »

Cette citation de Strabon montre à l'évidence que le transport fluvial est un transport important du passé : est-il un transport d'avenir ? La question ne se pose pas encore sous l'Empire romain, et le premier projet de liaison Rhin-Rhône échoua sans que cette controverse n'apparaisse. Écoutons Tacite nous narrer l'histoire (Annales XIII, 53) :

« Depuis longtemps, on était tranquille en Germanie, grâce à nos généraux qui, depuis l'avalissement du triomphe, espéraient plus d'honneurs en maintenant la paix. Paulinus Pompeius et Lucius Antonius Vetus commandaient alors l'armée. Les deux chefs ne voulaient pas laisser les soldats inactifs. Pompeius fit achever la digue commencée 63 ans auparavant par Drusus pour contenir le Rhin, et L. Vetus se proposa de faire un canal pour joindre la Saône et la Moselle. Nos troupes embarquées sur la Méditerranée, puis sur le Rhône et la Saône, auraient été, par le canal, de la Moselle dans le Rhin, et de là dans l'Océan ; on aurait évité l'embarras des marches et on aurait réuni par la navigation les rivages du Nord et ceux de l'Occident. Avelius Gracilis, légat de Belgique, fit avorter le projet à force d'alarmer Vetus sur le danger de porter les légions dans une province qui n'était pas la sienne et de paraître briguer l'affection des Gaules, ce dont l'Empereur prendrait ombrage, considération qui arrête souvent des entreprises louables. »

Ceci se passait sous le règne de Néron, entre 55 et 58 après Jésus-Christ.

De l'Empire romain à la Révolution française

Le projet de relier les deux bassins rhénan et rhodanien resurgit bien sûr sous l'Empire de Charlemagne au VIII^e siècle, et encore pour des raisons militaires, afin de « structurer » un Empire dont l'étendue l'inquiétait. Mais Charlemagne s'intéressa beaucoup plus à la liaison entre les bassins rhénan et danubien, et il en reste encore maints vestiges en Allemagne : la *Fossa Carolina*.

Ensuite les divisions politiques, l'insécurité, les péages rendirent vain tout projet durant tout le Moyen Âge. Cependant deux faits sont à retenir :

— un axe mer du Nord-Méditerranée existe et est prospère, mais il laisse la France de côté ; c'est celui qui passe par le Saint-Gothard, ouvert depuis 1215 ;

— sous la Renaissance, l'évolution technique de l'aménagement fluvial franchit un pas considérable : Léonard de Vinci apporte à François I^{er} les plans de l'écluse à sas. Adam de Craponne imagine, dans la deuxième moitié du XVI^e siècle, les moyens techniques de franchissement du seuil.

Evidemment, les grands projets fleurissent sous Henri IV. Sully nous en rapporte des exemples dans ses mémoires (1604) :

« Le plan que Henri s'était tracé pour l'intérêt de l'Etat exigeant donc qu'il cherchât tous les moyens d'augmenter ses finances, au lieu d'y faire tous les retranchements, dont les prétendus zélés ne cessaient de l'entretenir, Sa Majesté me demanda mon avis en particulier sur ces moyens. Les progrès que j'avais faits en matière de finances m'en firent découvrir qui, sans être trop onéreux au peuple, me parurent d'une grande ressource. La France avait un moyen sûr de s'attirer tout le commerce de l'Océan et de la Méditerranée et de le voir tout d'un coup, sans de grands frais, jusqu'au centre de ses provinces. *Il devait lui en coûter pour cela de joindre par des canaux la Seine avec la Loire, celle-ci avec la Saône, et la Saône avec la Meuse* ; mais aussi le premier coup d'œil sur ce projet n'offre pas moins de deux millions tous les ans, dont nous nous enrichirions sur l'Espagne seule ; richesses réelles et solides comme toutes celles que produit le commerce. »

De tout ce programme, seul le canal de Briare fut aménagé, de la Seine à la Loire entre 1604 et 1642.

Le XVII^e siècle fut fertile en projets de liaisons interbassins, mais vit peu de réalisations, si ce n'est le canal d'Entreroches, dont 25 km furent aménagés à partir de 1640, puis abandonnés faute d'argent : il s'agit là de la liaison par la Suisse. La branche alsacienne n'évolue guère : un projet est repoussé par le Parlement de Besançon qui craint les risques d'invasion. Du côté lorrain, on peut juste signaler les études de Vauban et les concours auxquels l'aménagement de la Moselle donna lieu.

De la Révolution française à la Première Guerre mondiale

Le canal du Rhône au Rhin (branche alsacienne) (1)

Il faut avant tout évoquer le canal actuel du Rhône au Rhin, qui a lui-même une longue histoire. Son inspirateur est l'ingénieur La Chiche, né en 1719. C'est lui qui, attaché à la Direction des Fortifications de Besançon, reconnut vers Valdieu le point de partage des eaux des bassins du Rhône et du Rhin.

C'est lui qui détermina le tracé idéal pour le passage du canal reliant ces deux bassins, et le projet actuel de mise à grand gabarit ne s'écarte pas beaucoup de ce tracé. Sa vie durant, cet ingénieur chercha, notamment par des mémoires aux Intendants des provinces concernées, à faire adopter ses

(1) L'auteur s'est inspiré de l'étude sur le sujet réalisée par M. Descombes, parue dans le *Bulletin de la société industrielle de Mulhouse*, numéro spécial n° 1, 1959.

vues par l'Administration royale. Parfois « enterré », parfois pris en considération, son projet fut finalement repris par un autre ingénieur nommé Bertrand, en 1783, et c'est ce dernier qui présenta et fit retenir définitivement le projet par la Constituante.

Le rapporteur du projet à la Constituante fut Regnault d'Epercy, député du Jura. Sa déclaration faite devant l'Assemblée le 23 septembre 1791 vaut d'être citée par son actualité étonnante :

« Il (le canal) joindra aussi, non seulement Bâle et Constance, mais Francfort et toutes les villes qui sont sur les affluents du Rhin, de sorte qu'au moyen des canaux du Languedoc, du Charolais et de Bourgogne qui s'y embranchent, on verra le centre de la France, sa capitale, ses trois mers et ses quatre fleuves communiquer librement entre eux et avec une grande partie de la Suisse, de l'Allemagne et des Pays-Bas. De tous les bords de la Méditerranée à ceux de la mer d'Allemagne, il n'y aura aucune denrée, marchandise ni richesse quelque étrangère qu'elle soit, qui ne vienne s'échanger avec les nôtres et faire un objet de commerce et d'entrepôt au milieu de notre continent ; et si le projet dont on s'occupe sérieusement en Souabe et en Bavière vient à se réaliser, la France aura, par sa navigation intérieure, un débouché de toutes les mers qui environnent l'Europe ; les départements du Rhin, ceux du Doubs, du Jura, de la Côte-d'Or, où se fera la croisée d'un parallèle et d'un méridien, seront aussi le centre qui liera ensemble les quatre mers et les quatre extrémités de l'Europe. »

Mais la fougue révolutionnaire n'empêchera pas les lenteurs administratives : le décret ne fut voté qu'en septembre 1792, et les travaux furent suspendus dès 1793.

Le Consulat permit la reprise des travaux : en 1802 fut inauguré le premier tronçon jusqu'à Dole (12 et 13 octobre). Cette réalisation donna lieu à de belles fêtes populaires : l'importance de cette voie d'eau était grande aux yeux de l'opinion publique d'alors.

Le Premier Consul lui-même déclarait : « Les canaux sont les premiers besoins de la République. Ce n'est point de palais, ni de bâtiments qu'elle a besoin, mais bien de canaux et de voies navigables. » Il confia les travaux à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Doubs, J. Liard.

Malgré ces belles déclarations, ce n'est qu'au prix de graves difficultés financières que les travaux purent continuer ; en effet, on assista à un détournement des crédits vers des objectifs militaires : de la relativité des priorités ! Cependant on peut relever qu'en 1814, la presque totalité des terrassements était exécutée sur 255 km ; 11 millions de francs avaient été absorbés par ce canal, appelé jusque-là « Canal Napoléon ». Des prisonniers espagnols avaient fourni la main-d'œuvre nécessaire. 10 millions de francs devaient encore être trouvés. Ils le furent grâce au dynamisme de S.G. Heumann, député du Bas-Rhin, futur ministre des Finances. Ce banquier fonda une compagnie dite du « Canal Monsieur », nom de la liaison à ce moment-là, d'après Monsieur, frère du Roi, futur Charles X. Cette compagnie obtint la concession pour 99 ans, après un débat difficile aux Chambres, du fait de l'opposition des députés de

la Seine. La loi fut votée le 3 juillet 1821, et J. Liard fut nommé directeur du canal. Mulhouse fut atteinte en 1833, le canal fut remis solennellement à la compagnie le 8 novembre 1834. Il ne toucha Strasbourg qu'en 1853.

Cependant cet ouvrage ne rendit pas tous les services qu'on en attendait, et ce pour plusieurs raisons :

— d'abord, il faut bien le reconnaître, une construction lente et difficile, étalée sur plus de trente ans, n'engendre pas le dynamisme : c'est une leçon que l'avenir ne retint malheureusement pas ;

— ensuite, le canal souffrait cruellement d'une grande hétérogénéité technique: le mouillage était bien de 1,20 m, mais ce n'était qu'une moyenne. La navigation sur le Doubs s'avérait difficile ;

— enfin et surtout, la révolution industrielle et l'apparition du chemin de fer entre-temps ont fait perdre à l'ouvrage sa valeur économique de voie de liaison. En effet, le charbon et l'acier, bases de cette première révolution industrielle, ont provoqué un déséquilibre écrasant entre les deux bassins reliés par le canal. D'une part le bassin rhénan commençait à devenir le plus grand foyer industriel du continent, et le Rhin joua là un grand rôle, tandis que la vallée du Rhône et le Sud-Est, faute de matières premières, se repliaient sur l'agriculture et le commerce.

Le canal de l'Est (branche lorraine)

Une des raisons, et non des moindres, du relatif échec du canal du Rhône au Rhin, réside dans la situation politique. Une raison du même ordre est à la base de la réalisation du canal de l'Est. A l'origine, la guerre de 1870, et là également, un homme : l'ingénieur en chef Freiot, qui, « confiant dans la vitalité et la laborieuse économie de la France, proposa à l'administration de rétablir sur le versant occidental des Vosges la voie navigable que nous venions de perdre » (2).

Les députés et conseillers généraux des régions concernées multiplièrent les démarches. Après étude, la loi du 1^{er} août 1872 autorisa la première étape des travaux. Un problème financier se posait-il ? L'appel à la population fut un succès (3).

(2) Ainsi en parle L. Viansson dans son ouvrage sur le canal de l'Est, *Histoire du canal de l'Est*, Nancy, 1882, livre qui nous replace bien dans le contexte de l'époque.

(3) L. Viansson en retrace les conditions : on demande à 500 personnes de garantir une somme qui pouvait s'élever à 2 300 F par part et par kilomètre et cela pendant 28 ans, en admettant que les péages ne fourniraient aucune recette...

« A peine a-t-on fait valoir le côté patriotique de ce projet, son caractère d'œuvre nationale, à peine a-t-on laissé entrevoir que dans une certaine mesure, il peut contribuer à défendre notre sol, à réparer nos pertes que, de toutes parts, on demande comme insigne honneur d'associer son nom à celui des hommes qui ont fait foi en la France et en son invincible courage.

On demande 500 parts de dévouement, 2 000 sont souscrites en quelques jours, et les ingénieurs doivent réduire bien des demandes, repousser bien des souscriptions, dont la garantie ne leur paraît pas suffisante. »

Est-il concevable qu'un projet semblable produise un tel enthousiasme actuellement ?

Les débats et discussions furent menés assez rondement. Dans les rapports parlementaires, on fit état du danger allemand né du projet Rhin-Main-Danube. La loi de réalisation fut adoptée le 24 mars 1874. Le projet sera rattaché au « plan Freycinet » le 31 juillet 1879. Ce plan de rénovation des voies navigables françaises, bien qu'il n'ait pas été achevé, permit à notre pays de posséder à la fin du XIX^e siècle, le réseau le plus moderne du monde. Encore de nos jours, le gabarit des canaux le plus répandu en France est celui permettant le passage des péniches de 350 tonnes maximum ; il est appelé couramment « gabarit Freycinet », du nom du ministre ayant lancé ce plan. En 1883, les deux branches du canal de l'Est furent réalisées : le vieux projet de Vetus était enfin passé dans les faits. La Révolution a permis au canal du Rhône au Rhin de se réaliser, la guerre de 1870 permit au canal de l'Est de surmonter les obstacles. Il est à noter que, dans les deux cas, l'une des principales résistances est d'origine parisienne, et l'un des principaux arguments invoqués en faveur du projet est la concurrence allemande : ce sont deux constantes de toute l'histoire du projet mer du Nord-Méditerranée.

En ce qui concerne le canal de l'Est, sa branche sud relie la Bourgogne à la Lorraine, sa branche nord réalise la jonction avec la Meuse. Le canal est semblable à celui du Rhône au Rhin, en un peu plus homogène. C'est certainement une œuvre remarquable pour l'époque, à peine améliorée aujourd'hui.

Par ailleurs, le Rhône améliore un peu sa navigabilité. Mais surtout se dessine le mouvement allant vers la création de la Compagnie nationale du Rhône : en 1901 est créée, à l'initiative d'Antoine Gouju, sénateur, une délégation des conseils généraux riverains du fleuve ; Edouard Herriot y joue un rôle éminent. Un ingénieur lyonnais, G.A. Maillet, réussit à intéresser Léon Perrier, député, puis sénateur de l'Isère ; les hommes sont en place.

De l'entre-deux-guerres à la V^e République

La création de la Compagnie nationale du Rhône

Cette période est avant tout marquée par la création de la Compagnie nationale du Rhône, grâce à l'action de deux fortes personnalités : Léon Perrier et Edouard Herriot.

Certes l'aménagement du Rhône était le premier but visé par ces deux promoteurs, mais l'axe tout entier était bien présent à leurs yeux. Il est possible cependant de relever une certaine divergence entre eux sur la consistance de cet axe.

D'après certains textes, E. Herriot était plutôt favorable au projet suisse, faisant la liaison Rhône-Rhin par ce pays ; ainsi déclarait-il, le 18 août 1932, au Conseil municipal de Lyon : « Je n'ai pas renoncé au projet de réunir par le Haut-Rhône Lyon à Genève et Genève au Rhin. Les Allemands ont procédé dans le Haut-Danube à des travaux du même ordre. L'équilibre européen peut être transformé par des ouvrages de cette envergure. »

De son côté, Léon Perrier déclarait en 1919 : « L'armistice et le retour de l'Alsace nous permettront de prolonger directement vers le Rhin la grande artère de la Saône, en élargissant de suite le canal du Rhône au Rhin, et d'atteindre ce dernier sans quitter les eaux et le sol français. Ainsi la vallée de la Saône et la trouée des Vosges reprennent par la force des choses leur rôle historique de principale voie de communication entre le bassin du Rhin et la Méditerranée. »

Sur cette liaison, on peut remarquer dès 1919 une première étude « pour l'aménagement d'un canal à grande section entre la Saône et Mulhouse, dans le cadre des mesures propres à faciliter le rattachement de l'économie alsacienne à celle de la France après la Première Guerre mondiale, ainsi d'ailleurs qu'en vue d'assurer à la Suisse alémanique un accès à la mer ». Deux parties à cette étude :

- une enquête économique, due à M. Clerget, directeur de l'Ecole de Commerce de Lyon ;
- un projet technique, confié à M. Bechmann sous la direction de M. Conche, ingénieur en chef de la navigation à Lyon.

Ce projet fut repoussé par le « Congrès pour l'utilisation et l'aménagement des eaux », tenu à Grenoble et à Lyon en 1925. Il était en fait en avance sur son temps. Il s'agit de la seule étude économique et technique un peu poussée sur ce sujet jusqu'en 1959. Malgré son échec, elle montre l'étroite solidarité existant entre les bassins rhodanien et rhénan.

Mais l'important est le Rhône, et la création de la Compagnie nationale du Rhône. Sa genèse ayant déjà été retracée dans cette collection (4), seules les principales étapes en seront rappelées. Un congrès à Paris permet un accord entre une association de riverains du Rhône et la Ville de Paris, future cliente pour l'énergie hydro-électrique ; il est signé en février 1919. Mais les Rhodaniens précisent bien que « le programme ne doit pas concerner seulement le Rhône supérieur, mais tout le réseau de navigation du Sud-Est, dont le Rhône inférieur, de Lyon à la mer, est le tronc commun, et la grande voie de Marseille au Rhin par la Saône et le canal du Rhône au Rhin l'artère maîtresse ».

Le projet de loi est voté par l'Assemblée nationale en octobre 1919. Son rapporteur est Léon Perrier. Mais le Sénat n'adopte la loi que le 27 mai 1921, et c'est après de nombreuses, longues et pénibles négociations, qu'est créée la Compagnie nationale du Rhône, en 1933 ; la concession n'est obtenue que le 14 juin 1934. On peut cependant relever que la première assemblée générale de la Compagnie fut présidée par Edouard Daladier, Président du Conseil, mais aussi d'origine rhodanienne.

L'axe mer du Nord-Méditerranée a enfin un début de concrétisation.

(4) « L'aménagement du Rhône », par C. Barrière, *Notes et Etudes documentaires*, n° 3 842-3 843, La Documentation française, 1971 (épuisé).

La IV^e République

La IV^e République ne fut pas une période très faste pour le projet, ni pour les voies navigables de notre pays. Retenons par exemple la déclaration bien symbolique de M. Chaban-Delmas, alors ministre des Travaux publics et des Transports, le 7 octobre 1954 : « Lorsque j'ai pris mes fonctions au Boulevard Saint-Germain et que j'ai étudié les rapports entre les différents moyens de communication existant en France, j'ai été frappé par l'état du réseau fluvial français par rapport aux réseaux voisins. Je n'oublierai jamais cette carte du réseau du Nord et des réseaux belge, hollandais et allemand qui, lorsque je l'ai considérée, me fit honte, non seulement en tant que ministre des Transports, mais même en tant que Français. Sur cette carte, s'opposent aux longues lignes accusées, accentuées, profondément marquées des réseaux voisins, figurant la possibilité de naviguer à de très forts tonnages, les vermicelles du réseau français au-delà de la frontière, et puisqu'il n'est pas possible de mettre en cause l'intelligence et le discernement de nos voisins, force nous est de conclure que dans ce domaine, nous nous sommes conduits comme des crétins depuis soixante ans. »

Malheureusement, ces énergiques paroles ne furent ou ne purent être suivies d'aucune décision concrète, ni de progrès conséquents.

Les seules réalisations de cette époque se situent sur le Rhône, où l'aménagement en aval de Lyon est bien entamé, avec en particulier le chantier prestigieux de Donzère-Mondragon, et sur la Moselle avec le traité de 1956, qui permet l'accord des pays intéressés.

Quelques incertitudes doivent être signalées au sujet de la Compagnie nationale du Rhône après la nationalisation de tous ses actionnaires : PLM dans la SNCF, et surtout les compagnies d'électricité dans EDF. Le ministre de l'Industrie, M. Paul (membre du Parti communiste), prévoit d'abandonner la navigation et l'agriculture et de nationaliser la Compagnie nationale du Rhône avec EDF. Pour comprendre ce projet, il faut rappeler que la loi sur le Rhône assignait 3 buts à la Compagnie nationale du Rhône : la production de l'énergie hydro-électrique, l'irrigation des terres pour l'agriculture, et la navigation fluviale. Grâce aux bénéfices engendrés par la première activité, les deux autres pouvaient être réalisées. Supprimer ces deux objectifs, ce serait fondre la Compagnie nationale du Rhône dans EDF, ce serait lui ôter tout caractère régional. Mais en ces périodes de pénurie, l'accent est mis avant tout sur la production d'énergie.

E. Herriot et L. Perrier luttent alors pour sauver leur « enfant » et obtiennent qu'une nationalisation éventuelle de la Compagnie nationale du Rhône soit prononcée par une loi et non par un décret. Ainsi le Gouvernement serait forcé de s'expliquer devant le Parlement, et les députés et sénateurs des régions concernées pourraient faire obstacle à la nationalisation. Mais le gouvernement le sent bien et renonce à son projet. Désormais, le problème principal pour la CNR sera ses rapports avec son seul acheteur, EDF. Celui-ci pourra, en fait, imposer son prix (voir développement sur ce point p. 223 et suivantes).

Durant cette période, sur le plan des principes, l'axe mer du Nord-Méditerranée fut considéré comme non prioritaire par les ministres européens en 1953. En revanche en 1958, année du traité de Rome, on relève que le projet d'aménagement d'une liaison moderne entre le Rhin et le Rhône est inscrit en bonne place dans un document émanant de la Conférence européenne des ministres des transports.

De 1958 à 1979

Les débuts de la V^e République

C'est l'époque des rapports, qui furent assez nombreux.

En 1958, l'Assemblée parlementaire européenne invite sa commission des transports à étudier les divers projets de liaisons Rhin-Rhône. Un groupe de travail *ad hoc* est constitué, qui remet un rapport assez complet et favorable, après 18 mois de travaux, en juin 1960.

En 1958-1959, sort sous l'impulsion de A. Grandpierre, la première étude sérieuse sur une voie navigable Lorraine-Méditerranée. Elle témoigne de l'accord des diverses régions riveraines, puisque, si elle a été placée sous la responsabilité de la Commission des voies navigables du Bassin Lorrain, toutes les chambres de commerce de l'axe rhodanien participent à son élaboration.

Du côté alsacien, la Société industrielle de Mulhouse, la Société pour l'expansion du Port de Strasbourg publient également des rapports sur la voie d'eau Saône-Rhin.

Du fait des travaux sur la Moselle, des craintes de détournement de trafic se font jour au port de Strasbourg. La controverse est assez vive, et les responsables alsaciens et lorrains signent le 24 janvier 1961 un accord pour un avancement concomitant des deux liaisons alsacienne et lorraine.

L'opinion publique est alertée, les collectivités locales et les compagnies consulaires commencent à exercer une certaine pression sur les pouvoirs publics. Tour à tour, trois rapports officiels sont rendus publics et donnent matière à réflexion, espoirs et désillusions pour les partisans du projet. Il s'agit du rapport d'Abel Thomas, rédigé après une longue étude et concertation sur place, de celui de la Commission Bouloche, qui donna lieu à des controverses passionnées, et de celui du Conseil supérieur de la construction, qui n'eut sans doute pas l'audience qu'il méritait.

Le « rapport Abel Thomas » (1960)

C'est le ministre de la Construction, P. Sudreau, qui prit l'initiative, au titre de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire, de deman-

der un rapport à A. Thomas, commissaire de l'Aménagement du Territoire. Ce rapport, remis le 14 mai 1960, sous le titre « Sillon rhodanien et axe Rhin-Méditerranée », est le premier document officiel sur le problème ; il comporte un rapport principal et trois annexes, consacrées aux trois voies possibles : lorraine, meusienne et alsacienne.

Les principaux arguments en faveur du projet y figurent déjà, et l'optique européenne y est bien présente. M. A. Thomas balaye toutes les objections des opposants, concernant le financement, la concurrence avec la SNCF, l'option transhelvétique, les désirs légitimes de l'ouest et du sud-ouest de ne pas être négligés. Rien ne compte en face de ce qui apparaît à l'auteur comme une évidence :

« L'axe mer du Nord-Méditerranée est le nécessaire contrepoids pour la France à l'attraction du Nord-Ouest européen et du système rhénan. C'est la condition première pour que notre pays ne soit pas victime, mais puisse au contraire être hautement bénéficiaire de la construction économique européenne. »

Prenant appui sur les exemples étrangers, notamment allemands, affirmant l'unanimité des régions intéressées par la réalisation de l'axe (l'auteur avait pris des contacts un peu partout), ce rapport est l'un des points de départ du projet.

La « Commission Bouloche » (1960-1961)

Il est nécessaire de s'étendre plus longuement sur le rapport de la « Commission Bouloche » (5) qui constitue, pour beaucoup encore aujourd'hui, la référence en ce qui concerne le projet.

Cette commission, en fait un groupe de travail interministériel, fut instituée par une lettre du 1^{er} juin 1960 de M. Debré, alors Premier ministre. Ce groupe était « chargé d'étudier le problème de l'axe de transport par voie d'eau entre le nord-est de la France et la Méditerranée par la vallée du Rhône ».

La présidence du groupe fut confiée à A. Bouloche, ancien ministre, alors conseiller d'Etat, ingénieur général des Ponts et Chaussées et futur député-maire de Montbéliard. Ainsi le groupe fut-il connu sous le nom de « Commission Bouloche ». Composé uniquement de fonctionnaires, au nombre de 21, issus de 7 départements ministériels, du Commissariat général au Plan et de l'Etat-major de la Défense nationale, ce groupe avait comme vice-présidents MM. Laval, Directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère des Travaux publics et des Transports, et A. Thomas, Commissaire à l'Aménagement du Territoire au ministère de la Construction.

Le groupe tint sa première séance le 28 juin 1960 et sa séance de clôture le 28 juillet 1961, après avoir effectué de nombreux voyages et consultations et avoir eu recours aux services d'une société d'études, la Société d'études

(5) Cf. *supra* première partie, p. 134 (NDLR).

techniques économiques (SETEC), dont le financement fut assuré par les collectivités locales du sillon rhodanien.

Le rapport, publié à la Documentation Française sous le titre *L'axe de transport par voie d'eau entre le Nord-Est de la France et la Méditerranée*, comprend plusieurs annexes.

Toutes les garanties semblaient donc réunies pour permettre à ce groupe d'apporter une contribution efficace à la prise de décision gouvernementale. Malheureusement, il ne put réunir l'unanimité de ses membres en faveur d'une solution. En effet, le rapport officiel ne fut adopté que par les représentants des quatre ministères des Travaux publics et Transports, des Finances, de l'Industrie, du Commissariat général au Plan, et par son Président, qui avait voix prépondérante. Les représentants des autres ministères (Intérieur, Affaires étrangères, Agriculture, Construction) firent connaître leur avis dans un rapport dit « de minorité », publié en annexe au rapport officiel.

Le contenu du rapport est résumé dans la lettre d'introduction du Président du groupe au Premier ministre. Il préconise de façon instante des travaux à réaliser en toute hypothèse : il s'agit essentiellement d'accélérer l'aménagement du sillon rhodanien et de la Moselle, ainsi que le lancement de l'aménagement de Fos.

C'est là un programme important, mais la position adoptée vis-à-vis des liaisons elles-mêmes n'est guère positive : « En ce qui concerne l'exécution des travaux de jonction entre bassin du Rhône et bassin du Rhin, *il est proposé de différer toute décision jusqu'à ce que l'évolution de la conjoncture économique et surtout l'amélioration de notre information sur les données concrètes de l'économie permettent de prendre une position fondée sur des éléments objectifs et sûrs.* »

La majorité de la commission repousse donc l'acte de foi. Pourtant le rapport reconnaît :

« Il n'existe aucune raison valable pour que, si l'intérêt fondamental de l'opération était reconnu, son exécution fût différée : la charge, de l'ordre de 200 à 250 millions de francs par an, qui en résulterait pendant une dizaine d'années, n'est nullement hors de proportion avec les moyens du pays. »

Le conseil adressé au Gouvernement est le suivant : « Le Gouvernement ne peut, sans porter atteinte au crédit qui doit s'attacher à ses engagements, annoncer une décision de principe, tout en se réservant de ne passer à l'exécution que lorsqu'il l'estimera opportun, donc s'il l'estime opportun. Il est plus franc, et finalement plus efficace d'annoncer que la question reste ouverte et que la décision sera prise le moment venu. »

Conscient des réactions que ne peuvent manquer de soulever de telles propositions, A. Bouloche souligne dans sa lettre d'introduction : « Si le Gouvernement suit les conclusions qui lui sont présentées par le rapport, un certain nombre d'investigations devront être poursuivies. Il est extrêmement important qu'elles le soient avec célérité. Le groupe aurait, en effet, entièrement manqué

son but si ses propositions aboutissaient à paralyser toute action en remettant l'exécution à l'achèvement des travaux théoriques et statistiques qui pourraient durer des années. »

L'avis de la minorité est repris dans une annexe. Après avoir développé un plaidoyer en faveur de la voie d'eau comme moyen de transport, et surtout comme moyen d'aménagement du territoire, l'avis conclut longuement et fermement ainsi : « En définitive, dans la perspective du Marché Commun, la construction d'une grande voie navigable sur l'axe Nord-Est-Méditerranée apparaît comme un élément nécessaire d'une politique tendant à adapter notre économie aux conditions dans lesquelles devra désormais s'effectuer son expansion. Dans l'espace européen, où se répartira à l'avenir la croissance industrielle, cette voie assurera à de vastes secteurs de notre territoire des avantages qui leur donneront une puissance d'attraction comparable à celle des régions les plus défavorisées du continent. Les dépenses exposées pour ce faire n'ont de commune mesure ni avec l'intérêt que présentent pour la nation tout entière les perspectives de développement qui en découlent, ni avec le risque qu'à défaut d'actions propres à infléchir l'évolution naturelle, celle-ci n'entraîne un glissement de plus en plus accentué des industries vers le Rhin et son embouchure.

Sans se laisser arrêter par la marge d'incertitude inhérente à toute opération de cet ordre, un sain esprit d'entreprise commande d'aborder sans délai l'équipement de l'axe Rhône-Rhin. »

Le « plan d'aménagement du territoire » du Conseil supérieur de la construction (1960)

Par décret du 9 janvier 1960 fut créé au Conseil supérieur du ministère de la Construction une autre commission, présidée par M. Lamour, pour étudier le problème de l'aménagement du territoire et de l'animation des économies régionales.

Cette commission ne comprenait pas seulement des fonctionnaires, mais aussi des économistes, des géographes, des chefs d'entreprises, des responsables des collectivités locales. Elle avait vocation permanente pour traiter les questions relatives à l'aménagement du territoire, et traita donc, elle aussi, dans son « plan d'aménagement du territoire », du projet mer du Nord-Méditerranée, mais dans une optique plus large et plus proche des réalités politiques, économiques et humaines.

Bien que cela puisse paraître étonnant, il n'exista aucune coordination entre cette commission et le groupe de travail présidé par A. Bouloche. Le plan de cette commission conclut de la manière la plus catégorique à la nécessité d'entreprendre sans retard les travaux relatifs à la liaison fluviale Rhône-Rhin.

« Dans la perspective générale de l'aménagement du territoire, le projet de jonction de la mer du Nord à la Méditerranée par le bassin rhénan et la vallée du Rhône, par l'ensemble des moyens de communication corres-

pondant aux divers besoins, apparaît donc comme l'initiative fondamentale et constitue l'une des conditions d'une politique efficace d'aménagement du territoire, de l'association utile de la France au développement de l'Europe, et du rééquilibrage économique et démographique entre les divers secteurs du territoire français. »

La bataille du IV^e Plan (1962-1965)

Il faut d'abord mettre en exergue la déclaration du général de Gaulle à Marseille le 10 novembre 1961 : « La communication Rhin-Rhône est la clé de voûte d'une grande réorganisation nécessaire du point de vue national et européen. »

Cependant, on peut considérer comme un événement très important la réunion, le 4 décembre 1961 à Lyon, de plus de 1 000 personnalités représentant tous les secteurs économiques et politiques de huit régions : Champagne-Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Loire, Alpes, Languedoc et Provence-Côte d'Azur-Corse. Cette réunion révèle de façon éclatante à l'opinion publique et au Gouvernement l'union des régions intéressées par l'axe mer du Nord-Méditerranée. Un comité en faveur de l'axe Rhin-Rhône est créé ; c'est l'amorce de la future Association mer du Nord-Méditerranée. Une motion énergique exigeant l'inscription au IV^e Plan des crédits nécessaires pour lancer les trois liaisons est adoptée à l'unanimité.

Mais la rédaction primitive du IV^e Plan est décevante pour les partisans du projet et reprend sur bien des points le « rapport Bouulloche ».

Le texte n'accordait pratiquement rien sur le fond. Les réactions ne manquèrent pas d'être vives. La plus caractéristique est celle exposée dans le rapport dit « rapport Pellenc » (6), qui est à la fois une critique sévère du « rapport Bouulloche » et une défense du projet à partir du « plan d'aménagement du territoire ».

Quelques modifications sont acceptées par le Gouvernement au cours des débats parlementaires, mais elles ne vont finalement pas au-delà de satisfactions de forme. Quelques promesses sont obtenues en ce qui concerne les études techniques et les acquisitions de terrains pour les liaisons interbassins. Mais, en fait, durant le IV^e Plan, aucun crédit n'y sera affecté.

Il ne faut toutefois pas oublier la conception française de la planification : le Plan n'est pas un engagement juridiquement contraignant, notamment vis-à-vis des budgets annuels. A l'époque, le Président de la République a parlé « d'ardente obligation », en fait il s'agit d'un simple engagement moral. Le Gouvernement essaie de faire concorder les budgets avec les intentions du Plan, cette bonne volonté entre dans les critères d'appréciation du Parlement et de l'opinion publique pour juger ce budget, mais il existe bien d'autres critères.

(6) M. Pellenc était alors sénateur du Rhône.

Cette conception de la planification a sans doute ses mérites et ses défauts, d'un point de vue général. Mais elle semble difficilement compatible avec la continuité indispensable aux grands travaux du type mer du Nord-Méditerranée.

Le V° Plan (1966-1970)

Le Gouvernement, sans doute conscient de la déception provoquée par le IV° Plan, crée le 27 juillet 1962 une commission exclusivement composée de techniciens fonctionnaires, présidée par M. Laval, Directeur des ports maritimes et des voies navigables. On peut penser à la maxime bien française : « Quand on veut noyer un problème, on crée une commission... »

La réaction fut également bien française : création de l'Association mer du Nord-Méditerranée, et de son organe d'action, la société d'études mer du Nord-Méditerranée ; création d'une sorte de « contre-commission » au sein de la Commission nationale de l'aménagement du territoire. En fait, la préparation du V° Plan a donc commencé dès 1962. Elle donna lieu à un débat passionné et la décision finale fut vraiment arrachée.

Une présentation plus complète de ces organismes étant faite plus loin (cf. page 211 et suivantes), il est possible de passer assez rapidement sur la création, le 10 octobre 1962, de l'Association mer du Nord-Méditerranée et, le 8 janvier 1964, de la Société d'études mer du Nord-Méditerranée. L'Association eut comme premier président M. Baumgartner, ancien ministre des Finances ; M. Sudreau, ancien ministre de la Construction, lui succéda en novembre 1966.

Dans le groupe d'études créé au sein de la Commission nationale d'aménagement du territoire, présidé par M. Gaspard, d'EDF, on peut noter la présence de fonctionnaires de différents ministères, mais aussi de diverses personnalités comme M. Raymond Barre, M. Edgar Faure, M. Pierre Pflimlin. La Société d'études y participa et contribua au rapport très documenté, précis et favorable publié le 28 juillet 1965.

En revanche, les conclusions de la commission des grandes liaisons fluviales, dite « Commission Laval », reconnaissent certes le rôle que peut jouer l'axe mer du Nord-Méditerranée dans la politique d'aménagement du territoire, mais ne vont guère plus loin, en ne préconisant de manière précise aucune politique.

Sur le plan des réalisations pratiques, il faut signaler que, si la période du IV° Plan (1962-1965) ne vit guère de progrès en ce qui concerne l'avancement des franchissements de seuils, en revanche, outre l'aménagement du Rhône, qui continua de façon lente, mais régulière, un grand pas fut franchi avec l'aménagement de la Moselle internationale, inaugurée par les trois chefs des Etats concernés : France, Luxembourg, République fédérale d'Allemagne.

Dans cette même période, les déclarations émanant d'organismes ou d'hommes politiques favorables au projet de liaison abondent, mais les déclarations des responsables gouvernementaux, tout en exprimant un accord sur le principe, sont plus réservées sur les modalités de réalisation : c'est le cas par exemple du rapport sur les options du V^e Plan, discuté au Parlement un an avant le débat sur le Plan lui-même.

C'est ce débat qui sembla marquer un tournant. Le texte primitif au Parlement contenait l'affirmation du principe, mais offrait peu de satisfactions concrètes.

Aussi il n'est guère étonnant que le débat à l'Assemblée nationale des 3, 4 et 5 novembre 1965 vit de nombreuses interventions de députés de toute obédience politique, élus de différentes régions intéressées. On peut en détacher l'exposé de M. Pflimlin, certainement l'un des plus clairs et des plus solides ayant été tenus sur le projet. Une délégation de l'ensemble des parlementaires intéressés alla voir le Premier ministre hors séance.

G. Pompidou, conscient de l'importance de la revendication, lui répondit le 5 novembre : « On a pu discuter très longtemps sur cet axe mer du Nord-Méditerranée, et en particulier, sur le point de savoir s'il devait prendre la forme d'une voie d'eau.

De bons esprits, ainsi que l'a dit M. le Président Pflimlin, en doutaient. *Le Gouvernement a délibéré ; le Gouvernement a tranché. Il a décidé de réaliser l'axe mer du Nord-Méditerranée sous la forme d'un réseau de voies navigables à grand gabarit ininterrompu, avec deux branches, l'une vers l'Alsace et le Rhin, l'autre vers la Moselle.* La décision du Gouvernement, qui est parfaitement ferme sur ce point, suppose, bien entendu, pour l'avenir, le rattachement à cet axe, d'autres réseaux de voies navigables. Je pense à la Meuse, qu'il faudra rattacher à cet ensemble un jour ; je pense aussi au développement de la voie d'eau qui suit la vallée de la Garonne.

En tout cas, sur le principe de l'axe mer du Nord-Méditerranée, nous sommes fermes et décidés. »

Et le Premier ministre annonça l'inscription au Plan d'un crédit supplémentaire de 85 millions de francs en vue de l'aménagement de la section Mulhouse-Altkirch, première étape nécessaire au franchissement du seuil séparant les bassins du Rhône et du Rhin en passant par la branche alsacienne.

Alors que le IV^e Plan ne traitait du projet qu'en une seule page, le V^e en parle sur une dizaine de pages, c'est une des grandes options de ce Plan.

La décision du Gouvernement s'est traduite par une augmentation très sensible d'un Plan à l'autre, du volume des opérations inscrites au titre de l'axe fluvial ; le tableau 9 témoigne des investissements prévus par les IV^e et V^e Plans (en millions de francs).

Tableau 9

	IV ^e Plan	V ^e Plan
Voie lorraine	85	266
Voie alsacienne	8	101
Sillon rhodanien	107	262
Total	200	629

En fait, cette progression est plus apparente que réelle. En effet, 75 millions de francs (sur 200) ont été engagés au titre du IV^e Plan. Les opérations non exécutées ont dû être reportées sur le V^e Plan, avec les réévaluations qui s'imposaient.

Au total, dans le programme retenu au V^e Plan, 250 millions de francs environ correspondent à des opérations nouvelles. Celles-ci intéressent essentiellement la Lorraine (section Frouard-Port de Nancy - Toul-Neuves-Maisons) et l'Alsace (section Mulhouse-Altkirch).

« Compte tenu des retards accumulés et de la compétition qui se manifeste entre les équipements de tous ordres dont la France a besoin pour tenir les objectifs qu'elle s'est fixés, les réalisations prévues sur l'axe mer du Nord-Méditerranée, pour modestes qu'elles soient, sont cependant loin d'être négligeables.

A la condition que, à la différence de celles inscrites au IV^e Plan, ces opérations fassent l'objet d'une exécution effective dans les délais prévus, elles doivent ouvrir la voie à des perspectives plus ambitieuses qui devront être celles des Plans suivants. »

Tel est le commentaire de la Société d'Etudes mer du Nord-Méditerranée.

Les promesses du Plan s'évanouirent bien vite au contact des dures réalités budgétaires, et le constat fait lors de la préparation du VI^e Plan reconnaît qu'en matière d'investissements dans les voies navigables pour le V^e Plan, on est parvenu à un taux de réalisation ne dépassant pas 45 %.

Sur le terrain, en dehors de retards apportés à l'aménagement du Rhône et de la Moselle, le projet mer du Nord-Méditerranée a essentiellement souffert de l'absence quasi totale d'engagement de travaux sur la section Mulhouse-Altkirch, pourtant annoncés par G. Pompidou et présentés comme preuve concrète de la décision gouvernementale de réaliser l'axe. Cette promesse fut souvent réitérée par les membres du Gouvernement, mais repoussée en fin de Plan. Et les événements de mai 1968 ayant provoqué une réduction drastique des investissements en infrastructures pour le budget de l'Etat, et plus particulièrement pour les voies navigables, les travaux de la section Mulhouse-Altkirch se limitèrent à un chantier expérimental d'un quai de 90 m de long à Mulhouse.

Cependant, les années 1966 à 1970 ne furent pas totalement négatives puisque l'aménagement du Rhône et celui de la Moselle avancèrent certes avec retard, mais avancèrent tout de même.

Cette période vit également le passage en deuxième urgence de la branche lorraine, concrétisé plus tard dans les textes préparatoires au VI^e Plan. Ce passage se fera progressivement, mais l'élément essentiel est la décision d'implantation de la sidérurgie lorraine à Fos, qui amena cette industrie à revendiquer en priorité la liaison avec le bassin parisien. Le Président Pompidou ne fera qu'avaliser plus tard ces demandes lors de son voyage en Lorraine en 1972, où il réduisit à néant les derniers espoirs des partisans lorrains du Nord-Sud, suspectés de vouloir créer une nouvelle « Lotharingie » et porter ainsi atteinte à l'unité nationale.

La préparation du VI^e plan

Le « rapport Lhermitte » (7) et la préparation du VI^e Plan

De même que pour les Plans précédents, le Gouvernement voulut, avant de se décider, avoir un avis autorisé. Mais à la différence des Plans précédents, c'est à un expert unique, M. Lhermitte, alors Directeur des services économiques à EDF, et non à une commission, que fut confiée cette tâche. Autre différence, il ne s'agit plus d'un rapport sur le projet mer du Nord-Méditerranée, mais sur l'ensemble « des investissements sur les grands axes de transport du territoire national ». Mais telle fut la confiance du Gouvernement dans cet expert, qu'il ne lui donna, pour cette tâche pourtant immense, que trois mois, de décembre à mars 1969.

Le rapport ne fut pas publié et le Gouvernement se défendit de baser sa politique sur lui. Mais la presse spécialisée en cita de larges extraits (8), et ce rapport suscita de nombreuses réactions, en particulier dans les milieux de la navigation fluviale et ceux favorables à Rhin-Rhône, dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles ne furent pas très chaleureuses.

Les conclusions de ce rapport sont en effet fort peu encourageantes pour les partisans du projet. M. Lhermitte affirme, en ce qui concerne le VI^e Plan : « La priorité devra être accordée aux investissements de restructuration et de développement industriel ainsi qu'aux dépenses d'infrastructures strictement indispensables pour suivre, accompagner et préparer ce développement dans le cadre de la politique d'aménagement. *Par contre, les équipements d'infrastructures d'entraînement économique devront être nécessairement restreints dès lors que le moteur de la croissance et de l'aménagement spatial aura été trouvé ailleurs.* »

(7) Cf *supra*, première partie, p. 53 (NDLR).

(8) Ces résumés et commentaires sont inspirés notamment d'un article de M. Y. Ferraton (*Revue de la Navigation fluviale européenne*, 25 octobre 1970, n° 18).

Ceci entraîne, malgré quelques précautions de forme, une proposition fort décevante pour les voies navigables de la part de M. Lhermitte, à savoir un montant de 1 800 millions de francs comme enveloppe totale, à peine suffisante pour rattraper les retards du V^e Plan. Aucun franchissement de seuil n'est prévu à l'intérieur de ce montant. Certes, M. Lhermitte reconnaît que si un seuil doit être envisagé, ce devrait être le seuil alsacien. Certes le Gouvernement, devant les très fortes réactions des parties intéressées, a bien précisé qu'il ne s'agissait là que d'un avis, et que la décision lui appartenant serait influencée par d'autres facteurs. Mais les événements ultérieurs démontreront que cet avis sera suivi pour l'essentiel.

Deux conclusions peuvent être avancées :

— Ce rapport témoigne de la force des adversaires de la voie d'eau.

— Ce rapport est symbolique des tentatives, qui se poursuivront, pour mettre sur pied d'égalité toutes les liaisons fluviales interbassins à grand gabarit, mer du Nord-Méditerranée perdant la priorité qu'il avait acquise au V^e Plan.

Après un rapport sur les principales options du Plan, voté par le Parlement en juin 1970, mais également décevant pour les partisans du projet, le rapport de la Commission des transports est un peu plus consistant. Il dégage seize actions prioritaires, dont deux concernent directement ou indirectement la voie d'eau, et propose une programmation d'un montant de 3 000 millions de francs, réduit à 2 700 MF si le Gouvernement veut limiter les moyens financiers, ce dernier chiffre étant la « limite en-dessous de laquelle serait gravement compromise la cohérence de la politique d'aménagement des voies navigables françaises ». Et surtout, en annexe de ce rapport est publié un projet de schéma directeur des voies navigables. Ce schéma, bien que consacrant la mise en deuxième urgence de la branche lorraine, constitue la première esquisse d'une politique coordonnée des voies navigables. Il n'est cependant pas accompagné d'un échéancier précis, ni d'un financement adéquat, et il n'est pas adopté par les pouvoirs publics à ce jour.

Le texte du VI^e Plan

Du texte du projet de loi il ressort, en ce qui concerne le projet mer du Nord-Méditerranée :

• Le sillon rhodanien est privilégié. Pour la première fois, il est spécifié que la totalité des ouvrages du Rhône entre la mer et Lyon, ainsi que de la Saône jusqu'à Auxonne devront avoir été réalisés ou engagés avant la fin du VI^e Plan. Cet aménagement bénéficie, dans le cadre du plan, d'une « déclaration de priorité » le plaçant, en principe, « hors toute conjoncture ».

• En revanche, la Moselle (Frouard-Neuves-Maisons), n'est pas prioritaire, et rien ne figure au Plan concernant l'Alsace. Enfin, il est symptomatique de constater qu'à aucun moment les mots « axe mer du Nord-Méditerranée » ne

sont écrits dans le texte de ce projet de loi : grandeur et décadence du projet après le V° Plan.

En ce qui concerne l'ensemble des voies navigables, les conclusions du rapport Lhermitte sont quasiment reprises. Les réactions furent nombreuses. C'est surtout l'aspect international du projet Rhin-Rhône qui fut mis en avant ; les parlementaires cherchèrent d'abord à obtenir du Gouvernement l'engagement de négociations sur le régime de la navigation et un financement international des travaux. Mais malgré ces efforts, la priorité du V° Plan accordée à mer du Nord-Méditerranée fut ignorée du Gouvernement. Il faut tout de même souligner que ces débats prouvèrent, du fait du très grand nombre d'orateurs intervenant en faveur du projet, la vitalité du soutien de ce projet dans les régions.

La période du VI° Plan (1971-1975)

De 1971 à juillet 1972 (M. Chaban-Delmas, Premier ministre, M. Chalandon, ministre de l'Équipement et du Logement)

Sur le plan général des voies navigables, deux faits sont à noter :

- ° Le budget 1972 est le premier budget relativement satisfaisant pour le projet, depuis de nombreuses années, la progression des crédits étant fort nette (de 217 MF à 300 MF).

Inaugurant le barrage de Suresnes le 11 janvier 1972, M. Chalandon, ministre de l'Équipement et du Logement, lance l'idée, pour débloquer le problème financier, du recours à l'emprunt, gagé directement sur les fonds budgétaires. Cette idée ne fut pas reprise, d'abord du fait du veto du ministère des Finances, l'inflation et la montée des taux d'intérêts rendant ensuite le recours à l'emprunt moins favorable.

- ° Sur le plan plus particulier de l'axe mer du Nord-Méditerranée, l'évolution a ses bons et mauvais côtés. Certes, l'aménagement du Rhône progresse, mais il apparaît bien vite que l'échéance de 1976 ne sera pas tenue. Le retard est même plus important en ce qui concerne la Saône, pourtant plus aisée à aménager. Sur la Moselle, les travaux entrepris sur Frouard (c'est-à-dire le port de Nancy) - Neuves-Maisons pâtissent d'une trop faible évaluation des coûts qui obligera à un nouveau montage financier ; G. Pompidou, comme on l'a vu plus haut, réduit à néant les derniers espoirs en la branche lorraine au cours d'un voyage sur place. Sur la branche alsacienne, il y a peu de choses à noter, si ce n'est beaucoup de mouvements à propos du problème de l'internationalisation, un geste du Ministère qui accorde la déclaration d'utilité publique à deux sections du parcours, et enfin les nombreuses déclarations ministérielles, parfois contradictoires, notamment au cours des Journées économiques internationales organisées par l'Association pour le développement du Sud-Est français (« Grand Delta ») en juin 1972.

De juillet 1972 à mai 1974 (M. Messmer, Premier ministre, M. Guichard, ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme)

Après le changement de gouvernement en juillet 1972, le projet mer du Nord-Méditerranée franchit trois étapes en quelques mois, de septembre 1972 à janvier 1973.

C'est d'abord, le 7 septembre 1972, au cours d'un voyage à Strasbourg de M. Pierre Messmer, alors Premier ministre, la réaffirmation du principe et la mention d'un appel éventuel à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) pour les études. Ensuite, M. O. Guichard, alors ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme confirme cet appel à la CNR et indique une échéance : 1982, soit en même temps que Rhin-Main-Danube. Enfin, le même ministre, recevant une délégation de l'Association mer du Nord-Méditerranée le 10 janvier 1973, met au point les diverses modalités, confirme ses engagements et y ajoute celui de « se battre » pour résoudre le problème financier. Jusqu'à la fin de la présidence de G. Pompidou, les déclarations se suivent, toujours précises et confirmant les engagements : ainsi M. Messmer posant la première pierre de l'écluse de Seurre sur la Saône, en novembre 1973, ainsi M. Guichard en Avignon le même mois.

Sur le terrain, la CNR mène son étude en concertation notamment avec l'Association mer du Nord-Méditerranée. Des problèmes sont soulevés, en particulier pour le choix du tracé en Alsace, et les premières contestations écologiques apparaissent. Il faut également noter la première consécration régionale pour le projet : la réunion commune du 7 juin 1974 du Comité économique et social et du Conseil régional de Franche-Comté est le premier exemple concret de l'appui que trouvera Rhin-Rhône dans les institutions régionales.

L'étude technique est achevée en décembre 1974. Pour que les procédures puissent démarrer, il faut qu'un acte du ministre appelé « prise en considération » intervienne. Il se fera attendre quinze mois, et il faudra pour cela l'intervention du Président de la République lui-même.

De mai 1974 à novembre 1975 (M. Chirac, Premier ministre, M. Galley, ministre de l'Équipement)

Les premières déclarations de M. Chirac, alors Premier ministre, à Strasbourg et de M. Galley, alors ministre de l'Équipement, présentant à la presse le budget 1975, sont très rassurantes pour les partisans du projet.

Mais la conjoncture économique étant devenue plus difficile, un changement apparaît, et en mars 1975, M. Galley témoigne d'un certain scepticisme.

Ce recul provoque une très forte réaction, marquée par plusieurs étapes : d'abord à Marseille, le 24 mars 1975, à l'initiative de l'Association mer du Nord-Méditerranée, une réunion du même ordre que celle de Lyon de 1961 (cf. plus haut, page 193) marqua le début de la coopération interrégionale, lancée officiellement à Lyon en avril 1975, et surtout à Besançon le 10 juillet. Cette dernière réunion est la première Conférence interrégionale officielle créée en

France, et marque l'entrée « en lice » du Président E. Faure, qui avait hésité jusque-là à s'engager vraiment en faveur du projet.

De mars à novembre 1975 circulent les rumeurs les plus contradictoires au sujet du projet. L'évolution en dents de scie est très accusée : lettre réticente de M. Galley à M. Pflimlin en mai (« des études sont encore nécessaires ») ; délégation des régions auprès de M. Chirac en juin, le Premier ministre se déclarant alors favorable à titre personnel, mais n'engageant pas le Gouvernement ; déclaration de M. Galley en juin (sur les thèmes : il faudra faire un choix, mais ce choix n'est pas fait ; pour aider ce choix, il faudra que les régions prouvent leur volonté) ; réunion de Besançon évoquée ci-dessus, avec un discours de M. Faure, et l'adoption d'une motion comportant deux points importants :

— « La conférence interrégionale se déclare prête à étudier avec les pouvoirs publics les conditions d'une participation des six régions adhérentes au financement de l'ouvrage. »

— La création d'une commission, présidée par M. Louis Joxe — ancien ministre, député du Rhône, président au conseil régional Rhône-Alpes du groupe de travail Rhin-Rhône —, chargée de suivre en permanence auprès des différentes administrations et de tous les intéressés, les étapes de réalisation du projet.

Ainsi, après avoir bénéficié des engagements les plus solennels, le projet Rhin-Rhône ne trouve guère de soutien auprès des pouvoirs publics, mais suscite en revanche une prise de conscience très nette auprès des régions concernées. Cependant deux gros points noirs subsistent pour ce projet : l'opposition persistante des écologistes sur le terrain, et surtout le retard considérable que prennent les travaux. Les procédures administratives qui devaient occuper, selon les déclarations de M. Galley devant le Parlement lors des délibérations budgétaires, toute l'année 1975, n'ont pas encore commencé en ce mois de juillet ; il manque pour cela une décision de principe, déjà évoquée, qui ne coûte rien en soi, mais permet de débloquer la machine administrative, à savoir la prise en considération, par le ministre de l'Équipement, de l'avant-projet technique déposé par la Compagnie nationale du Rhône. En soi et juridiquement, cette décision n'engagerait aucunement le Gouvernement ; il s'agit simplement de reconnaître que cet avant-projet est valable techniquement, qu'il mérite d'être étudié plus à fond, et que les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique peuvent commencer ; mais cette procédure n'implique aucune position quant au fond du projet. Pourtant ce refus, motivé selon le ministère par la nécessité d'études supplémentaires, va provoquer une réaction de tous les partisans du projet qui feront de cette décision un test politique essentiel de la volonté du Gouvernement de réaliser le projet. Ce sera l'objectif essentiel de la lutte menée par les partisans après les mois d'été.

Le « plan national de relance » de l'économie du 4 septembre ne prévoit rien pour Rhin-Rhône, malgré des rumeurs en sens contraire au mois d'août. M. Ponia-towski, alors ministre de l'Intérieur, chargé de l'aménagement du territoire, inaugure la foire de Strasbourg le même 4 septembre, en faisant des déclai-

rations sur le projet plutôt optimistes mais peu précises. Le 12 septembre, à Beaune, à l'occasion d'une assemblée générale du Consortium pour la modernisation et l'exploitation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est, présidée par M. Jesel, les transporteurs fluviaux expriment leur colère devant les hésitations des pouvoirs publics.

L'Association mer du Nord-Méditerranée annonce une assemblée générale « élargie » à Mulhouse le 25 septembre, mais la reporte devant la promesse d'une déclaration importante de M. Chirac à Lyon, le 30 septembre : ce jour là en réponse à des questions précises de M. Louis Joxe, devant le conseil régional Rhône-Alpes, le Premier ministre ne prend pas formellement position, mais réfute deux des arguments opposés d'ordinaire à ce projet, à savoir sa non-rentabilité (« pour de tels équipements, elle ne peut se juger qu'après leur réalisation »), et le risque de déséquilibre national entre l'Est et l'Ouest de la France (« Cela ne paraît pas non plus plaider de façon déterminante contre une priorité à Rhin-Rhône »). Le même jour, M. E. Faure annonce au conseil régional de Franche-Comté qu'il a invité le Président de la République à la prochaine réunion de la Conférence interrégionale Rhin-Rhône.

C'est dans ce contexte que l'Assemblée Générale de l'Association mer du Nord-Méditerranée, élargie à des auditeurs étrangers, exige, avant même les délibérations parlementaires sur le VII^e Plan, la « prise en considération » ministérielle et demande, au point de vue du financement, que l'on oriente les recherches vers une pluri-annualité permettant, par la continuité obtenue, de faire en premier lieu des économies substantielles, et en second lieu, de soulager d'autant la pression de Rhin-Rhône sur le budget des voies navigables (Mulhouse, 13 octobre). On assiste parallèlement à une offensive des autres projets de liaison fluviale interbassins existant en France. M. Galley présente son budget au Parlement mais refuse de s'engager dans un choix quelconque. Le 5 novembre à Lyon, se crée un Groupement interconsulaire Rhin-Rhône, qui rassemblera les 32 chambres de commerce et d'industrie intéressées par le projet.

Mais la date de la réunion de la Conférence interrégionale Rhin-Rhône est enfin fixée : elle aura lieu à Dijon le 24 novembre.

La réunion de Dijon (24 novembre 1975)

Le lundi 24 novembre à Dijon, les feux de l'actualité sont braqués sur Rhin-Rhône. De nombreux journaux y consacrent de longs articles, les radios, la télévision s'y intéressent.

On peut noter les interventions de MM. Louis Joxe, Chamant, président du conseil régional de Bourgogne, et à ce titre président de la Conférence interrégionale en tant qu'hôte de ce jour, Ribeyre (9), président du conseil régional Rhône-Alpes, Defferre et E. Faure.

Le Président de la République fait d'abord un long exposé sur l'aménagement du territoire, puis en vient à l'objet de la réunion.

(9) M. Ribeyre affirme la solidarité régionale, qui pourrait aller jusqu'à la solidarité financière.

Après avoir posé et situé le problème, M. V. Giscard d'Estaing indique ses décisions concrètes dans les termes suivants :

« Aussi, et sans négliger d'autres travaux de même nature, il me paraît possible d'inviter le Gouvernement à prendre dès maintenant, en ce qui concerne l'achèvement du canal du Rhône au Rhin, *deux décisions engageant concrètement et définitivement la réalisation de cet ouvrage et permettant ainsi de faire au lieu de dire.* »

« D'abord, à ma demande, le ministre de l'Équipement va approuver l'avant-projet technique du canal dans le plus court délai possible, c'est-à-dire, vérification encore faite ce matin, Messieurs les Présidents, *avant le 1^{er} mars 1976.*

« Les enquêtes publiques pourront ainsi être lancées et les déclarations d'utilité publique prononcées. *Les acquisitions foncières pourront alors être engagées* ; bien entendu, il conviendra que vos régions et les collectivités locales participent à l'effort nécessaire pour effectuer ces acquisitions, compte tenu, bien entendu, du niveau de leurs ressources.

« Ensuite, il n'est pas indispensable d'attendre que la totalité des terrains soit acquise pour entamer la réalisation physique des travaux. *Aussi les travaux seraient donc entrepris, en commençant par l'Alsace, au cours du VII^e Plan lui-même et sans doute, je l'indique, au cours de l'année médiane de ce plan.*

« Sans doute, certains d'entre vous souhaiteraient que je complète l'annonce de ces deux décisions par celle du calendrier de réalisation et d'achèvement. *Il est clair que le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII^e Plan.* »

Le Président de la République complète son propos en soulignant la nécessité d'harmoniser les travaux avec les autres projets d'équipement national, ce qui est le travail du Plan, la responsabilité des collectivités locales qui doivent surveiller non seulement les conséquences écologiques et agricoles, mais encore la symétrie entre la réalisation de cette grande voie d'eau à l'Est et l'aménagement de la façade maritime à l'Ouest.