

**Extraits de l'allocution  
de M. le Président de la République  
à Dijon, le 24 novembre 1975,  
devant la Conférence inter-régionale  
pour la liaison Rhin-Rhône**

« C'est dans cet effort global et considérable que prend place le grand équipement de communication, de dimension européenne, qu'est la liaison par eau entre la mer du Nord et la Méditerranée, ce canal du Rhin au Rhône qui est l'objet de notre rencontre d'aujourd'hui et auquel j'en viens maintenant.

Comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, Messieurs les Présidents, le canal Rhin-Rhône n'est pas une entreprise nouvelle. L'idée en a déjà été solennellement et explicitement approuvée par mes prédécesseurs, et d'ailleurs sa réalisation largement entamée. L'ouvrage est achevé de la Méditerranée jusqu'aux abords de la porte de Bourgogne. Cependant, la tâche qui reste à accomplir est encore considérable et je dirai complémentaire. Il ne s'agit plus maintenant d'aménager une vallée, mais précisément, et pour finir, de franchir le seuil.

Dans quelles perspectives et à quelles fins ?

Par rapport à ses voisins industriels de l'est et du nord, la France a longtemps été handicapée par un développement modeste de ses voies navigables. Or, la voie d'eau à grand gabarit est un élément important d'un dispositif moderne de transport. Le renchérissement mondial et durable de l'énergie lui donne d'ailleurs une actualité et un attrait nouveaux.

Il est naturel que, dans l'effort de longue haleine entrepris par la France pour porter son équipement au niveau des pays les plus modernes, le développement de nos communications par eau doit se situer en bonne place. Dans ce cas, la mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et attendue par l'économie. Elle permettra de raccorder le réseau français du sud-est au réseau très ramifié et en cours de développement de l'Allemagne et du Benelux, et par-delà à toute l'Europe navigable, grâce à la réalisation de l'axe Rhin-Main-Danube. Ce projet met en communication l'ensemble de l'Europe industrielle avec le bassin méditerranéen. Il vient au moment où les pays de la Méditerranée et du golfe Persique s'industrialisent et se développent à leur tour. Il est d'*intérêt européen* que cette liaison soit établie. Il est d'*intérêt national* qu'elle soit établie sur notre territoire.

Il vous revient, Messieurs les Présidents, Messieurs, d'avoir su discerner, défendre et promouvoir ce grand dessein.

Bien entendu, la réalisation d'un tel projet, qui mobilisera une fraction appréciable des ressources que l'Etat consacre à notre effort d'infrastructure, doit prendre place dans une politique d'ensemble du développement des transports et en particulier dans la politique des voies navigables. C'est donc au Plan, organe de concertation et de répartition des ressources et des efforts de la nation, qu'il appartiendra d'arrêter, dans ce domaine, les arbitrages essentiels. Il se trouve d'ailleurs précisément que nous nous trouvons au départ d'une nouvelle période de planification.

Toutefois, répondant à l'appel qui m'a été adressé, aux réflexions qui ont été présentées, je dirai qu'il apparaît que l'effort général entrepris par notre pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être significativement augmenté.

*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 du canal dans le plus court délai possible, c'est-à-dire vérification encore faite ce matin, Messieurs les Présidents, avant le 1<sup>er</sup> 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 que 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 seront donc entrepris, en commençant par l'Alsace.*

*Sans doute, certains d'entre vous souhaiteraient-ils 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<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire à partir du VII<sup>e</sup> Plan où il sera engagé, le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII<sup>e</sup>.*

Mais si nous ne devons pas aller plus avant dans le détail aujourd'hui, c'est en fonction des considérations suivantes :

° Un projet de cette ampleur doit être harmonisé avec les autres ambitions d'équipement national. C'est le travail même du Plan, à moins de le vider de tout contenu. Le calendrier détaillé sera donc de la responsabilité du Plan dont les parlementaires qui siègent ici auront prochainement à débattre.

° Il faut veiller aussi à ce que cette priorité au sein des grands travaux envisageables soit effectivement acceptée et retenue par les régions concernées, et que le calendrier traduise à cet égard des choix acceptables pour elles. Car il faudra en effet que les collectivités locales, régions, départements et villes, jouent leur rôle d'étude, de persuasion et d'action en ce qui concerne deux aspects très importants de la réalisation de cet ouvrage. Je veux dire ses retombées écologiques et ses conséquences sur la vie agricole et rurale.

La responsabilité à cet égard, et je reprendrai l'excellente formule de M. le Président Ribeyre, la responsabilité n'est pas seulement la responsabilité facile de demander, elle est aussi la responsabilité de faire.

En annonçant aujourd'hui ces décisions, j'ai conscience de répondre à une longue attente des populations que vous représentez. J'ai conscience aussi d'engager le pays dans un ouvrage dont la construction lui permettra d'être présent à un grand rendez-vous économique et politique, au rendez-vous de l'Europe que nous avons fixé, vous le savez, pour la prochaine décennie.

Ce grand projet atteste la volonté de la France de se donner, lorsqu'elle ne les a pas encore, les infrastructures d'un pays industriel très avancé. Et ce projet, comme votre réunion, témoigne aussi de la vitalité de certaines institutions et réalités locales.

Source : BIPA (Banque d'information politique et d'actualité de la Documentation française), base SALOMON (Discours du Président de la République, depuis 1974).

### La confirmation : le VII<sup>e</sup> Plan (1976-1980)

Avant le vote du VII<sup>e</sup> Plan, le projet subit encore bien des attaques. Les partisans des autres projets fluviaux d'une part, les écologistes (9) d'autre part, ne désarment pas. Les premiers se regroupent, formulent plusieurs plans de financement, invitent sans succès le Président de la République. Les seconds se regroupent également en un Comité de liaison anti-canal (CLAC) et organisent diverses manifestations.

La Commission des Transports du VII<sup>e</sup> Plan, présidée par M. Veil publie un rapport (10) assez défavorable au projet : « en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, la Commission estime que la décision récente de réaliser le

(9) Cf. la troisième partie du dossier, « Quelques prises de position », p. 237 (NDLR).

(10) Cf. *Préparation du VII<sup>e</sup> Plan, Rapport de la Commission transports et communications*, La Documentation française, Paris, 1976.

franchissement du seuil doit être considérée comme une option à très long terme. Elle évoque les incertitudes qui entachent la rentabilité directe de cette opération et la création d'activités induites. Elle note que l'aménagement de la vallée de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien, tel qu'il devrait être réalisé au cours du VII<sup>e</sup> Plan, porte déjà en germe l'essentiel des avantages attendus de cette liaison dans les régions concernées, « régions du reste déjà favorisées sur le plan ferroviaire et bientôt autoroutier ».

Cependant, les partisans du projet sont rassurés par une déclaration très précise de M. Giscard d'Estaing à Colmar, le 28 mars 1976, qui confirme sa déclaration de Dijon : « J'ai décidé, vous le savez, avec le Gouvernement, que la liaison mer du Nord-Méditerranée, qui, elle aussi, faisait l'objet depuis longtemps de longues discussions et de longues hésitations, serait activement engagée dès le VII<sup>e</sup> Plan, que l'essentiel des travaux serait achevé au cours du VIII<sup>e</sup> Plan, et que l'on commencera par la région de Mulhouse... »

Le rapport d'une autre Commission préparatoire du VII<sup>e</sup> Plan, celle de l'aménagement du territoire et du cadre de vie, présidée par M. J. Aubert, est positif pour le projet (11) :

« Pour ce qui concerne les voies navigables à grand gabarit, la priorité devrait être donnée à l'achèvement des vallées (raccordement de Dunkerque-Valenciennes au réseau belge, vallées du Rhône, de la Saône et du Rhin). Le franchissement du seuil entre le Rhin et la Saône devrait par ailleurs être engagé au cours du plan. L'ensemble de ces réalisations, joint à celles qui sont par ailleurs indispensables à la maintenance du réseau, nécessite le doublement, par rapport au VI<sup>e</sup> Plan, des crédits budgétaires affectés aux voies navigables. »

Conformément aux décisions de Dijon, la « prise en considération » de l'avant-projet technique est signée le 1<sup>er</sup> mars 1976 par le ministre de l'Équipement.

Enfin, le VII<sup>e</sup> Plan voté par le Parlement contient un programme d'action prioritaire consacré au projet, intitulé « Assurer la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée », portant le numéro 6. Il comporte l'achèvement de l'aménagement du sillon rhodanien et du Rhin ; en ce qui concerne la liaison Rhin-Saône elle-même, il prévoit deux types de mesures :

- les trois quarts des acquisitions foncières nécessaires ;
- la construction de deux écluses à grand gabarit à Niffer (pour 1979) et à Brunstatt (pour 1981), permettant d'assurer la desserte de Mulhouse.

1 550 MF de crédits sont prévus pour ce programme. Tout semble alors bien parti pour le projet.

---

(11) Cf. Commissariat général au Plan, *Préparation du VII<sup>e</sup> Plan, Rapport de la Commission de l'aménagement du territoire et du cadre de vie*, La Documentation française, Paris, 1976.

## L'exécution du VII<sup>e</sup> Plan

L'état actuel des travaux le long de l'axe, arrêté en septembre 1979, peut être décrit succinctement ainsi :

### Rhin

125 MF représentant la participation française aux travaux d'aménagement du Rhin, notamment de Au-Neuburg, ont été inscrits aux budgets de 1976 et de 1977.

Pour des raisons financières, écologiques et techniques, la République fédérale d'Allemagne a remis en cause la réalisation de cet ouvrage, le troisième à l'aval de Strasbourg. La France maintient sa position. Des négociations sont en cours.

### Rhin-Saône

Le décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à grand gabarit de la liaison fluviale comprise entre Laperrière (sur la Saône) et Niffer (sur le Rhin), soit une longueur de 230 km, a été publié au Journal Officiel, le 30 juin 1978. Un projet de loi permettant l'extension de la concession de la Compagnie nationale du Rhône, à ces travaux, a été déposé un an plus tard sur le Bureau de l'Assemblée Nationale, soit le 30 juin 1979 et adopté par le Parlement en décembre 1979 (loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, JO du 5 janvier 1980).

### Saône

L'ensemble des ouvrages nécessaires a été réalisé ou est en cours d'achèvement : Couzon (1970), Ecuelles (1975), Seurre (1977); Dracé (1977), Ormes (1979). Il reste à surmonter un seul gros point noir : « le bouchon » du pont Saint-Laurent, à Mâcon. Il reste également à effectuer des dragages entre Chalon-sur-Saône et Auxonne.

### Rhône

Après la mise en eau de Péage-de-Roussillon, en novembre 1977, les travaux se poursuivent à Vaugris où, à la fin de 1978, les bétons étaient exécutés à 58 % et les terrassements à 41 %.

D'importants travaux de dragage ont été entrepris dès juillet entre Saint-Rambert et Andance, tandis qu'ont débuté, en août, les travaux de rescindement de la rive droite du Rhône, entre Romans et Loire.

L'achèvement de la voie à grand gabarit, entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Lyon, est toujours prévu pour le printemps 1980.

La fin des travaux sera entièrement financée par l'énergie hydro-électrique et l'emprunt ; plus d'intervention du budget des voies navigables dès 1978.

### Rhône-Fos

Diverses décisions ministérielles ont été prises concernant l'approbation de principe du projet pour un montant aujourd'hui évalué à 230 millions de francs TTC environ.

L'enquête d'utilité publique a été ouverte le 18 décembre 1978 : elle a duré jusqu'au 17 janvier 1979.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 7 août 1979.

En ce qui concerne la chronique événementielle du projet depuis le vote du VII<sup>e</sup> Plan par le Parlement, il y sera fait allusion à diverses reprises dans cet ouvrage. On peut essayer d'en faire le condensé suivant. Quelques faits :

La confirmation des discours de Dijon et de Colmar par M. Valéry Giscard d'Estaing, le 26 novembre 1976, à Strasbourg, le 26 janvier 1978, à Dijon, et le 15 mai 1979, à Haguenau.

La révision du Programme d'Action Prioritaire n<sup>o</sup> 6 consacré à mer du Nord-Méditerranée, dans le Rapport d'Adaptation du VII<sup>e</sup> Plan (septembre 1978) (13), révision en baisse, puisque les crédits prévus passèrent de 1 550 à 780 millions de francs.

Sur le terrain, après une enquête d'utilité publique (novembre 1976 à janvier 1977), qui donna lieu à de nombreuses controverses et à une longue procédure préalable, la déclaration d'utilité publique est enfin signée et publiée au *Journal officiel* du 30 juin 1978 (14).

Enfin, au niveau de la Conférence interrégionale, en dehors des deux réunions de Strasbourg et de Marseille et de celles du Comité Joxe (cf. plus loin pages 214 et 215), il faut surtout signaler l'audience accordée par M. Raymond Barre, Premier ministre, aux Présidents des six régions, audience au cours de laquelle fut fixé le calendrier de la liaison. Le communiqué de presse publié à l'issue de cette réunion (le 23 mai 1979) précise en effet :

« Au cours de cette audience, le Premier ministre a fait connaître aux représentants des six régions, les conditions du financement et le calendrier d'exécution des travaux d'achèvement de l'axe mer du Nord-Méditerranée par la réalisation de la jonction à grand gabarit entre la Saône et le Rhin.

Au cours des années 1979 et 1980, un crédit global de 50 millions de francs sera dégagé pour commencer l'acquisition des terrains du canal. Jusqu'en 1983, priorité sera donnée à l'achèvement de la partie Chalon-Méditer-

---

(13) Voir la première partie, p. 69.

(14) Voir la notice qui l'accompagne, *supra*, première partie, p. 139.

ranée et la liaison Rhin-Saône sera engagée à chacune de ses extrémités entre le Rhin et Mulhouse et entre la Saône et Dole. A partir de 1983 sera engagé le franchissement du seuil de Bourgogne.

La loi étendant la concession de la Compagnie nationale du Rhône est en cours d'examen au Conseil d'Etat. Elle sera déposée sur le bureau du Parlement avant la fin de la présente session, pour être discutée au début de la session d'automne.

Le financement sera assuré par le budget des voies navigables, par une contribution des budgets régionaux, qui ne devra pas être inférieure à 20 % du total de la dépense finale, et éventuellement par les ressources hydro-électriques.

Les premiers travaux sur le terrain pourraient ainsi commencer au cours de l'année 1981. »

Dernière étape franchie par le projet : le vote, par l'Assemblée nationale le 10 décembre 1979, par le Sénat le 18 décembre, et ce, à une très forte majorité (seul le Parti communiste a voté contre), du projet de loi relatif à la Compagnie nationale du Rhône, lui permettant d'être maître d'ouvrage des travaux.

Prochaines étapes, non encore atteintes au moment de la rédaction de cet ouvrage, mais les succès remportés lors des premières laissent bien augurer de l'avenir :

— mise au point des décrets d'application de la loi sur la CNR, avec notamment le cahier des charges du concessionnaire ;

— mise au point du financement, dont les grands principes sont établis : négociations avec les régions et entre les régions, sur leurs participations ; négociations avec EDF sur le montant de la redevance versée à la CNR ; négociations européennes sur la participation du budget de la CEE... (sur tous ces sujets, cf. *infra* page 217 et suivantes) ;

— négociations avec les organismes agricoles pour les achats de terrains sur la liaison, mise au point des études sur l'environnement, etc.

Le programme déterminé par M. Barre, le 23 mai 1979, suit son cours.

---

## Chapitre 2

---

### **Les organismes responsables**

---

Tout projet d'envergure suscite des enthousiasmes, des prises de conscience collectives rendant nécessaire une coordination, d'où la création de divers organismes. Un projet comme Rhin-Rhône n'échappe pas à la règle. Comme, de plus, son histoire mouvementée est déjà ancienne, il est naturel que beaucoup d'organismes s'en occupent. Il est donc nécessaire d'en faire une rapide présentation pour comprendre mieux la situation.

#### **La Compagnie nationale du Rhône**

C'est évidemment l'organisme le plus important, puisque c'est le seul réalisateur. Une étude complète en a été faite par son ancien Secrétaire général M. Barrière en 1971, dans un numéro de cette même collection (1).

On en rappellera donc simplement les caractéristiques générales, qui font de cet organisme une catégorie juridique à part, un casse-tête pour les étudiants en droit. Il s'agit, en effet, d'après l'article deux de son statut, d'une « société anonyme d'intérêt général soumise à un régime particulier ».

Elle a certains caractères juridiques des sociétés d'économie mixte, des entreprises nationales, et enfin des établissements publics.

Son capital, à l'origine de 240 000 F fut ensuite porté à 24 MF. Il est réparti, depuis la guerre et la nationalisation de ses principaux actionnaires privés, entre quatre catégories de personnes morales :

- Catégorie A : la Ville de Paris et trois départements limitrophes.
- Catégorie B : collectivités locales et compagnies consulaires de l'ensemble des régions concernées.
- Catégorie C : la Société nationale des chemins de fer français.
- Catégorie D : Electricité de France.

---

(1) L'aménagement du Rhône, *Notes et Etudes documentaires*, n° 3 842-3 843, *op. cit.*

Son conseil d'administration est composé de 18 membres (cinq représentants de l'Etat, cinq représentants des intérêts généraux liés à l'équipement du Rhône, cinq représentants des actionnaires et trois représentants du personnel de la compagnie). Il est présidé actuellement par M. Doustin, ancien Préfet de région ; son directeur général actuel est M. Gemaehling, ingénieur général des Ponts et Chaussées.

L'emprise de l'Etat (cependant non actionnaire) sur la Compagnie est très grande : c'est le Gouvernement qui nomme le président, les représentants de l'Etat et ceux des « intérêts généraux » au conseil d'administration ; l'agrément à la nomination du directeur général est donné par le ministre de tutelle. Le personnel (environ 750 personnes) adhère au statut des industries électrique et gazière. Un commissaire du Gouvernement et un contrôleur d'Etat sont en permanence auprès de la Compagnie. Enfin, c'est l'Etat qui garantit les emprunts émis par la Compagnie et fixe le montant annuel des dépenses d'investissement autorisées, en facilite le financement, notamment par l'octroi de prêts du Fonds de développement économique et social.

La concession de la Compagnie nationale du Rhône comprend :

- l'aménagement du fleuve en vue de l'utilisation de la puissance hydro-électrique et l'exécution simultanée d'une voie navigable à réaliser progressivement sur toute son étendue ;

- l'amélioration, et au besoin la création, d'ouvrages intéressant la navigation ;

- la construction éventuelle d'ouvrages intéressant le rétablissement et le développement de la production agricole.

La Compagnie nationale du Rhône est devenue, d'après l'avis de tous les experts, un instrument de très haute valeur technique, auquel ne peuvent être comparés, dans le monde, que deux autres organismes : la Tennessee Valley Authority qui reconnaît d'ailleurs s'être inspirée, à sa naissance, de l'exemple de la Compagnie nationale du Rhône, et la Société Rhin-Main-Danube.

Le problème de l'avenir de la Compagnie nationale du Rhône se pose d'ores et déjà. En effet, l'aménagement du fleuve de Lyon à la mer, tout comme celui du Haut Rhône en territoire français, est en voie d'achèvement. Le prolongement normal est l'aménagement de la liaison Saône-Rhin, qui permettrait de conserver cet instrument pendant une décennie supplémentaire.

M. Raymond Barre, Premier ministre, recevant une délégation de la Conférence interrégionale (cf. p. 214) a tranché, entre les diverses possibilités de maîtrise d'ouvrage qui existaient, en faveur de la solution : transformation de la Compagnie nationale du Rhône.

Un avis du Conseil d'Etat en date du 13 septembre 1977 déclara qu'une telle transformation ne pouvait se faire autrement que par la loi. Le 30 juin 1979, un projet de loi relatif à la CNR a été déposé. Ce texte :

- étend les compétences de la Compagnie nationale du Rhône,
- élargit son conseil d'administration.

Il prévoit en outre que la Compagnie nationale du Rhône assurera ultérieurement l'exploitation et l'entretien de la liaison fluviale du Rhin à la Méditerranée dans sa totalité.

Il a été adopté en décembre 1979 (loi n<sup>o</sup> 80-3 du 4 janvier 1980, JO du 5 janvier 1980) (2).

## L'Association mer du Nord-Méditerranée

Ainsi qu'il a été indiqué au cours de l'historique (cf. p. 193), cette association fut constituée à la suite de la réunion du 4 décembre 1961 à Lyon.

Association régie par la loi de 1901, elle rassemble l'ensemble des collectivités locales, chambres de commerce et d'industrie, villes, départements, grands aménageurs des huit régions intéressées par le projet (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardennes, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon).

Ses présidents furent successivement M. Grandpierre (pour la réunion inaugurale), M. W. Baumgartner, ancien ministre des Finances (jusqu'en 1965), et M. Pierre Sudreau, ancien ministre de la Construction qui avait demandé à M. A. Thomas le premier rapport officiel sur le projet.

Depuis sa création, son vice-président fut M. P. Lamour, président de la Commission nationale de l'Aménagement du territoire.

Elle se défend d'être un « groupe de pression », au sens général de cette expression, c'est-à-dire groupement d'intérêts privés faisant pression sur les pouvoirs publics pour obtenir des avantages exorbitants du droit commun.

L'Association mer du Nord-Méditerranée ne rassemble en effet que des collectivités publiques et n'a qu'un but, incontestablement d'intérêt général : le développement économique, à travers la réalisation d'un ensemble d'infrastructures de transport du Rhin à la Méditerranée, dont la voie fluviale à grand gabarit est l'un des éléments, le plus décisif sans doute.

L'apport de cet organisme fut très important sur le plan de l'information de l'opinion et des parlementaires, de la coordination des diverses actions entreprises pour faire avancer le projet auprès des pouvoirs publics. On peut constater l'origine politique, géographique et économique fort diverse de ses membres ; ainsi l'Association a permis de placer le projet Rhin-Rhône au-delà du simple projet d'infrastructure fluviale, comme projet d'aménagement du territoire : la personnalité de ses présidents, Philippe Lamour, l'un des « pères » de l'aménagement du territoire en France, et Pierre Sudreau, qui n'est pas un élu de l'axe, puisque député-maire de Blois, ni un partisan du transport fluvial, puisque par ailleurs président de la Fédération des industries ferroviaires, y ont contribué fortement.

---

(2) Parmi les principaux apports du texte, on peut citer :

— le passage de 18 à 30 du nombre de membres du conseil d'administration avec notamment l'entrée de représentants des établissements publics régionaux ;

— le maintien et la sauvegarde du principe de financement au moins partiel, de l'aménagement de la voie navigable, par la redevance versée pour l'hydro-électricité.

En 1964 fut fondée, à côté de l'Association, une société, la Société d'études mer du Nord-Méditerranée, qui s'en distingue très peu sur le plan de l'action. Sa création est due à des raisons d'ordre juridique (pouvoir recevoir, le cas échéant, des commandes de l'Etat) et politique (créer un organisme susceptible de servir de cadre à une future société d'économie mixte réalisatrice du canal). Après le vote de la loi sur la CNR, certains s'interrogent sur l'avenir de cet organisme.

### Le Groupement interconsulaire Rhin-Rhône

Son assemblée constitutive s'est tenue à Lyon, le 5 novembre 1975. Il s'agit de la fusion de deux organismes préexistants, le Groupement interconsulaire de la vallée de la Saône au Rhin, et la Société interconsulaire du Rhône. Les groupements consulaires avaient comme objectif de défendre les prérogatives des chambres de commerce et d'industrie en matière de gestion des zones industrielles et portuaires du futur axe ; c'est le but du nouveau groupement, qui travaille en étroite collaboration avec l'Association mer du Nord-Méditerranée pour la promotion de l'axe.

### La Conférence interrégionale

Elle fut créée à l'initiative de la région Rhône-Alpes. Six établissements publics régionaux, soit, du Nord au Sud : Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, ont décidé de se réunir en Conférence interrégionale en application du décret du 22 novembre 1974 sur la coopération interrégionale. C'est la première application en date de ce décret.

Quatre réunions ont eu lieu à la date où a été rédigé ce texte :

— A Besançon, le 10 juillet 1975, sous la présidence de M. Edgar Faure, alors Président de l'Assemblée nationale, Président du conseil régional de Franche-Comté.

— A Dijon, le 24 novembre 1975, sous la présidence de M. J. Chamant, ancien ministre, Président du conseil régional de Bourgogne, et en présence de M. V. Giscard d'Estaing, Président de la République Française.

— A Strasbourg, le 25 octobre 1976, sous la présidence de M. A. Bord, alors secrétaire d'Etat aux anciens combattants, Président du conseil régional d'Alsace, et en présence de M. J.-P. Fourcade, alors ministre de l'Equipement.

— A Marseille, le 19 février 1979, sous la présidence de M. G. Defferre, ancien ministre, Président du conseil régional de Provence-Côte d'Azur-Corse.

Mais la coopération interrégionale à propos de Rhin-Rhône ne s'est pas limitée à ces réunions. Elle s'est également manifestée au moins sous deux autres formes :

— d'abord par une délégation composée de l'ensemble des Présidents des comités économiques et sociaux et des conseils régionaux concernés, ou de leurs représentants directs, reçue à deux reprises par le Premier ministre :

- le 5 juin 1975, M. Jacques Chirac étant alors Premier ministre,
- le 23 mai 1979, M. Raymond Barre étant Premier ministre ;

— ensuite par la constitution d'un Comité permanent en deux étapes :

- M. Louis Joxe, alors Député du Rhône, s'est d'abord vu confier par la Conférence réunie à Besançon, la mission de suivre d'une manière permanente l'évolution du projet, au nom de la Conférence ;

- La Conférence de Dijon décida ensuite la création, sous la présidence de M. Louis Joxe, d'un Comité permanent, composé d'un représentant de chaque conseil régional et de chaque comité économique et social, soit de douze personnes au total. La personnalité des représentants désignés témoigne là encore de l'intérêt accordé par chaque région à ce Comité. Il est patent qu'il est considéré par les pouvoirs publics comme un interlocuteur qualifié. Ce Comité s'est réuni à diverses reprises :

- le 4 mars 1976, à Paris,
- le 25 octobre 1976, à Strasbourg,
- le 18 janvier 1977, à Lyon,
- le 28 avril 1977, à Paris,
- le 5 octobre 1977, à Paris,
- le 22 décembre 1977, à Paris,
- le 9 février 1978, à Paris,
- le 19 février 1979, à Marseille.

Le poids politique de la Conférence n'est nullement négligeable. Il a été consacré par la présence, à l'une de ses réunions, du ministre de l'Équipement (M. Jean-Pierre Fourcade, à Strasbourg), et du Président de la République lui-même, M. Valéry Giscard d'Estaing, à Dijon. Peu de réunions ont vu coopérer ensemble un tel nombre de personnalités politiques ou économiques de tous horizons.

Du point de vue du projet Rhin-Rhône lui-même, l'intérêt de la Conférence est fondamental : chaque réunion a permis un progrès ; le principe d'une participation régionale au financement a été proposé à Besançon, la décision de réalisation et l'esquisse d'un programme ont été acquises à Dijon, l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, préalable indispensable à la déclaration d'utilité publique, a été annoncée à Strasbourg, et enfin un schéma complet de financement a été proposé à Marseille.

Les limites de l'action d'une telle Conférence sont contenues dans le décret du 22 novembre 1974, puisqu'il précise bien qu'elle peut proposer, mais non pas décider, ce pouvoir appartenant aux divers conseils régionaux, après avis des comités économiques et sociaux. Mais jusqu'ici, ses propositions ont toutes été confirmées par ces instances.

### **Le Consortium pour la modernisation et l'exploitation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est**

Cette association est la plus ancienne de celles qui s'occupent du projet, puisqu'elle date de 1951. Ses présidents furent successivement M. Auberge, M. Brousse, et, actuellement, M. Jesel. Elle regroupe un certain nombre de collectivités locales, chambres de commerce, sociétés privées (transporteurs ou chargeurs).

Son objet est plus large que celui des autres organismes, puisqu'elle s'intéresse non seulement à l'axe Rhin-Rhône, mais aussi à toutes les voies navigables de petit gabarit des régions de l'Est et du Sud-Est. Son rôle est également plus restreint, puisqu'elle s'intéresse avant tout aux aspects « transport fluvial » du projet. Ce ne sont l'infrastructure ni les rives, mais ce qui se passe dessus, qui concerne cet organisme dont l'influence n'a pas été négligeable.

### **L'Association pour le développement du Sud-Est français, « Grand Delta »**

Il ne sera fait ici qu'une mention rapide de cet organisme, créé à l'instigation de M. P. Terrin à la suite du succès des Journées économiques internationales de Marseille en juin 1966 ; il a permis d'établir une coopération interrégionale entre les trois régions du Sud-Est (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon) avant la loi de 1972, et réalisé une promotion de ce Sud-Est fort appréciable. La liaison Rhin-Rhône est vite apparue aux yeux de cette association comme l'un des éléments essentiels du développement du Sud-Est, et le « Grand Delta » en est l'un des plus ardents défenseurs, qui a fourni à maintes reprises aux arguments des partisans du projet une « caisse de résonance » non négligeable.

---

## Chapitre 3

---

### **De certains des problèmes posés par le projet**

---

Deux types de problèmes semblent être au cœur du débat. Ils seront traités ici du point de vue personnel de l'auteur, qui est engagé à titre professionnel, d'un certain côté, mais qui bénéficie aussi de ce fait d'une information assez complète. Ces deux problèmes, du financement et écologique, ne sont pas les seuls. Les documents administratifs publiés en première partie de ce dossier traitent notamment le problème de rentabilité (Rapport Costet, exposés de M. Pierre Pflimlin et de M. Edgar Faure), du transport fluvial (Rapport Bouulloche, Rapport Bœuf), etc.

#### **Le problème du financement**

##### **Le coût du projet**

Dans une note d'information publiée à la fin de 1979, sous le double timbre Compagnie nationale du Rhône - ministère des Transports, il est précisé :

« L'estimation de la dépense, établie après une étude approfondie effectuée en deux ans est de 6 500 millions de francs, en valeur janvier 1978, hors taxes. Ce montant couvre la totalité des dépenses : études, travaux, ouvrages pour l'exploitation, acquisitions foncières, prévention des dommages par des ouvrages appropriés, protection de l'environnement, etc.

L'expérience acquise par la Compagnie nationale du Rhône, qui a établi le montant prévisionnel ci-dessus, ainsi que le degré d'avancement de l'étude, permettent de conclure en la validité de l'estimation annoncée du coût des travaux. »

#### **Comment est-il envisagé de financer les travaux restant à effectuer ?**

Du fait qu'au moment où est rédigée cette étude, aucun plan de financement précis n'a été établi ni agréé par les pouvoirs publics, les développements qui vont suivre ne sont que pures hypothèses, et n'engagent personne, hormis l'auteur.

Cependant, ces hypothèses sont tirées de discours et documents nombreux, tels que les réunions de conférences interrégionales sur le projet, et particulièrement l'exposé de M. J.-P. Fourcade, alors ministre de l'Équipement, à Strasbourg en octobre 1976, ou les exposés de M. Bastard, Directeur des ports maritimes et des voies navigables, notamment celui tenu devant l'Office des Transports de l'Est en novembre 1977 ou celui de M. Costet, Directeur général des Transports intérieurs et enfin des avis et rapports parlementaires à propos des différents budgets des Transports (1).

Il faut d'abord traiter brièvement des problèmes financiers posés à propos des travaux hors de la liaison Saône-Rhin elle-même.

⊙ En ce qui concerne le Rhin, le Grand canal d'Alsace a été financé par EDF de par les produits financiers de l'hydro-électricité. L'aménagement en aval de Strasbourg a été cofinancé par la République fédérale d'Allemagne et la France (pour l'aménagement d'Au-Neuburg, c'est le budget des voies navigables qui, pour la première fois, a supporté la part française), avec un apport de la Confédération helvétique.

● Les travaux concernant la Saône ont été financés par le budget des voies navigables avec participation à hauteur de 15 % d'un fonds de concours alimenté par les divers collectivités locales, établissements publics régionaux, et compagnies consulaires concernés.

● Le financement des travaux sur le Rhône a été déjà longuement décrit dans l'ouvrage déjà cité en référence de C. Barrière. Le discours essentiel est sans doute celui de Georges Pompidou alors Premier ministre, lors de l'inauguration de Pierre-Bénite en 1966. En gros, on peut indiquer que ce financement provient en grande partie de la redevance payée par EDF en contrepartie de l'hydro-électricité fournie par les ouvrages de la Compagnie nationale du Rhône, la part restante, variable suivant les années, provenant de subventions, avant tout du budget de l'Équipement (voies navigables), mais également du budget de l'Agriculture et de celui du Trésor (charges communes).

Il est nécessaire de distinguer les diverses sources de financement envisageables pour l'aménagement de la liaison Saône-Rhin :

- le budget d'équipement des voies navigables ;
- la participation des États étrangers intéressés ;
- le budget de la Communauté économique européenne ;
- l'extension du produit financier tiré des ressources hydro-électriques de l'axe ;
- les fonds de concours privés et les péages sur la navigation ;
- la participation des régions (ce terme englobant les compagnies consulaires, les collectivités locales — communes, départements —, et les établissements publics régionaux).

Chacune de ces possibilités va être envisagée séparément.

(1) Il faut enfin préciser que ce texte a été rédigé pour l'essentiel, avant les débats parlementaires à propos de la loi sur la CNR (décembre 1979). Mais les grands principes du financement, tels qu'ils se dégagent de ces débats et des déclarations du ministre, ne vont pas à l'encontre de ceux exposés ici.

### Le budget des voies navigables

C'est la source de financement la plus classique. En tout état de cause, telle qu'elle se présente ces dernières années, elle apparaît à de nombreux experts comme fort insuffisante pour permettre une politique des voies navigables valable non seulement pour notre pays, mais encore par comparaison avec nos voisins.

Une comparaison peut être faite entre les efforts fournis par la France et la République fédérale d'Allemagne en faveur des voies navigables et leurs résultats (cf. tableau 10).

Tableau 10

| Pays        | Réseau (en km)   |                  |        | Trafic<br>(en milliards<br>de tonnes-<br>kilomètres) | Budget Etat<br>1979                                  |
|-------------|------------------|------------------|--------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|             | Petit<br>gabarit | Grand<br>gabarit | Global |                                                      |                                                      |
| RFA .....   | 660              | 3 720            | 4 380  | 45,8                                                 | 581 millions de DM<br>(environ<br>1,3 milliard de F) |
| France .... | 4 720            | 2 210            | 6 930  | 12,1                                                 | 325 millions de F                                    |

Il faut souligner que depuis 1974, le budget des voies navigables n'a pas varié sensiblement dans notre pays, et ce malgré l'indication formelle du Président de la République à Dijon, le 24 novembre 1975 : « il apparaît que l'effort général entrepris par notre pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être *significativement augmenté* ».

Le meilleur exemple en est fourni par l'exécution du programme d'action prioritaire n° 6, qui dut être soumis à révision (le tableau 11 est tiré du Rapport de M. H. Torre, au nom de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale, sur le budget des Transports de 1980) :

Tableau 11

| Opérations              | (Millions<br>de francs<br>1975)<br>VII <sup>e</sup><br>Plan<br>révisé | (en millions de francs courants) |              |            |            |            |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------|------------|------------|------------|
|                         |                                                                       | 1976                             | 1977         | 1978       | 1979       | 1980       |
| 1. Rhône-Fos            | 200                                                                   | 0,3                              | 1,2          | 70         | 83         | 77         |
| 2. Rhône (CNR)          | 105                                                                   | 70                               | 45           | —          | —          | —          |
| 3. Saône                | 150                                                                   | 18,4                             | 27,9         | 41,8       | 33         | 25         |
| 4. Seuil Saône-<br>Rhin | 125                                                                   | —                                | 9,6          | 6,7        | 15         | 35         |
| 5. Rhin                 | 200                                                                   | 60,3                             | 64,6         | 1,5        | 2          | 3          |
| <b>Totaux</b>           | <b>780</b>                                                            | <b>149</b>                       | <b>148,3</b> | <b>120</b> | <b>133</b> | <b>140</b> |

Par ailleurs, diverses tentatives ont été faites pour essayer d'étendre ces ressources budgétaires :

C'est ainsi que M. Chalandon, ministre de l'Equipeement, en 1972, puis M. Guichard, au même poste l'année suivante, ont lancé l'idée d'un financement de l'équipement des voies navigables de notre pays par voie d'emprunts remboursés sur fonds budgétaires. Ces idées n'ont reçu aucun écho, du fait d'une part du refus net du ministère de l'Economie et des Finances de rompre ainsi avec le principe de l'annualité budgétaire, d'autre part de la hausse générale des taux d'intérêts qui rend l'opération moins intéressante.

C'est ainsi que certains, comme M. Philippe Lamour, songent à l'intérêt d'une réorganisation du budget des voies navigables, en en séparant nettement ce qui concerne uniquement l'aménagement des voies navigables à grand gabarit, de même que l'on avait procédé en distinguant les autoroutes du budget des routes. Cela aurait sans doute le mérite de la clarification et aurait peut-être des effets bénéfiques quant au montant du budget.

Il apparaît de toute manière que le budget des voies navigables devrait être augmenté, dans une proportion qui varie, selon les experts, entre un doublement et un triplement. C'est donc là un choix politique.

#### **La participation des Etats étrangers intéressés**

De même que la Moselle ou le Rhin, la liaison Rhin-Saône devrait bénéficier, selon les experts, d'un trafic international important, en provenance essentiellement de la République fédérale d'Allemagne et de la Confédération helvétique. De même que pour la Moselle et le Rhin, on pourrait supposer qu'il existe une possibilité de participation au financement des travaux des pays étrangers concernés, en l'occurrence les deux pays qui viennent d'être cités.

Mais il apparaît quasi certain que toute négociation dans ce sens ne manquerait pas de voir se soulever en réponse la question du régime de navigation de la liaison. Ce problème très complexe ne peut être exposé ici dans ses détails. On peut simplement rappeler que, d'une part, le Rhin et la Moselle bénéficient d'un régime de liberté de navigation internationale (qui est l'une des raisons fondamentales de l'essor des deux trafics), et que, d'autre part, notre pays connaît pour son réseau de voies navigables intérieures un régime que certains qualifient de protectionniste, avec tour de rôle et contingentement.

Il est vraisemblable que les pays étrangers sollicités demanderaient que le régime du Rhin et de la Moselle soit appliqué sur la liaison, mais les pouvoirs publics français redoutent une confrontation trop brutale pour les artisans bateliers français, et une atteinte à la souveraineté française.

Quoi qu'il en soit, ce ne sont là que des raisonnements abstraits, puisque aucune négociation officielle n'a eu lieu, et que de simples contacts ont permis de constater un refus formel de la part de la République fédérale

d'Allemagne et un intérêt évident, mais ne se traduisant par aucune proposition concrète, de la part de la Confédération helvétique (2).

### **Le budget de la Communauté économique européenne**

Les liens entre la Communauté et le projet de liaison Rhin-Rhône sont très étroits : c'est ainsi que le projet a été reconnu d'intérêt européen par le Conseil des ministres européen du 26 avril 1968.

En ce qui concerne l'apport financier de la Communauté, une enquête personnelle de l'auteur menée avec M. F. Soulage et dont les résultats ont été exposés par ce dernier devant l'assemblée générale de l'Association mer du Nord-Méditerranée le 8 juin 1977, permet sans doute le mieux de faire le point ; trois voies sont envisageables :

- La Banque européenne d'investissement, mais cet organisme bancaire ne fait que des prêts, limités à un certain montant (plafond 250 millions de francs), et à des conditions très dures (taux d'intérêt assez élevé ; critères d'admission assez serrés : études coûts/bénéfices, etc.) (3).

- Le Fonds européen de Développement économique régional (FEDER) : dans l'état actuel du FEDER, aucune possibilité n'existe, la liaison Rhin-Rhône se situant entièrement dans des zones non aidées, donc non éligibles par le FEDER. Cependant, la transformation, en cours de discussion, de ce Fonds, peut élargir les critères d'admissibilité et permettre à cet organisme de mener une politique régionale communautaire non soumise au critère de zone primable ou non.

- Les deux propositions de la Commission, en date du 5 juillet 1976, dont l'une portait création d'un Comité d'experts représentant les Etats, l'autre prévoyant la possibilité de financement directement par le budget de la CEE d'infrastructures reconnues d'intérêt communautaire après avis du Comité. C'est cette possibilité qui se révèle, après étude du dossier, comme étant la plus intéressante — les chiffres avancés sont déjà respectables (jusqu'à 500 millions de francs pour un projet) — mais elle reste soumise à un certain nombre d'aléas, notamment du fait qu'elle dépend de décisions politiques. Rappelons qu'actuellement :

- Le Conseil des ministres des Transports de la CEE a décidé, lors de sa réunion de décembre 1977, d'entériner la première proposition de la Commission. Un Comité des infrastructures de transport, composé de représentants des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission va donc se mettre en place.

Ce Comité s'est réuni pour la première fois le 22 juin 1978 et a élu Président M. Dousset, Directeur des infrastructures à la Direction générale

---

(2) Eléments tirés essentiellement d'un exposé de M. Paul Bastard, Directeur des ports maritimes et des voies navigables à Mulhouse, le 4 novembre 1977.

(3) Sur cet organisme, voir « La Banque européenne d'investissement », *Notes et Etudes documentaires*, n° 4 022 - 4 023, La Documentation française, Paris, 1973 (NDLR).

des Transports à la Commission de la Communauté. Le représentant français est M. Commeau.

Ce sont surtout des questions de règlement intérieur et de procédure qui ont été abordées.

Il faut souligner que la saisine de cet organisme est exclusivement du domaine de l'Etat et donc du Gouvernement.

Il n'est naturellement pas encore temps de déterminer si Rhin-Rhône sera soumis à ce Comité, ni quand il lui sera soumis. Cela dépend avant tout du Gouvernement français. La décision du Conseil des ministres relative à la création du Comité précise dans son article premier, les critères d'appréciation de l'intérêt communautaire. Il faut cependant souligner que ces critères n'ont d'autre objet que de déterminer les conditions de mise en œuvre de la procédure communautaire. Le fait qu'un projet réponde à l'un de ces critères (et l'on peut penser que Rhin-Rhône est dans ce cas) ne signifie pas pour autant que sa réalisation est essentielle ou prioritaire du point de vue de la Communauté : d'autres éléments, notamment politiques, entreront dans l'appréciation.

• La deuxième proposition de la Commission concernant le financement de projets d'infrastructures de type communautaire, a naturellement soulevé plus de difficultés auprès du Conseil des ministres des Transports. La position des divers gouvernements a été bien explicitée dans un article paru dans la *Revue de la navigation fluviale européenne* (n° 8, 25 avril 1978, page 251). Il apparaît que trois Etats y sont favorables : l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas ; quatre n'ont pas encore pris de position bien définie : la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Irlande, la Grande-Bretagne, et deux sont hostiles : la Belgique et le Danemark. Il apparaît que la position à adopter par le Gouvernement français sera essentielle en l'espèce et pourra faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre. Rappelons qu'il s'agit d'une décision politique n'impliquant aucune nouvelle recette budgétaire pour la Communauté, mais simplement une nouvelle répartition des recettes dans le cadre du budget actuel, cette nouvelle répartition n'affectant que fort peu l'ordre des priorités actuellement défini.

Les difficultés sont de deux sortes :

— Des réticences financières, bien sûr, mais il faut souligner que le problème des montants affectés à de tels financements n'a pas encore été posé ;

— Des réticences institutionnelles à l'égard de la compétence nouvelle qui serait donnée au Parlement de pouvoir décider en dernier ressort de l'inscription budgétaire.

Il faut préciser que cette compétence aurait un caractère de nouveauté par rapport à la pratique communautaire, mais qu'elle est explicitement prévue par le Traité de Rome.

A tout ceci, il faut ajouter qu'une nouvelle perspective semble s'ouvrir avec la création des nouveaux instruments communautaires ou Fonds Ortolì, qui ont été débloqués en 1979 dans un but de relance européenne.

Ce Fonds comporte une tranche « infrastructures », ce qui est une nouvelle possibilité offerte au projet Rhin-Rhône.

En ce qui concerne l'évolution du FEDER, pour l'instant la partie qui concernait les bonifications d'intérêt pour les emprunts régionaux prévus par la « Réforme Gilitti » — qui pouvait laisser un certain espoir pour Rhin-Rhône — a été repoussée par le Conseil des ministres. Il semble donc qu'en l'état actuel, et même dans un futur immédiat, il n'y ait pas de possibilité du côté du FEDER de financer Rhin-Rhône.

Enfin, la Commission a publié un « Livre vert » des infrastructures de transport, où a été présenté le réseau possible de transport de l'Europe et les politiques envisagées : c'est le *Memorandum* du 13 novembre 1979, intitulé : « *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport.* »

### **Les ressources tirées de la production d'énergie hydro-électrique des centrales du Rhône**

C'est là une vieille idée, remise à l'honneur depuis peu. Elle a trois origines :

° L'exemple de Rhin-Main-Danube, dont la construction progresse en République fédérale d'Allemagne grâce à un financement dont le tiers est couvert par la vente de l'hydro-électricité produite sur le cours d'eau par la société concessionnaire.

° La loi sur le Rhône ayant permis la création de la CNR a fixé trois objectifs à celle-ci : l'irrigation agricole, la navigation fluviale, et l'hydro-électricité. Comme on l'a vu, l'intention politique était nette : faire payer la réalisation des deux premiers objectifs grâce au troisième. Ce fut le cas jusqu'en 1965, et la suspension partielle en 1977, totale en 1978, de la subvention du budget à la CNR rétablit cette situation.

° Enfin, depuis que se sont réunies les six régions concernées par l'axe fluvial mer du Nord-Méditerranée, et que se sont précisés les programmes nucléaires d'EDF, s'est fait jour la notion d'une sorte de compensation tant pour les services rendus par les deux fleuves que pour les gênes supportées par leurs riverains. En effet, sont en fonctionnement ou en projet sur le Rhône ou sur le Rhin :

— huit sites nucléaires dont les seuls groupes mis en service d'ici 1980 atteindront une puissance installée de 10 000 MW ;

— quatre centrales thermiques classiques (puissance installée 4 000 MW) ;

— trente centrales hydrauliques (puissance 4 500 MW).

La production annuelle actuelle est de l'ordre de 50 TW/h, elle sera de 110 TW/h vers 1980, après la réalisation des projets en cours.

Deux des six régions en cause, l'Alsace et Rhône-Alpes, auraient d'ailleurs, en raison de leur puissance de production en énergie, pu espérer des prix privilégiés pour le fuel et l'essence, comme les régions où arrivent les produits pétroliers. Elles sont, au contraire, pénalisées, le prix de l'électricité étant calculé en fonction des prix des produits pétroliers.

L'hydro-électricité est, depuis la crise mondiale de l'énergie de 1973-1974, devenue nettement moins chère que l'électricité produite dans les centrales-fuel. Elle est, également, dans une moindre mesure, d'un coût moins élevé que l'électricité d'origine nucléaire. Ainsi l'on peut penser qu'il ne serait pas injuste ni fallacieux d'un point de vue économique, de facturer à EDF, seul client de la CNR, son électricité au prix de revient, qui résulte actuellement d'accords contractuels entre les deux sociétés, majoré de quelques centimes au kWh.

Deux méthodes sont envisageables :

— Si le prix de cession de l'énergie hydro-électrique à EDF était majoré de deux centimes par kWh, par exemple, on aboutirait à une augmentation des recettes de la Compagnie nationale du Rhône de l'ordre de 260 millions de francs par an ; de l'ordre de 400 millions de francs, si ce système était étendu à EDF Rhin.

Avec les nouvelles recettes CNR, on pourrait gager des emprunts qui pourraient s'élever, en ordre de grandeur à plus de deux milliards de francs. Ce montant atteindrait près de 4 milliards de francs si le système était étendu au Rhin.

— L'autre méthode apporterait moins de recettes et serait probablement envisageable uniquement pour le Rhône.

Le prix de cession de l'énergie par la Compagnie nationale du Rhône à EDF diminue en proportion de l'amortissement des emprunts souscrits par la CNR. Si le prix de cession était maintenu à son niveau actuel, la Compagnie nationale du Rhône bénéficierait de ressources croissant avec l'amortissement progressif de ces emprunts.

Ces ressources supplémentaires permettraient de mobiliser un volume d'emprunt d'environ 2 milliards de francs, dont le produit servirait à financer la liaison, fournissant donc un minimum de continuité, source d'économie sur le coût des travaux et qui allègerait d'autant le budget des voies navigables.

Ainsi, ce sont respectivement, plus de 40 % ou près de 60 % du financement de la liaison qui pourraient être obtenus par emprunts, ce qui permettrait l'accélération des travaux et, par voie de conséquence, de substantielles économies sur leur coût, la continuité du financement étant assurée.

L'incidence sur le coût de la consommation de l'électricité serait extrêmement faible. A titre d'indication, la part de la production de la Compagnie nationale du Rhône dans la production nationale d'énergie électrique est de l'ordre de 7 %. La majoration moyenne du prix du kWh national apparaîtrait donc de l'ordre de 0,14 centime.

L'allègement du budget des voies navigables correspondant serait de l'ordre de 250 à 450 millions de francs par an.

Par ailleurs, cette différence entre les recettes de la CNR et celles qu'en pouvaient escompter les régions par rapport au fuel pourrait servir de justificatif à une augmentation du budget d'équipement national en faveur de ces régions vis-à-vis desquelles la nation a contracté en quelque sorte une dette. De quelque manière que l'on s'y prenne, tirer des ressources de l'hydro-électricité pour payer les travaux de la liaison, suppose à la base un choix, donc une volonté politique (4).

### Les fonds de concours privés et les péages sur la navigation

Ces ressources, classées ensemble pour la commodité de l'exposé, sont en fait différentes ; elles ont cependant un point commun, celui de ne pas soulever un espoir démesuré.

° Des fonds de concours privés pourraient être envisagés à partir du raisonnement suivant : une voie navigable à grand gabarit permet à l'usine riveraine de réaliser des économies parfois considérables sur les coûts de transports ; l'infrastructure étant payée par la collectivité, celle-ci devrait pouvoir se retourner vers l'industriel pour lui demander de partager le profit qu'il en retire. C'est ainsi que sur la Moselle, il a été demandé une participation financière à l'usine sidérurgique de Neuves-Maisons aux frais engagés pour les travaux d'aménagement de la section Frouard-Neuves-Maisons ; une procédure semblable est envisagée pour l'aménagement de la Meurthe entre Frouard et Dombasle : une participation serait demandée à *Solvay*.

Mais Neuves-Maisons et Dombasle sont considérés comme des *terminus*, au moins provisoires. Si ces usines n'existaient pas, l'aménagement se serait terminé à Frouard. Dans le cas de la liaison Saône-Rhin, aucune usine ne peut être considérée comme étant en bout d'aménagement.

D'autre part, cette procédure pose une question de fond, à savoir : une infrastructure publique doit-elle, dès l'instant que l'on connaît un certain nombre de ses utilisateurs potentiels, être financée par ceux-ci non sous forme de péage ou droit d'usage, mais sous forme de fonds perdus dès la construction ? Quoi qu'il en soit, il n'est pour l'instant envisagé aucune ressource financière de cette sorte pour la liaison Rhin-Rhône.

° En ce qui concerne les péages, le problème est nettement plus complexe. Le principe ne se prête qu'à peu de discussions, même si certains souhaiteraient voir s'étendre de ce point de vue également le régime international rhénan à l'ensemble de l'axe mer du Nord-Méditerranée. En revanche, seules des études très précises, non encore réalisées, des négociations entre chargeurs, transporteurs, Etat, maître d'ouvrage, non encore engagées, peuvent permettre de déterminer à quel niveau peuvent se situer ces péages. L'exemple

---

(4) La loi sur la CNR adoptée en décembre 1979 préserve le principe du financement par l'hydro-électricité. M. Le Theule a précisé qu'il était favorable à la deuxième formule exposée ici.

de la Moselle internationale, où les péages sont plus élevés que pour l'ensemble du réseau français, est à examiner de près : ce niveau élevé n'a pas empêché la navigation fluviale de se développer. Il a seulement permis de couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, mais les recettes des péages n'ont en aucune façon contribué à couvrir les frais d'infrastructure. Cependant le problème pourrait être réenvisagé au cas où serait admise l'unité de l'axe, ce qui est le cas pour la loi relative à la CNR adoptée en décembre 1979 (loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, JO du 5 janvier 1980), c'est-à-dire si les recettes des péages frappant la navigation sur le Rhône et la Saône pouvaient contribuer à l'aménagement de la liaison Saône-Rhin.

### La participation des régions (au sens large)

C'est là un sujet délicat, voire explosif, sur lequel ont été écrits de nombreux articles et auquel ont été consacrés de nombreux discours.

Il semble nécessaire de citer simplement trois textes :

— Motion de la Conférence interrégionale de Besançon (10 juillet 1975) :

« 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. »

— Motion de la Conférence interrégionale de Marseille (19 février 1979) :

« La Conférence *confirme* la recommandation adoptée à l'issue de sa première réunion, le 10 juillet 1975, à Besançon, et se *déclare* prête à se concerter au plus tôt avec les pouvoirs publics pour définir les conditions du financement de l'ouvrage.

Elle *rappelle* que les établissements publics régionaux ne disposent que de ressources limitées, aux termes de la loi et des règlements en vigueur, et que leur participation doit être fixée à une part raisonnable de ces ressources.

La Conférence *propose* que cette contribution soit proportionnelle à la part annuelle du budget de l'Etat affectée à l'opération, telle qu'elle apparaîtra après déduction de toutes autres ressources, et notamment de la recette provenant d'une affectation des ressources dégagées de la production d'électricité d'origine hydraulique.

La Conférence *considère* que cette participation pourrait se situer dans la limite d'un plafond de 15 % du montant des crédits inscrits chaque année pour l'opération envisagée dans le budget de l'Etat des voies navigables. »

— Extrait du communiqué de presse publié à l'issue d'une audience accordée par le Premier ministre aux Présidents des Assemblées régionales des six régions concernées par la liaison mer du Nord-Méditerranée (23 mai 1979) :

« Le financement sera assuré par le budget des voies navigables, par une contribution des budgets régionaux, qui ne devra pas être inférieure à 20 % du total de la dépense finale, et éventuellement par les ressources hydro-électriques. »

Il apparaît donc pour l'instant (décembre 1979) :

— que la Conférence interrégionale a admis le principe de ce financement, sans être démentie jusqu'ici par le vote contraire d'un conseil régional ou d'un comité économique et social régional (CES) (3) ;

— que le Gouvernement a fixé à 20 % du coût global, le taux de participation qu'il souhaite de la part des régions, alors que la Conférence interrégionale proposait 15 % de la participation budgétaire ;

— qu'aucun critère de répartition entre les diverses régions n'a encore été choisi.

Il s'agit là d'un problème éminemment politique.

A l'examen de chaque possibilité, de chaque plan de financement, on aboutit à la conclusion qu'il s'agit d'un choix politique, d'un problème de volonté politique à tous les niveaux, de réaliser ou non le projet. Cette volonté étant clairement établie, il apparaît à l'auteur de ces lignes qu'une solution au problème du financement peut être trouvée. Le problème n'est donc qu'une conséquence, non une cause des hésitations relatives au projet lui-même.

## Les problèmes écologiques

Traiter des problèmes écologiques posés par la liaison Saône-Rhin est particulièrement difficile, étant donné le contexte passionnel du débat. On peut s'étonner de voir remis en cause pour des raisons écologiques un projet de liaison fluviale, c'est-à-dire concernant un mode de transport que tous s'accordent à reconnaître parfaitement intégré à l'environnement et dont le caractère écologique est fortement marqué par rapport aux autres. Cela, tout observateur de bonne foi l'admet, c'est d'ailleurs pourquoi ceux qui défendaient le cadre de vie avant les années soixante-dix étaient tous favorables au projet Rhin-Rhône.

Mais la situation a fortement évolué depuis, et la réaction des défenseurs de l'écologie à l'avant-projet réalisé par la Compagnie nationale du Rhône en 1973-1974 fut et reste vive et négative.

Il est difficile de distinguer entre les divers « écologistes ». Certains attaquent sans nuances le projet en en faisant une caricature, tandis que d'autres le soutiennent en indiquant simplement les points sur lesquels des précautions leur semblent nécessaires. D'autres enfin se situent entre ces deux positions. Les arguments et objections sont de divers ordres. Par ailleurs, les réponses sont souvent techniques, donc également souvent exprimées dans un langage particulier et provenant d'un certain nombre de gens accusés d'être partiaux

---

(3) A la date du 20 décembre, cinq CES sur six ont approuvé la motion de Marseille, trois Conseils régionaux l'ont approuvée, les autres assemblées n'en ont pas encore délibéré.

car intéressés directement à la réalisation des travaux, c'est-à-dire essentiellement les ingénieurs de la CNR. Il est donc difficile de trancher, et cette étude ne vise d'ailleurs pas à cela, mais constitue simplement une tentative d'exposé des problèmes et des réponses apportées.

Il convient d'abord de distinguer les diverses objections faites au projet par les « écologistes » :

Ils l'estiment non rentable, coûteux, bref un non-sens économique : il s'agit d'arguments auxquels d'autres parties de ce dossier essaient de répondre.

Certains attaquent la procédure d'utilité publique, estiment que la population concernée a été insuffisamment informée et n'a pu se prononcer valablement ; en fait il s'agit là d'arguments qui sont d'abord de circonstance et d'autre part, ces objections visent, au-delà du projet lui-même, une procédure, un système dont l'esprit démocratique est contesté : y répondre risquerait d'entraîner dans une polémique d'ordre politique déplacée dans le cadre de cet ouvrage.

Enfin, ce projet est attaqué sur le fond, et un exposé peut alors être valablement tenté, dans le domaine agricole et dans le domaine écologique proprement dit. Dans le premier, on placera le problème des terres à exproprier et celui de l'eau, dans le deuxième se situe l'impact sur la faune et la flore, ainsi que sur les sites.

### Impact sur l'agriculture

#### Impact sur le foncier

Les chiffres les plus fantaisistes ont circulé à ce propos. Le dossier d'enquête d'utilité publique est pourtant très précis à cet égard : « les emprises de liaison Saône-Rhin portent approximativement sur 2 000 ha de domaine public et 4 300 ha de domaine privé. Les acquisitions foncières correspondantes porteront sur :

- 1 400 ha de terres de culture,
- 1 800 ha de prairies,
- 1 100 ha de terres incultes, taillis et bois. »

C'est important, mais non démesuré par rapport à une autoroute ou par rapport au prélèvement foncier annuel pratiqué dans ces régions pour des ouvrages publics, habitations, etc.

Deux questions au moins peuvent se poser :

— Y a-t-il eu ou non effort pour réduire au maximum l'emprise nécessaire ? Sous la pression des agriculteurs et des collectivités locales, il semble, à la lecture de l'avant-projet, à l'étude de l'évolution de la procédure, qu'un effort ait été accompli, que reconnaissent d'ailleurs certaines instances représentatives du monde agricole.

— Mais l'intérêt se déplace sur la seconde question qui est celle de l'indemnisation de ces terres. Doit-elle se faire en terres ou en argent ? Peut-on garantir l'emploi des agriculteurs ?

Tous ces problèmes concrets, réels, se posent à propos du projet comme à propos de n'importe quel projet de travaux publics d'envergure dévoreur d'espace. La réponse ne peut varier beaucoup hors des deux éléments suivants : l'assurance formelle, naturelle que les lois et règlements en vigueur s'appliqueront, la constatation que l'absence d'un maître d'ouvrage véritablement responsable ont compliqué considérablement le problème. Ces lois et décrets, ce choix de maître d'ouvrage dépendent d'instances politiques. Porter un jugement sur leur bien-fondé excèderait donc le simple cadre de cet exposé qui se limite à Rhin-Rhône. Tout au plus est-il possible d'estimer que la nomination de la CNR comme maître d'ouvrage, facilitera de façon notable la solution de ces problèmes, en donnant aux organisations agricoles un interlocuteur unique, valable et expérimenté.

### **Problèmes relatifs aux eaux**

L'eau ne concerne pas seulement les agriculteurs, mais bien tous les habitants de la vallée. Sur cette question, on a pu remarquer, depuis l'étude réalisée par la Compagnie nationale du Rhône, une sensibilité très poussée. C'est dans ce domaine sans doute que les efforts d'information ont été les plus nombreux et les plus constants. Mais c'est dans ce domaine aussi qu'ils ont été les plus infructueux.

Les craintes les plus diverses ont cours et vont de celle de l'assèchement généralisé de l'ensemble des vallées touchées, à celle de l'envasement complet du Doubs.

Il n'est pas possible de tout développer ici. Il apparaît toutefois que deux questions reviennent constamment : le problème des nappes phréatiques, et la sauvegarde du Doubs. Sur ces deux questions, les réponses des techniciens ont rarement été aussi claires :

— Il existe actuellement des procédés tout à fait au point, ayant fait leurs preuves, permettant une protection quasi absolue des nappes phréatiques. Ils seront appliqués en l'espèce sans problèmes particuliers.

— L'opération « Sauvetage du Doubs » n'est absolument pas remise en cause par les travaux de mise à grand gabarit. En particulier, les menaces brandies un peu partout quant à la pollution du Doubs, rivière propre, par le Rhin « égout de l'Europe », sont totalement vaines : le Rhin à Niffer n'est pas plus pollué actuellement que le Doubs à Besançon, et des efforts de dépollution importants y sont engagés. Surtout, le projet ne prévoit aucun transfert d'eau du Doubs dans le Rhin, des pompages sur les deux versants assurant l'alimentation en eau nécessaire en période de sécheresse.

Sur ces deux points néanmoins, une enquête d'opinion publique donnerait sans doute des résultats peu satisfaisants quant à l'effet produit par les réponses. Tout est utilisé par certains, quelquefois à la limite de la bonne

ou de la mauvaise foi. Ainsi l'auteur de ces lignes est-il sûr que certains lecteurs ne manqueront pas d'observer que sur le transfert d'eau du Rhin dans le Doubs, il a été répondu d'abord que le Rhin n'est pas pollué, et ensuite seulement qu'il n'y aurait pas de transfert. Cette tentative de justification d'un transfert qui n'existerait pas ne démontrerait-elle pas que ce transfert existera finalement ? Les autres lecteurs jugeront si cette duplicité soupçonnée existe ou bien si cette réponse en deux temps ne visait pas tout simplement à une information plus complète.

Il s'agit d'un exemple qui veut montrer la difficulté du dialogue. Il n'est pas possible, néanmoins, de conclure sur ce point sans parler du thème-clé, du mot qui fait peur, c'est-à-dire le mot « pollution ». Existe-t-il des risques de pollution à propos du Canal ? A cet égard, il faut reconnaître que la voie d'eau se présente plutôt mieux que les autres modes de transport. Mais on a pu accuser le Canal de pollution indirecte, grâce à l'industrialisation qu'il favorise. C'est là d'abord accepter qu'il soit un facteur d'industrialisation, et donc renoncer à toute argumentation relative à la pseudo non-rentabilité du projet, mais c'est aussi admettre que la lutte engagée actuellement contre les méfaits de l'industrie est vaine. Or, on sait maintenant que l'arsenal législatif et technique mis en place depuis plus de dix ans, permet d'attaquer le mal et d'en venir à bout. L'exemple des agences de bassin (4) le prouve amplement. Ce qui est possible pour des industries et des urbanisations existantes, le sera *a fortiori* pour des installations nouvelles.

### **Impact sur la flore, la faune et les sites**

On aborde là un problème où les discussions byzantines sont légion. Chacun produit ses experts ; rien ne permet de trancher de façon rigoureusement objective dans un sens ou dans un autre pour le profane ; il apparaît comme probable que les travaux auront des effets plus ou moins dommageables, mais toute la difficulté est dans le plus ou moins.

Certaines espèces de poissons seront préservées, d'autres favorisées, d'autres enfin seront « empêchées de vivre ». Comment juger de la valeur d'une espèce par rapport à celle des autres ?

Certains sites seront détruits. Ceux, classés, qui seront touchés sont rares, au nombre de cinq. Des études architecturales seront entreprises pour réduire, et cela semble possible, les inconvénients que pourrait présenter le projet. Il est évident que l'insertion des termes « et cela semble possible », implique un acte de confiance auquel se refuseront certains. Sur les paysages, tout peut également être dit ; la « bétonnisation » du Doubs, du moins de sa vallée, annoncée par certains est écartée par d'autres personnes étudiant sérieusement le dossier. Les craintes les plus couramment exprimées sont celles d'une uniformisation et de l'« artificialisation » des fonds de la vallée. Il a été répondu sur ce point que des études paysagères sérieuses sont et seront entreprises, garantissant un minimum de risques, et des visites ont

---

(4) Sur ces dernières, voir *Le développement de l'action des agences financières de bassin durant le VI<sup>e</sup> Plan*, Collection *Environnement*, n° 10, La Documentation française, Paris, 1972.

été organisées sur des voies d'eau existantes et comparables, comme le Main et la Moselle aux alentours de Trèves. Bien sûr, aucune comparaison n'est parfaitement valable, mais l'opinion unanime des participants à ces voyages est qu'il existe une possibilité de réaliser une voie d'eau à grand gabarit qui ne massacre absolument pas le paysage, bien au contraire.

Il serait sans doute nécessaire de développer longuement tous ces points et d'autres encore dans ce même domaine, pour satisfaire les besoins légitimes d'information de certains, mais nous déborderions du sujet de cette étude. Il est toutefois possible de souligner encore quelques points :

— Ce projet n'a rien de gigantesque. Il ne s'agit pas du « chantier du siècle ». C'est un projet important, mais il ne bat aucun record, et fait appel à des techniques classiques et éprouvées. Ce serait montrer un singulier manque de confiance dans les capacités de l'homme que de le croire incapable de réaliser un tel ouvrage en respectant les contraintes du cadre de vie. Si Rhin-Rhône ne doit pas être construit pour des raisons écologiques, on peut s'interroger sur le point de savoir s'il existe au monde des voies d'eau aménageables à grand gabarit...

— Il n'est pas sûr qu'un bilan dressé objectivement dans le domaine de l'écologie ne puisse faire apparaître un solde positif de l'opération.

Atteintes à certains sites, nuisances des travaux, dangers pour certaines flores et faunes, nécessité d'un contrôle rigoureux et d'études précises, il est possible d'admettre que ce sont des risques de l'opération, mais il faut également admettre les avantages du transport fluvial du point de vue de l'absence de pollution, de l'encombrement réduit, du silence. L'amélioration de la qualité de la vie sera due aussi à une meilleure protection contre les inondations, et surtout à l'aménagement des plans d'eau et des zones de loisirs prévues dans le projet (près de 500 ha) et au développement du tourisme, à l'exemple des vallées du Rhin et de la Moselle.

Parler, à propos du canal Rhin-Rhône d'une « monstruosité écologique », paraît très excessif. Croire qu'il est possible de réaliser des travaux sur plus de 230 km de longueur, en passant notamment par l'une des plus belles vallées de France, celle du Doubs, en déplaçant des millions de mètres cubes de terre sans causer le moindre tort, au moins momentanément, à l'environnement, n'est également pas recevable. Le dialogue doit donc se situer entre ces deux extrêmes.

---

## Conclusion

---

— Touchant directement à deux politiques, celle des transports et celle de l'aménagement du territoire, indirectement à beaucoup d'autres, telles que la politique industrielle et la politique européenne,

— Devant être financé exclusivement par des fonds publics et donc dépendant des choix d'instances politiques,

— Ayant été l'objet de prises de position d'hommes politiques de premier plan,

— Le projet mer du Nord-Méditerranée est bien un projet politique, dans le sens précis qu'a ce dernier qualificatif.

Mais, quelle que soit la politique économique suivie, l'union européenne, et donc la nécessité de la compétitivité des entreprises françaises, la crise mondiale de l'énergie, la nouvelle chance qui résulte du transport fluvial, la crise de l'emploi, et par conséquent le recours aux grands travaux et à leurs effets induits, restent des données qui ont comme conséquence de faire apparaître la nécessité d'aménager à grand gabarit le canal du Rhône au Rhin.

Les problèmes techniques sont maîtrisés de nos jours grâce aux compétences acquises de par l'expérience. Les problèmes financiers ne se situent pas à l'aval, mais à l'amont du choix politique. Les problèmes écologiques peuvent être surmontés techniquement, mais le coût des solutions dépend de choix politiques indépendants du projet lui-même.

L'historique du projet débutait cet ouvrage par une citation de Tacite décrivant les obstacles auxquels pouvait se heurter, et s'est effectivement heurté, un tel projet. Cette étude se terminera par une citation du Président de la République, en montrant de belle manière l'intérêt :

« Créer le fleuve, a-t-on écrit. Créer le fleuve, pour irriguer l'économie et pour unir les hommes. Grand projet qui marquera la volonté de la France d'orienter elle-même le développement de son économie, et, à l'image de ceux qui traçaient jadis à la charrue le contour des villes à naître, dessiner sur son sol les lignes de son destin. » V. Giscard d'Estaing (Dijon, 24 novembre 1975).

---

## Bibliographie

---

### Ouvrages

- BARRIERE (C.) — « L'aménagement du Rhône », *Notes et Etudes documentaires*, n° 3 842 - 3 843, La Documentation française, Paris, 1971 (épuisé).
- BAZIN (J.-F.) — « Bourgogne de 1975 à 1985 », *Informations et conjoncture*, 1976.
- BECRIAUX (R.) — « Languedoc-Roussillon de 1975 à 1985 », *Informations et conjoncture*, 1976.
- BLOCH-MORHANGE (L.), MEYRONNEINC (G.) — « Alsace de 1975 à 1985 », *Informations et conjoncture*, 1976.
- CHAPULUT (J.-M.), FREBAULT (J.), PELLEGRIN (J.) — *Le marché des transports*, Le Seuil, Paris, 1970.
- Commissariat général au plan, *Les transports*, A. Colin, Paris, 1972.
- DERIOL (C.) — *Lyon, ville mondiale*, Stock, Paris, 1971.
- DORNIER (L.) — « Franche-Comté de 1975 à 1985 », *Informations et conjoncture*, 1977.
- Le guide de la France polluée, collectif 78, Fayolle, 1978.
- JUILLARD (E.) — *L'Europe rhénane*, A. Colin, Paris, 1968.
- KLEINSCHMAYER (R.) — *L'économie alsacienne en question*, Alsatia, Colmar, 1977.
- MASSÉ (P.-L.) — *Le plan ou l'anti-hasard*, NRF, Paris, 1965.
- MONOD (J.) — *Transformation d'un pays*, Fayard, Paris, 1974.
- MONOD (J.), CASTELBAJAC (P. de) — *L'aménagement du territoire*, PUF, Paris, 1978.
- MORICE (L.) — *Les transports fluviaux*, PUF, Paris, 1968.
- PIERRON (R.), PUJAS (P.) — « Rhône-Alpes de 1975 à 1985 », *Informations et conjoncture*, 1976.
- PFLIMLIN (P.), UHRICH (R.) — *L'Alsace, destin et volonté*, Calman-Lévy, Paris, 1963.

- RICHARDOT (J.-P.) — *Rhône-Alpes, clef pour l'Europe*, Robert Laffont, Paris, 1971.
- RITTER (J.) — *Le Rhin*, PUF, Paris, 1968.  
— *Le Rhône*, PUF, Paris, 1968.
- SCHAR (D.) — *Strasbourg, ville française*, Stock, Paris, 1971.
- TOURNIER (G.) — *Le Rhône, dieu conquis*, Plon, Paris, 1952.  
— *Le Rhône, fleuve-dieu, vous parle*, Plon, Paris, 1957.  
— *La vallée impériale, couloir de l'Europe*, Audin, Lyon, 1977.
- UHRICH (R.) — *Pour une économie alsacienne réconciliée*, Alsatia, Paris, 1977.
- VAUTRAVERS (C.) — *Marseille, l'équilibre du Sud*, Stock, Paris, 1970.  
— « Provence-Alpes-Côte d'Azur », *Informations et conjoncture*, 1976.
- VIANSSON (L.) — *Histoire du canal de l'Est*, Nancy, 1882.

### Etudes, thèses et rapports

- CAPPERON (L.) — *Aspects de la politique maritime et portuaire dans l'Europe des Six*, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, 1973 ; Paris I, Panthéon-Sorbonne.
- CERLIC — *La liaison Rhin-Méditerranée et les économies régionales*, janvier 1976 (disponible à la Société d'Etudes mer du Nord-Méditerranée).
- CHRUSZEZ (J.-P.) — *Perspectives d'avenir de l'artisanat batelier*, Direction régionale de la navigation Nord-Pas-de-Calais, 1977.
- Compagnie nationale du Rhône — *Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle*, Lyon.
- Direction régionale de la navigation Nord-Pas-de-Calais — *Voie d'eau - SNCF : Au-delà du miroir*, 1977.
- KAMMERER (L.) — *Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « Canal Rhin-Rhône »* ; thèse de doctorat pour le 3<sup>e</sup> cycle, Paris IX, 1978.
- LILLE (F.), CHABAUD (D.), MASON (F.), MESLIER (P.), JUBELIN (L.) — *La Batellerie*, GETRAM, 1976.  
— *L'artisanat batelier dans la crise*, GETRAM, 1978.
- Office national de la navigation — *Statistiques annuelles de la navigation intérieure*.
- Rapport sur l'adaptation du VII<sup>e</sup> plan (\*)*, La Documentation française, Paris, 1978 (épuisé).

(\*) La Documentation française a également publié le texte du VII<sup>e</sup> plan de développement économique et social.

*Rapport sur les principales options du VIII<sup>e</sup> plan*, La Documentation française, Paris, 1979.

SCHREIBER (M.) — *L'axe mer du Nord-Méditerranée, la régionalisation française et l'Europe*; thèse de doctorat d'Etat, Paris II, 1979.

Société d'étude mer du Nord-Méditerranée — *Rapports du Conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle*.

*Tendance et contre-tendance en milieu urbain : le cas complexe industrialoportuaire de Fos-sur-mer*, Recherche pour la DGRST, 2 tomes.

## Revues

*Bulletin Rhône-Rhin*, édité par le Groupement interconsulaire Rhin-Rhône et l'Association mer du Nord-Méditerranée depuis mars 1977; publication à périodicité variable (16 numéros parus).

*Cahiers de documentation de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille*. Une série de numéros spéciaux ont été consacrés au projet mer du Nord-Méditerranée; le plus récent date du quatrième trimestre 1973 et est intitulé « Marseille et le Rhône ».

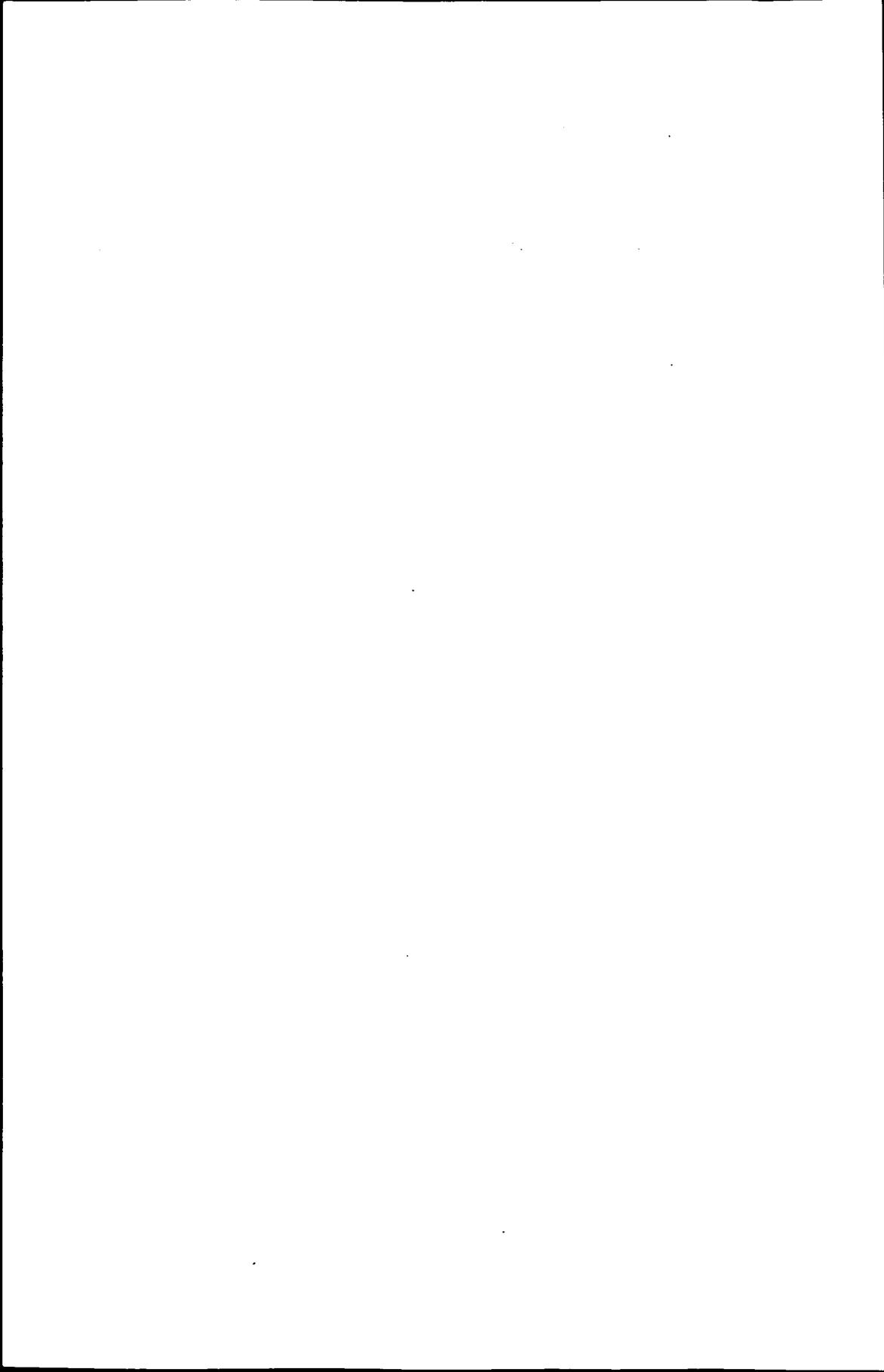
*Equipped, logement, transports* (Paris) (cette revue a, aujourd'hui, disparu) :

- MOGARAY (A.), SUDREAU (P.), RICARD (R.) — « Equipement et développement du sillon rhodanien et du Sud-Est français », n° 57, mars-avril 1971.
- « Le transport français dans la vie internationale », numéro spécial, n° 58-59, mai-juin 1971.
- « Ports maritimes et voies navigables », numéro spécial, n° 105, avril-mai 1977.

*Revue de la navigation fluviale européenne, ports et industries* (Strasbourg) : Toute la collection et, particulièrement, le numéro spécial « Rhin-Rhône », n° 11, 10 juin 1976.

*Transports* (Paris) :

- MARCHAL (M.) — « L'avenir de la navigation intérieure et son rôle dans le développement des axes économiques », n° 162, mai 1971.
- « Conditions de transport dans le Grand Delta », n° 170, février 1971.
- MARCHAL (M.) — « Trois axes fluviaux de transport et de développement : le Rhin, le Rhône, le Danube », n° 201, avril-mai 1975.
- SOULAGE (F.) — « La liaison Rhin-Méditerranée, instrument essentiel du développement économique », n° 216, octobre 1976.
- « Les transports fluviaux dans la CEE » (compte rendu d'un séminaire sur ce sujet, qui date de décembre 1971), février-mars 1973.



---

## Troisième partie

---

**Quelques  
prises de position**

Les textes présentés jusqu'ici ont surtout exprimé le point de vue des spécialistes.

Il nous a semblé nécessaire de les compléter par quelques extraits de déclarations, commentaires ou articles présentant les positions de certaines personnalités ou formations.

Toujours dans le souci de fournir un dossier équilibré, nous avons sélectionné trois opinions de partisans du projet et trois opinions d'adversaires du projet.

## Des partisans du projet

Intervention de M. Pierre Pffimlin (\*) à l'Assemblée nationale

Deuxième séance du 4 novembre 1965

Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs, après M. Mondon je voudrais dire que, dans le cadre de ce V<sup>e</sup> plan, nous avons examiné avec une attention particulière tout ce qui concerne le Rhin-Rhône ou, si l'on préfère, l'axe économique mer du Nord-Méditerranée, et que les éléments que nous avons découverts nous ont causé une certaine déception, qu'il est de mon devoir d'exprimer.

Nous nous souvenons qu'à l'orée du IV<sup>e</sup> plan le Gouvernement, par la procédure très remarquée d'une lettre rectificative, avait manifesté sa volonté de réaliser cet axe. Voici que, à la veille de l'entrée en vigueur du V<sup>e</sup> plan, nous sommes obligés de constater que les crédits prévus pour cette réalisation sont enfermés dans des limites financières étroites : environ 432 millions de francs dont 224 au titre du rattrapage, ce qui ne laisse que 208 millions pour les opérations nouvelles. Même dans le cadre, évidemment modeste, des 1 850 millions affectés à l'ensemble des voies navigables françaises, on peut penser que la part attribuée à ce grand dessein qu'est le Rhin-Rhône est extrêmement faible. Si nous considérons les crédits qui lui seront affectés dans le budget de 1966, nous voyons qu'à cette cadence il faudrait plusieurs dizaines d'années pour que l'axe soit achevé.

On me permettra de revenir brièvement sur l'ensemble des motivations qu'il faut avoir présentes à l'esprit.

---

(\*) Alors député MRP du Bas-Rhin, maire de Strasbourg.

Il s'agit d'un axe économique, mais plus spécialement d'un canal à grand gabarit européen, comme on dit, c'est-à-dire d'un canal pouvant recevoir des chalands de 1 350 tonnes ou des convois poussés de 3 000 tonnes. Il est peut-être bon de relever à ce propos que la navigation française a été la première à introduire sur le Rhin cette technique nouvelle venue d'outre-Atlantique et qu'elle s'est ainsi placée à la pointe du progrès.

Gabarit européen. Ces deux mots nous conduisent à considérer le problème dans une perspective européenne.

Vous avez, hier, monsieur le Premier ministre, souhaité que le Marché commun subsiste. Je n'étonnerai personne dans cette assemblée en disant que je partage votre souhait et même si j'ose dire, avec beaucoup d'intensité.

Mais vous avez dit aussi, évoquant une hypothèse pessimiste, que si, par malheur — c'est moi qui ajoute « par malheur », par une sorte d'interpolation que vous me pardonnerez — le Marché commun venait à disparaître, nous devrions tout de suite nous placer dans la perspective d'une compétition internationale. Et vous avez ainsi, fidèle à l'une des idées maîtresses du plan, écarté l'hypothèse du repli sur une économie malthusienne et protectionniste.

Par conséquent, laissant délibérément de côté le grand débat sur le Marché commun qu'il ne m'appartient pas d'aborder ce soir, je me place dans la perspective d'une compétition. Comment se présente le problème ?

On peut penser que, dans les années et les décennies à venir, la diffusion du progrès technique fera que les différences de productivité entre les industries nationales iront en s'atténuant. Le temps n'est plus où les secrets de fabrication étaient jalousement gardés et où leur exportation était punie de mort. Il y aura donc une sorte d'égalisation technique.

En ce qui concerne les charges sociales, il faut souhaiter que le principe de l'harmonisation, qui, à la demande de la France, a été introduit dans le Traité de Rome, devienne de plus en plus une réalité et que les charges sociales ne soient plus un facteur de discrimination.

Lorsque nous nous trouverons dans une Europe où toute le monde disposera des mêmes techniques et supportera les mêmes charges sociales et fiscales, quel sera finalement l'élément de discrimination décisif dans la concurrence ? Ce sera le facteur distance.

Pour la France, cette considération revêt une importance particulière car beaucoup de Français, examinant la carte économique de l'Europe, s'inquiètent en constatant que les zones de haute puissance économique se situent dans une partie du territoire européen, que d'aucuns rapprochent de l'ancienne Lotharingie, et qu'une grande partie du territoire national est éloignée de ces zones. Il y a là, en effet, un problème.

Mais il se trouve que le progrès en matière de voies de communication est un moyen précisément d'écartier ce handicap. Il se produit, lorsqu'on crée de nouvelles voies de communication, un phénomène que les économistes appel-

lent la contraction de la distance. On peut, en créant de grands axes de communication, raccorder aux zones les plus actives et les plus dynamiques de l'économie européenne des portions considérables du territoire national.

Je crois que c'est à cette idée maîtresse que devrait correspondre la réalisation de l'axe Rhin-Rhône. En effet, elle changerait très profondément la position et les perspectives de bon nombre de régions à l'égard de l'économie européenne. Je commencerai — pour ne pas encourir le reproche de faire du régionalisme au mauvais sens du mot — par l'extrémité de l'axe la plus éloignée de la région que je représente, celle de Marseille.

Les travaux du Groupe de travail Bouilloche, dont on ne saurait dire qu'ils ont été inspirés par une très grande partialité en faveur de l'axe Rhin-Rhône, ont démontré que le Rhin-Rhône permettra d'étendre l'arrière-pays du port de Marseille jusqu'à Coblenze. Comme les Allemands, pour leur part, ont décidé de relier le Rhin au Danube et qu'ils poursuivent activement la réalisation de cet axe fluvial, il n'est pas excessif d'imaginer, à la lumière du rapport Bouilloche, que le port de Marseille — que l'évolution qui se produit en Méditerranée place devant de redoutables problèmes de reconversion — verra un jour son arrière-pays pénétrer au cœur de l'Europe centrale.

Si nous considérons ensuite les vingt-deux départements qui s'échelonnent de Marseille à Metz et à Strasbourg, nous voyons qu'un tiers de la France, par la vertu du grand axe de communication, sera directement raccordé aux zones les plus actives, les plus prospères de l'Europe, et sera par conséquent entraîné dans la dynamique de l'économie européenne.

On nous objectera sans doute qu'il s'agit là de considérations générales. Voyons donc les calculs de rentabilité. On en a fait beaucoup, et de très savants. Je pense ici encore à ceux du dossier Bouilloche et je ne crois pas que ceux qu'on a faits depuis lors soient très différents.

On s'est fondé sur des hypothèses et il était impossible de procéder autrement. On a retenu notamment un taux d'actualisation de 7 %, ce qui correspond à un loyer de l'argent assez élevé, mais on peut espérer que vos efforts finiront par permettre un certain abaissement de ce loyer.

Par ailleurs, on s'est penché sur l'hypothèse d'une progression du trafic de 3,5 % par an, correspondant à une progression de la production industrielle qui, vers 1975, serait de l'ordre de 4 %.

Qu'il me soit permis de dire que ce sont là des hypothèses très modestes et même pessimistes. Nous avons fort heureusement connu des taux de progression de la production industrielle très supérieurs à 4 % et si, actuellement, nous observons un certain ralentissement, pour des raisons que nous connaissons bien, on peut espérer, en se plaçant dans l'horizon 75 ou 80, c'est-à-dire au moment où l'axe Rhin-Rhône sera réalisé, que nous connaîtrons alors une expansion plus rapide et que nous franchirons par conséquent le seuil de rentabilité. Il suffit en effet de modifier très peu les hypothèses de base des experts pour qu'une opération considérée comme non rentable devienne rentable.

Mais ce qu'il faut souligner, c'est que dans toutes ces hypothèses on a perdu de vue ce que l'on appelle parfois la « fécondité » de la voie d'eau. Je sais que tout le monde ne la reconnaît pas, mais elle me paraît évidente.

Que l'on considère, outre-Atlantique, le cas de l'Ohio et celui de la vallée du Tennessee ou, en Allemagne, l'exemple du Main et celui du Neckar, on voit partout que la création d'une voie d'eau est suivie d'un mouvement d'investissements industriels considérable. Nous sommes témoins des transformations qui se sont produites dans le Haut-Rhin, où il a suffi de créer des tronçons de canal — je parle du Grand canal d'Alsace — pour que des zones naguère déshéritées bénéficient d'un essor industriel important.

Bien entendu, de telles perspectives échappent aux calculs précis et conduisent à envisager des développements que personne ne peut mesurer : il n'y a pas d'appareil qui permette de chiffrer les transports qui naîtront de la création d'industries nouvelles.

Mais, encore une fois, les calculs de rentabilité qu'on nous oppose reposent sur des hypothèses d'expansion inférieures aux taux que nous avons déjà enregistrés pour l'ensemble de la France et l'on peut espérer que, sur un axe privilégié, le taux d'expansion serait supérieur à la moyenne nationale. C'est pourquoi je suis plus optimiste que certains techniciens et j'ai plus encore que vous, monsieur le Premier ministre, foi dans l'avenir.

Voilà pour la rentabilité. Mais il est d'autres raisons.

A juste titre, le Gouvernement a demandé que cette affaire ne soit pas étudiée seulement sous l'angle des transports, mais qu'elle le soit aussi dans la perspective de l'aménagement du territoire. L'axe Rhin-Rhône peut être en effet le moyen de réaliser un meilleur équilibre entre les régions françaises et particulièrement entre Paris et la province.

On s'efforce de lutter contre les excès de la concentration parisienne. Nos collègues parisiens savent bien que ce n'est pas par hostilité à l'égard de notre capitale. Dans l'intérêt même des Parisiens il faut écarter le risque d'asphyxie qui menace l'agglomération parisienne. Il faut aussi éviter le gonflement des frais généraux de la nation qui résulterait d'une croissance exagérée de cette agglomération. Si l'on considère le coût de certaines opérations nécessaires, telles que le métro régional, si l'on compare le coût de l'implantation d'un habitant dans la région parisienne et en province, il est certain que tous les Français ont intérêt à ce que soit réalisé un meilleur équilibre.

C'est sans doute la raison pour laquelle le Gouvernement s'efforce d'équilibrer, par la création de métropoles régionales, la croissance parisienne.

Mais il est peut-être un moyen plus efficace encore de soutenir cette croissance dans des limites raisonnables, c'est de favoriser ce qu'on appelle l'urbanisation linéaire, c'est-à-dire la création de grands axes économiques au long desquels peut se former un chapelet d'agglomérations. L'axe Rhin-Rhône, outre son intérêt sur le plan des transports, peut être un élément décisif du rééquilibrage de la France. Il permettra d'éviter que le poids de l'agglomération parisienne ne pèse trop lourdement sur nos finances et sur notre économie.

Est-ce que la répartition des crédits en matière de voies navigables correspond exactement à ce souci ? On peut en douter. Loin de moi l'idée de nier la justification des crédits qui sont affectés à l'aménagement de la basse Seine. En ce qui concerne la haute Seine, les crédits prévus peuvent aussi présenter un certain intérêt ; je ne prétends pas qu'il y ait gaspillage. Mais si l'on répétait en matière de voies navigables l'erreur commise au dix-neuvième siècle en matière de voies ferrées, si l'on concevait un réseau de voies navigables convergeant vers Paris, on aboutirait à aggraver les inconvénients de cette concentration parisienne que chacun réprouve. Cette erreur doit être absolument évitée.

Or nous sommes obligés de constater que l'axe Rhin-Rhône est faiblement doté tandis que les projets visant à détourner vers Paris et la Seine certains courants sont mieux traités.

J'entends bien qu'on se tourne parfois vers les régions de l'Est en faisant valoir qu'elles peuvent avoir intérêt à un tel raccordement. Je crois savoir que la Lorraine, pour sa part, a choisi. Elle considère que son avenir est sur l'axe Nord-Sud. M. Mondon, beaucoup plus qualifié que moi sur ce point, a dit très nettement que sa région, spécialement la sidérurgie lorraine, souhaite vivement une jonction avec le Sud-Est de la France jusqu'au golfe de Fos. C'est une option économiquement justifiée, qui se situe en même temps dans la perspective d'un raisonnable aménagement du territoire.

Qu'il me soit permis de dire aussi un mot de l'Alsace. Cette région souffre d'une légende de prospérité. Nous sommes heureux, certes, que nos visiteurs emportent de notre petit pays une impression favorable, celle d'une région active où l'habitat est plaisant et où il fait bon vivre. Mais certaines apparences peuvent être trompeuses. En Alsace la densité de population est le double de la densité moyenne française. Par conséquent, le revenu régional global — notion qui n'a d'ailleurs pas encore pu être cernée exactement — est divisé par un nombre double de bénéficiaires. Quand on consulte les statistiques du revenu par habitant, on voit que celui-ci, dans notre région, n'est pas supérieur à la moyenne française, c'est-à-dire qu'il est relativement modeste.

Par ailleurs, nous souffrons du fait que nos structures industrielles sont anciennes et fragiles. Le malaise qui s'est emparé du Haut-Rhin et qui a pris récemment des formes spectaculaires, montre que la situation est vraiment sérieuse.

Depuis 1954, 372 établissements industriels ont fermé leurs portes en Alsace, de quoi est résultée la perte de 26 000 emplois.

Des implantations d'industries nouvelles ont compensé partiellement cette perte, mais depuis deux ou trois ans le courant d'implantations est presque tari, de sorte que cette région qui naguère s'était placée à l'avant-garde du développement industriel et du progrès agricole, est aujourd'hui gravement atteinte. Il y a des chômeurs et beaucoup d'ouvriers se demandent si l'usine qui les nourrit ne va pas bientôt fermer ses portes. De plus en plus l'inquiétude tend à prendre des formes aiguës. Cela pose des problèmes dont nous savons que le Gouvernement se préoccupe.

Quelle est, face à ces problèmes, la chance de l'Alsace ? Par un remarquable retournement de l'histoire, cette chance réside dans la situation géographique qui nous a valu tant d'avatars dans le passé. L'Alsace vit sur une frontière qui a été longtemps menacée. On y a pratiqué avant la guerre la politique dite du glacis que personne n'a oubliée. Grâce à l'ouverture du Marché commun européen, notre situation géographique est devenue favorable. Le Rhin est l'axe essentiel de l'économie européenne en voie de formation, de sorte que, seule province rhénane française, elle peut apparaître aujourd'hui comme privilégiée.

Encore faut-il valoriser cette situation. L'axe Rhin-Rhône permettra à l'Alsace de jouer le rôle de trait d'union auquel elle est prédestinée en favorisant l'insertion de l'économie française dans l'économie européenne.

Il me faut, à ce propos, évoquer l'hypothèse où le Gouvernement réaliserait l'axe Rhin-Rhône, mais seulement par la branche lorraine. Je suis reconnaissant à mes collègues lorrains, et particulièrement à M. Mondon, qui ont été les premiers à montrer dans ce débat la nécessité de réaliser la branche alsacienne. De mon côté, je suis absolument convaincu de la nécessité de réaliser simultanément la branche lorraine.

Mais je ne puis ignorer que les indications contenues dans le V<sup>e</sup> plan dans sa forme actuelle semblent signifier qu'une discrimination est opérée entre les deux branches, que la branche alsacienne risque de ne pas être retenue, et qu'en tout cas aucune réalisation n'est prévue sur cette branche dans le cadre du V<sup>e</sup> plan.

Monsieur le Premier ministre, s'il en était ainsi, ce serait extrêmement grave. Les conséquences pour l'Alsace seraient désastreuses. Une telle décision signifierait que l'Alsace serait frustrée des avantages à peine naissants de sa situation géographique. Le Rhin, cette merveilleuse voie de communication que la nature nous a donnée, serait en quelque sorte transféré à l'ouest des Vosges. Il en résulterait inéluctablement que le courant des investissements se détournerait de notre région. Les perspectives, dès lors, deviendraient très sombres. L'Alsace ne serait plus qu'un cul-de-sac à l'extrémité sud d'une économie rhénane à dominante étrangère. Son seul avenir et sa seule chance seraient de devenir satellite de cette économie. L'on est ainsi conduit à évoquer des souvenirs historiques, le temps où sous l'Ancien Régime, au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'Alsace était dans le vocabulaire officiel une province « à l'instar de l'étranger effectif ». Son évolution économique se déroulait alors en dehors de la sphère de l'économie française.

Au contraire, la réalisation du projet Rhin-Rhône par la voie alsacienne et franc-comtoise aurait, entre autres, l'immense avantage d'ancrer solidement l'Alsace dans une économie française dont le développement serait orienté vers le marché européen. Elle deviendrait pour les industries françaises exportatrices le meilleur des tremplins. Trait d'union entre la Méditerranée et le bassin rhénan, elle pourrait accomplir sa vocation européenne, dans l'intérêt de l'économie française tout entière.

*J'insiste donc pour que l'hypothèse que j'ai évoquée, celle de l'abandon de la branche alsacienne, soit résolument écartée. Le risque qu'elle comporterait*

est en quelque sorte préfiguré par les mouvements migratoires auxquels nous assistons actuellement. Nous vous disions récemment, monsieur le Premier ministre, que 11 000 travailleurs alsaciens franchissent chaque jour la frontière pour aller travailler en Suisse et en Allemagne. Les derniers chiffres dont j'ai eu connaissance montrent que pour le seul Bas-Rhin le nombre de ces travailleurs a passé de 3 800 à 5 200. Je ne connais pas les chiffres concernant le Haut-Rhin, mais je ne crois pas exagérer en disant que le nombre total de travailleurs migrants avoisine maintenant 14 000 pour l'ensemble de l'Alsace.

Je ne veux pas dramatiser ce phénomène ; il constitue tout de même un signe avertisseur. Il montre qu'une dénivellation économique s'établit actuellement entre la province rhénane française et son voisin, le pays de Bade-Wurtemberg qui, parmi les pays de la République fédérale allemande, est le plus dynamique, celui où le taux d'expansion est le plus rapide. Il est vrai que cette expansion est favorisée par un certain nombre de mesures prises par les autorités allemandes en matière de crédit, grâce auxquelles s'implantent sur nos frontières, de plus en plus nombreuses, des usines qui font appel à la main-d'œuvre française. Ce phénomène peut, à la rigueur, être considéré comme admissible, s'il n'a qu'un caractère transitoire, mais il serait grave s'il conduisait à un déséquilibre qui nous obligerait à envisager l'avenir économique de l'Alsace dans une perspective qui la situerait en marge de l'économie nationale. C'est pourquoi nous vous serions très reconnaissants, monsieur le Premier ministre, si vous vouliez bien envisager d'apporter au plan, sur ce point, un correctif qui ouvrirait une autre perspective.

M. Mondon a pris l'initiative de déposer un amendement auquel j'ai donné ma signature. Il tend à concrétiser sur le terrain la volonté du Gouvernement de réaliser simultanément la branche alsacienne et la branche lorraine en prévoyant quelques crédits pour une amorce de réalisation sur le tracé alsacien de Mulhouse à Altkirch.

En outre, nous demandons, par cet amendement, que le Gouvernement affirme dès à présent sa volonté d'aller au-delà de Neuves-Maisons et d'Altkirch, en amorçant la progression vers Corre sur la voie lorraine, vers Besançon sur la voie alsacienne et franc-comtoise.

En d'autres termes, nous souhaitons que le Gouvernement marque son intention d'entreprendre le plus tôt possible le franchissement des seuils, car c'est ce franchissement qui sera l'acte décisif qui donnera à la grande entreprise un caractère véritablement irréversible.

Je souhaite vivement que le Gouvernement veuille bien accepter l'amendement de M. Mondon.

J'ai parlé d'intérêts régionaux, mais je ne voudrais pas ici donner l'impression que je ne pense qu'à ma région et aux régions voisines. J'estime que la réalisation de l'axe Rhin-Rhône ne peut porter préjudice à aucune autre région. Il s'agit pour les trois branches — car il convient à la branche lorraine et à la branche alsacienne, d'adjoindre la branche mosane — d'un investissement total d'environ 3 milliards et demi de francs dont nous savons bien que, les choses étant ce qu'elles sont, il s'étalera sur trois plans, c'est-à-dire sur au moins

quinze ans. Il est difficile d'admettre qu'un investissement de cet ordre soit, pour nos finances, une charge telle qu'elle puisse compromettre la réalisation d'autres projets. Il ne représente en effet qu'une fraction très faible de l'ensemble de nos investissements publics.

Au surplus, on peut penser que sur l'axe Rhin-Rhône se grefferaient plus tard d'autres axes. D'ores et déjà on envisage un prolongement vers la Garonne, et l'on peut imaginer qu'un jour une jonction sera réalisée entre le Rhône et la Loire.

Pour le présent, je crois qu'il existe, entre toutes les régions, une solidarité économique profonde, qui n'est pas toujours aperçue.

Si nous voulons aider les régions les moins développées à rattraper leur retard, il faut que le potentiel économique français dans son ensemble soit augmenté. Il faut en particulier que les industries de base soient développées. Or l'efficacité de tout effort d'investissement dépend, dans une très grande mesure, des localisations. C'est en implantant aux endroits où les chances d'efficacité sont les plus grandes, qu'on sert finalement l'intérêt de l'économie tout entière.

Il serait grave de sacrifier, au nom d'une prétendue justice distributive, à un égalitarisme de la faiblesse. Il faut, au contraire, promouvoir le développement de l'économie française selon des lignes de force qui répondent à la vocation économique de chaque région, afin que chacune puisse donner le maximum de ses virtualités. La France aura besoin, dans la compétition de demain, de tous ses atouts. Or chacune de nos régions dispose de certains atouts : c'est tantôt la fertilité du sol, tantôt le sous-sol, tantôt la situation géographique. Il faut en tenir compte.

La création d'un axe économique reliant la mer du Nord à la Méditerranée par le territoire français permettra à plusieurs régions de fournir leur apport à l'expansion économique nationale et de contribuer ainsi à l'accroissement des chances de toutes les régions, sans exception. C'est en prenant appui sur les régions les plus fortes et en renforçant par elles le potentiel national que nous serons en mesure de favoriser le développement des autres régions. Pour pratiquer la justice distributive, il faut d'abord créer, par des moyens appropriés, un surcroît de ressources.

Vous nous avez dit tout à l'heure, monsieur le Premier ministre, qu'il faut faire des actes de foi. J'espère donc que vous ne me reprocherez pas mon acte de foi dans le Rhin-Rhône. C'est un acte de foi raisonné. Voilà plusieurs années que j'étudie ce dossier. Je sais bien que de bons esprits ne parviennent pas aux conclusions auxquelles j'adhère moi-même. Mais je suis, pour ma part, convaincu que si le plan doit être l'acte par lequel on exerce de grandes options susceptibles d'infléchir dans un sens favorable le destin national, la décision de réaliser l'axe Rhin-Rhône sur ses deux branches doit être l'une des options les plus importantes du plan. Cette décision donnera à l'économie française tout entière des chances supplémentaires de développement et lui permettra d'affronter dans de meilleures conditions la compétition européenne. Elle présentera aussi des avantages psychologiques auxquels j'attache

beaucoup d'importance, car des facteurs psychologiques jouent dans le domaine économique un rôle décisif. A des régions qui vivent aujourd'hui dans l'inquiétude parce que leurs structures anciennes sont périmées, ou qui s'enlisent dans le découragement parce qu'elles n'ont pas encore réussi à prendre le départ, votre décision, si elle est positive, permettra d'envisager l'avenir avec confiance. Elle aura un effet anticipatif. Avant même que le canal ne soit creusé, la seule annonce de sa réalisation suscitera un courant d'investissements, éveillera des initiatives et incitera une vaste partie de la France à élaborer des projets et à concevoir l'avenir dans un esprit nouveau.

Monsieur le Premier ministre, je souhaite que votre décision soit claire, qu'elle soit irrévocable et que dans les régions qui attachent leur espoir au grand dessein, elle transforme l'espoir en certitude.

*Journal officiel,  
Débats parlementaires, Assemblée nationale,  
5 novembre 1965.*

### **Article de M. Edgar Faure (\*)**

**Le Figaro, 24 novembre 1975**

Il faut achever l'axe mer du Nord-Méditerranée : ce grand sillon de prospérité déjà presque entièrement tracé sur notre sol, de Strasbourg à Marseille-Fos, en passant par Mulhouse, Besançon, Dijon, Lyon et Valence. Il en va de l'avenir — et notamment de l'avenir de l'emploi pour les jeunes — dans une bonne vingtaine de départements, du Bas-Rhin aux Pyrénées-orientales, de la Côte-d'Or aux Alpes-maritimes.

Il faut l'achever, d'abord, pour une raison élémentaire. Après un demi-siècle de travaux gigantesques tout au long du Rhin, du Rhône et de la Saône, le voilà maintenant réalisé aux deux tiers ce boulevard unissant la « façade méditerranéenne » à la « façade rhénane », Marseille à Rotterdam, le Nord au Sud du continent.

Tout travail entrepris doit être terminé. C'est la sagesse populaire. Dans cette vaste entreprise, il y a un problème de confiance. De cohérence élémentaire avec nous-mêmes. La parole donnée, le crédit — l'honneur même des pouvoirs publics — sont engagés. Depuis que le général de Gaulle a dit : « L'axe mer du Nord-Méditerranée sera construit de bout en bout », Georges Pompidou, président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, président de la République, Jacques Chirac, Premier ministre, ont repris et confirmé cette promesse.

Chose promise, chose due, surtout en démocratie.

Il faut agir vite, en tenant compte de la concurrence et terminer l'axe mer du Nord-Méditerranée en même temps que nos partenaires allemands achèvent la jonction entre le Rhin et le Danube par la vallée du Main.

---

(\*) Alors député URJ du Doubs, conseiller municipal de Pontarlier.

En même temps, c'est dire que la principale partie devrait être réalisée pendant le VII<sup>e</sup> plan. Après il sera trop tard. Le jeu n'en vaudra plus la chandelle. L'argent déjà investi n'aura servi à rien. Les grands courants d'échanges européens se sont détournés de notre territoire. Nous ne tiendrons plus notre rang, notre place normale et légitime dans l'Europe de demain.

Bénis des dieux, avantagés plus que quinconque par la géographie — car détenteurs du seul passage Nord-Sud de plaine à travers le vieux continent — nous aurons manqué une chance historique : nous ouvrir à la fois sur l'Europe et sur l'Orient. Nous situer sur le passage obligé Rotterdam-Marseille-Suez.

Or, que voit-on ? Un Rhône admirablement équipé, des centaines de kilomètres de plans d'eau navigables. L'artère fluviale la mieux équipée... et la plus inutile du monde !

En Bourgogne, à la hauteur de Dijon, le sillon rhodanien se transforme en impasse. La voie millénaire d'échanges à travers la Franche-Comté et la vallée du Doubs est brusquement interrompue. A deux pas de là, Allemands, Belges et Suisses font circuler des convois poussés de 6 000 tonnes sur le Rhin. Et nous, sur l'ancien canal du Rhône au Rhin, nous tirons avec peine des charges de 200 à 250 tonnes. Trente fois moins que nos concurrents ! Si nous n'avons pas de convois poussés sur le Rhône et la Saône, c'est parce que ces deux fleuves ne conduisent nulle part. Dès lors pourquoi avoir construit des centaines de kilomètres de plans d'eau de Fos jusqu'aux abords de Dijon ? Pourquoi avoir équipé le Rhin de Lauterbourg jusqu'aux abords de Bâle ? Ce que nous faisons, voulons-nous le réussir ou le rater ? Ou voudrions-nous peut-être reconstruire la ligne Maginot ? C'est-à-dire ne pas achever un travail — par ailleurs fort bien conçu — et aboutir tôt ou tard à un retentissant échec ?

Alors que la Méditerranée orientale s'ouvre de nouveau vers l'océan Indien et l'Extrême-Orient. A l'heure où la France se rapproche de l'Egypte, où la Communauté européenne tout entière resserre ses liens avec l'Afrique, allons-nous — oui ou non — donner toute sa chance à Marseille ? Avoir créé Fos, c'est bien. Utiliser à fond les équipements de ce grand port, c'est mieux. Très courageusement, après les dures secousses de la décolonisation, la cité phocéenne s'est de nouveau hissée au rang des grands ports mondiaux. Cent millions de tonnes de trafic atteints récemment, ce n'est pas négligeable ! Cela représente le tiers du tonnage traité par le plus grand port d'Europe et du monde : Rotterdam.

Mais il y a entre Marseille et Rotterdam une différence fondamentale : le grand port néerlandais possède un environnement, un arrière-pays. Une myriade de canaux, et un grand fleuve — le Rhin — le relie à l'Europe la plus dynamique, la plus prospère, la plus dense en population, en clients et en emplois.

Marseille, tout au contraire, n'a pas d'arrière-pays. Pas de fleuves navigables la reliant aux grandes densités de populations, de clients et d'emplois. Marseille n'a pas véritablement d'environnement industriel. La greffe de Fos est récente. Le Midi méditerranéen constitue un marché limité. Marseille envoie vers le Nord avant tout des pondéreux et reçoit en contrepartie des produits manufacturés. Il est urgent de diversifier l'économie du Midi, de la faire bénéficier d'industries de transformation, de l'ouvrir sur des marchés en pleine mutation. Tout cela implique une liaison directe avec l'Europe rhénane. Si Marseille n'a pas d'arrière-pays, l'Alsace n'en a pas non plus. A maintes reprises nos compatriotes alsaciens ont demandé à être mieux reliés à « l'intérieur » du pays. Les Alsaciens veulent — et ils ont mille fois raison — tirer parti de leur remarquable position de carrefour européen. Mais de carrefour sous-utilisé. L'Alsace du Sud, voie de passage traditionnelle vers les pays rhodaniens et méditerranéens constitue, elle aussi, un magnifique « cul-de-sac » comme la Provence, comme Lyon, comme Dijon.

Vouloir — comme certains attardés de jadis, et même encore d'aujourd'hui — opposer les équipements de transports les uns aux autres relève du sectarisme ou de l'enfantillage. Il suffit d'ouvrir les yeux, notamment en République fédérale, en Belgique ou en Hollande, pour constater une évidence : le rail, l'oléoduc, la voie routière et la voie d'eau, loin de se porter tort, se valorisent mutuellement. Ces quatre types d'équipements sont comparables aux quatre membres du corps humain. Qu'un seul vienne à manquer, l'homme est un handicapé physique. Voulons-nous demain — dans une Europe où l'on ne fera guère de cadeaux — être des handicapés volontaires ?

Ne nous y trompons pas ! Cette affaire dépasse de fort loin un simple moyen de transport. Par-dessus tout, c'est un problème politique au sens le plus élevé du terme. De politique intérieure d'abord. Et d'équilibre national. Un phénomène de la plus grande importance vient récemment de se produire. Les provinciaux ne veulent plus envoyer leurs enfants travailler à Paris ou dans quelque grande ville éloignée. Désormais une règle va s'imposer. Le travail devra être créé là où se trouve le travailleur. Une époque d'hypercentralisation économique va prendre fin. Les temps de la résignation sont révolus.

Il nous faut organiser réellement l'avenir en fonction de ce changement des structures mentales. L'économie se fait avec les hommes et non pas contre eux.

## Intervention de M. Gaston Defferre (\*) à l'Assemblée nationale

Première séance du 10 décembre 1979

Mesdames, messieurs, ce projet présente un triple caractère : régional, au sens large du mot, national et international.

Un caractère régional d'abord. A ce titre, comme l'a fait le collègue qui m'a précédé, il me permet d'évoquer quelques aspects de la vie économique de ma propre région.

La région de Marseille compte 62 emplois industriels pour 1 000 habitants alors qu'on en dénombre 158 à Lyon, 164 à Lille et 110 à Strasbourg. Plus caractéristique encore est la comparaison des statistiques de 1968 avec celles de 1975, les dernières connues. On s'aperçoit ainsi que l'activité industrielle a régressé de 22 % dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, alors qu'elle a été quasiment stable à Lyon et à Lille et qu'elle a augmenté de 4 % à Strasbourg, augmentation due au développement du port fluvial de Strasbourg.

Si l'on prend la région dans un sens beaucoup plus large et si l'on considère ce que l'on appelle le « grand delta » on constate que toute cette région, qui couvre presque tout le Sud de la France, est en train de se « désertifier ». Peu à peu, les entreprises industrielles ferment leurs portes, ou vont s'installer ailleurs. Si l'on n'y prend garde, le Sud de la France connaîtra une situation plus grave encore que celle que connaît le Sud de l'Italie.

Le projet de liaison qui nous est présenté est sans doute le seul moyen d'apporter à la façade méditerranéenne de la France l'activité économique qui lui fait défaut.

Certes, le port de Marseille reste le premier de France, mais il n'a pas connu, ces dernières années, un développement comparable à celui des grands ports du Nord de l'Europe. On peut en trouver la raison dans le fait que Rotterdam, par exemple, est, à la différence de Marseille, à la fois accessible par mer et remarquablement desservi par la voie fluviale, ce qui lui a permis de développer une zone industrielle de première grandeur et de réaliser à lui seul un tonnage supérieur au tonnage total des ports français.

De Strasbourg à Port-Saïd, la distance, par le Rhin seul, est de 6 855 km, par la voie Rhin-Main-Danube de 5 070 km et par la voie Rhin-Rhône de 3 840 kilomètres.

Ainsi, tous les arguments pour le développement du Sud de la France concordent : du point de vue régional, il est indispensable de construire ce canal.

Mais l'importance de cet ouvrage lui confère bien évidemment aussi un caractère national. A ce sujet, je voudrais apporter certaines précisions et poser diverses questions au Gouvernement.

---

(\*) Député socialiste des Bouches-du-Rhône, maire de Marseille.

Certes, cet ouvrage présenté un intérêt indéniable pour l'essor des activités économiques du Sud de la France, mais il peut présenter des inconvénients, d'une part, pour les zones traversées, en particulier celles du seuil, comme le territoire de Belfort ou le Doubs, d'autre part, pour d'autres régions — la Seine, la Bretagne, l'Ouest de la France — dont les élus pourraient considérer qu'il absorbera une masse de crédits telle que les voies navigables de ces régions risqueront de ne pas être développées comme elles devraient l'être.

Le groupe socialiste estime donc que ce projet doit voir le jour, mais que des dispositions doivent être prises pour apporter aux régions qui risquent d'avoir à en souffrir des compensations qui rétabliront un juste équilibre entre les différentes régions.

C'est ainsi que j'ai été conduit à déposer un certain nombre d'amendements, notamment pour demander l'inscription au VIII<sup>e</sup> plan de dispositions d'aménagement du territoire en faveur des régions éloignées du canal du Rhône au Rhin comme de celles que celui-ci traverse. J'ai également déposé un amendement, que la commission n'a pas adopté, mais que je reprendrai, pour demander la consultation des collectivités locales, ce qui permettrait, Monsieur le ministre, de rassurer ceux qui s'inquiètent du tracé du canal.

Enfin, cette réalisation présente un intérêt international incontestable. A cet égard, j'avoue ne pas comprendre pourquoi notre collègue Porcu (\*\*) s'oppose au financement européen de ce projet. La France verse une contribution importante aux institutions européennes. En vertu de quel principe d'indépendance nationale refuserions-nous de demander aux instances européennes de participer au financement d'une opération qui a indéniablement un caractère international ?

(...)

L'Italie n'a pas ce genre de scrupule : au budget de 1980, voté en première lecture par le Parlement européen, a été inscrit un crédit de 50 millions d'unités de compte pour financer l'opération du canal du Rhône au Rhin et celle de la construction du pont du détroit de Messine.

Si le gouvernement français ne demande pas la part qui nous revient normalement, la totalité des sommes prévues sera affectée à d'autres pays et c'est la France qui en pâtira. Cela ne me paraît pas être le bon moyen de défendre l'intérêt national.

J'ajoute qu'en ma qualité de président — tous les cinq ou six ans — de la société du canal de Provence, j'ai été conduit à constater, lors des premières démarches que j'ai faites pour obtenir des prêts communautaires, que les Italiens nous avaient précédés depuis longtemps et qu'ils obtenaient beaucoup plus que nous pour leurs grands aménagements régionaux.

Je demande donc au Gouvernement d'agir avec vigueur auprès des institutions européennes pour que celles-ci participent au financement de l'opération ; l'Etat français verrait ainsi sa charge soulagée d'autant et pourrait financer des travaux utiles dans d'autres régions.

---

(\*\*) Voir *infra* l'intervention de M. Porcu à l'Assemblée nationale, p. 255 (NDLR).

Avant de conclure, qu'il me soit permis de présenter deux remarques.

En ce qui concerne, d'abord, le canal du Rhin-Main-Danube, dont la construction devrait être achevée en 1985. On connaît l'importance des relations commerciales qu'entretient depuis longtemps la République fédérale d'Allemagne avec l'Union soviétique et les pays d'Europe centrale. Pourquoi laisser ce monopole aux Allemands de l'Ouest au détriment de la France ? Pourquoi ne pas permettre à la France, par le canal Rhin-Rhône, et la jonction Rhin-Main-Danube, de développer considérablement ses échanges économiques, grâce à un moyen de transport peu coûteux, avec les pays du centre de l'Europe et l'Union soviétique ?

En ce qui concerne, ensuite, la situation européenne. Au moment où la presse, la radio, la télévision font état d'informations souvent inquiétantes — ce n'est pas l'ancien rapporteur de la commission de la défense nationale qui me démentira — à propos de l'installation par l'Union soviétique de fusées SS-20 à têtes nucléaires multiples et de bombardiers sur le territoire des démocraties populaires, au moment où l'on parle de l'implantation en République fédérale d'Allemagne de fusées américaines *Pershing II*, ne pensez-vous pas, mes chers collègues, que le vote d'un tel projet contribuerait à la détente et permettrait une politique d'échanges pacifiques entre les peuples ?

Je suis convaincu qu'en votant ce projet de loi, nous ferions un véritable geste de paix et de progrès.

*Journal officiel,*

*Débats parlementaires, Assemblée nationale,*  
*11 décembre 1979.*

## Des adversaires du projet

Article de M. Edgar Pisani (\*)

Le Monde, 24 novembre 1975

Je me rappelle le beau succès que j'ai remporté à Nancy, lorsque je suis venu dire, à la préfecture, à une assemblée d'élus et de responsables économiques, que la réalisation du Rhin-Rhône ne me paraissait pas mériter une priorité nationale. Je me rappelle mon vif débat avec Georges Pompidou, alors Premier ministre, lorsqu'il a décidé de réaliser la section Mulhouse-Altkirch sans me consulter, et pour des raisons plus politiques qu'économiques. Rien depuis n'est venu emporter mon adhésion.

Près de 6 milliards, nous dit-on aujourd'hui. Que serait-ce demain, même en francs constants, si l'ouvrage se réalisait ? Les ingénieurs les plus rigoureux nous ont habitués à l'erreur. Mais retenons le chiffre. Cela fait beaucoup d'argent :

— 1 000 km d'autoroutes de liaison. Ces 1 000 km d'autoroutes ou ces 1 500 km de voies expressives qui manquent pour assurer des liaisons interrégionales.

— 65 000 logements sociaux, ou mieux, au lendemain du débat foncier, l'achat et l'équipement de 5 000 hectares de terrain à bâtir en France, de telle sorte que soit jugulée la spéculation foncière et que notre politique urbaine et notre politique du logement se trouvent définitivement transformées et allégées.

— 10 000 000 d'hectares remembrés, drainés, assainis, la productivité agricole nationale considérablement accrue, nos exportations amplifiées, la vie rurale aménagée.

---

(\*) Alors sénateur socialiste de la Haute-Marne, ancien ministre de l'Équipement.

— 1 000 ou 1 500 km de voies pour transports rapides en site propre, qui, s'ajoutant à la liaison Paris-Lyon, permettraient d'aller de Dunkerque et Metz à Marseille et Nice en train à grande vitesse, en dehors du réseau ferré actuel. Ainsi serait abolie sur cette partie du réseau français la concurrence « trains rapides », « trains lents » ; ainsi la rapidité d'acheminement des marchandises par fer serait-elle multipliée par trois ou quatre ; ainsi le prix de transport des marchandises par train entier serait-il diminué d'un quart ; ainsi le trafic poids lourds de nos autoroutes serait-il allégé ; ainsi des liaisons des bassins industriels du Nord et de l'Est avec Lyon et la Méditerranée seraient-elles bien assurées.

Elles le seraient par le fer à un moindre coût que par la voie d'eau. Car si le fret empruntant le Rhin-Rhône devait payer tout à la fois les charges de gestion et celles d'amortissement, le prix de la tonne-kilomètre serait, compte tenu du trafic escompté, nettement supérieur au prix de la tonne-kilomètre par voie ferrée.

Les experts les plus optimistes (mais sont-ils alors des experts ?) prévoient un trafic de 10 millions de tonnes. Il en faudrait 25 ou 30 pour que l'entreprise soit acceptable, 50 pour qu'elle soit rentable.

Il n'apparaît donc pas qu'en termes de priorité comme en termes de rentabilité la liaison Rhin-Rhône mérite l'enthousiasme que certains lui vouent.

Peut-il y avoir d'autres arguments ? On parle d'effets d'entraînement. Sans doute. Ils sont connus, analysables. Ils sont moindres que les effets d'entraînement du système de transports, de l'aménagement rural, de la politique foncière urbaine, évoqués ci-dessus.

Près de 6 milliards, ce pourrait être aussi 100 000 emplois créés !

Mais les partisans du projet disent : « Si nous n'avons pas cela, nous n'aurons rien. » C'est alors une autre question, une affaire de plan d'équipement, une affaire de volonté gouvernementale. Il ne faudrait pas que l'on vienne nous dire que l'on aurait l'argent pour la liaison Rhin-Rhône, pas pour le reste !

S'il y a d'autres analyses, il faut les dire. La rentabilité n'est pas le seul mobile de la collectivité publique. Mais lorsqu'elle s'écarte de la rentabilité, la collectivité doit dire deux fois ses raisons.

Où les trouverait-elle, alors que tous les experts publics ont fait les plus expresses réserves sur le projet ?

Le faire-plaisir ne saurait justifier l'action gouvernementale. Et si le président veut faire des cadeaux, qu'il fasse des cadeaux utiles.

## **Intervention de M. Antoine Porcu (\*) à l'Assemblée nationale**

### **Première séance du 10 décembre 1979**

Monsieur le ministre des Transports, mes chers collègues, les conditions dans lesquelles se présente le débat aujourd'hui ne nous semblent pas conformes aux principes de la démocratie.

Alors que l'Assemblée n'a eu à se prononcer à aucun moment sur un plan global d'organisation du transport de marchandises, ni sur une politique d'ensemble des voies navigables, en liaison avec les besoins de l'aménagement du territoire, voilà qu'il nous est demandé, à l'occasion d'un débat relatif à la Compagnie nationale du Rhône, de souscrire à la réalisation du canal Rhin-Rhône.

Jamais, alors qu'il s'agit d'une infrastructure d'un coût considérable — évalué à 7,5 milliards de francs hors taxes en juillet 1978 — dont les implications économiques, humaines et écologiques sont énormes, il n'a été donné aux élus nationaux le droit de juger des mérites d'une telle réalisation comparée à d'autres.

Et ce n'est pas l'approche que cette Assemblée en a faite, lors de l'élaboration du VII<sup>e</sup> plan, qui peut donner satisfaction à cet égard.

Une telle procédure heurte les exigences de la démocratie.

En réalité, cette absence de débat s'explique. Les pouvoirs publics, votre majorité, ayant par avance abandonné toute volonté d'indépendance nationale, n'envisagent aucun projet de substitution au canal Rhin-Rhône. Ce dernier est entièrement sous-tendu par les projets antinationaux et d'intégration européenne.

Les arguments invoqués pour justifier le projet dissimulent mal qu'il s'agit en effet d'un instrument d'intégration au profit de la République fédérale d'Allemagne et des cartels du Benelux, liés aux monopoles Ouest-allemands.

Loin d'entraîner une multitude d'implantations industrielles, comme le prétendent ses promoteurs, ce projet vient en complément des plans européens de démantèlement de la sidérurgie, de la production charbonnière, ainsi que des entreprises chimiques françaises.

---

(\*) Député communiste de la Meurthe-et-Moselle.

Que la France ait un avantage assuré dans la construction du canal Rhin-Rhône reste à prouver. Que les monopoles Ouest-allemands et du Benelux y trouvent leur compte est largement démontré.

Le Rhin-Rhône est une voie royale à la pénétration des produits pondéreux Ouest-allemands sur les grands marchés des régions françaises le long du canal. Quelle magnifique perspective pour l'acier de Thyssen ou de Krupp que de pouvoir aisément accéder aux besoins des industries automobiles de Belfort-Montbéliard et de Mulhouse, à ceux des industries électromécaniques de Belfort, sur le marché de la métallurgie, de la mécanique et du poids lourd de la région de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, aux besoins de la construction navale de La Ciotat et de Marseille. L'intérêt n'est pas moindre pour les trusts du charbon de la Ruhr dont la pénétration sur les marchés français tend déjà à remplacer la production nationale grâce aux mécanismes communautaires des subventions qui favorisent le charbon de la République fédérale d'Allemagne.

Les produits chimiques de base afflueront par le canal Rhin-Rhône vers la région lyonnaise.

Addition faite, cette opération coûteuse, uniquement inspirée par la volonté d'intégration européenne, se solderait par un déficit accru de notre commerce extérieur et par un déclin accéléré des branches concernées.

La vocation d'un projet tel que le canal Rhin-Rhône explique aisément que la Communauté économique européenne se soit intéressée à prendre part à son financement.

Les trusts allemands qui dominent les orientations économiques de la Communauté économique européenne savent qu'il s'agit en effet d'un investissement rentable pour leurs intérêts.

A ce titre, un financement européen probable du projet, comme on l'a annoncé, apparaît bien comme un moyen d'ingérence dans les décisions françaises concernant les voies navigables. Une telle mesure pourrait, si elle était prise, inaugurer un nouveau pas dans l'intégration européenne et la supranationalité en conférant à la Communauté économique européenne le pouvoir de supplanter le Gouvernement et le Parlement français dans leurs choix en matière de politique de développement régional.

Sans préjuger les conclusions d'un débat démocratique sur la politique nationale des transports et sur l'organisation des voies fluviales, on peut d'ores et déjà affirmer que le projet Rhin-Rhône aurait des conséquences négatives pour plusieurs régions de notre pays.

Ainsi l'Alsace, dont les besoins économiques en matière de transport portent prioritairement sur la qualité des liaisons ferroviaires et routières, se verrait plus étroitement intégrée à la sphère d'influence économique de la République fédérale d'Allemagne.

L'Alsace, en effet, qui ne dispose pas d'industries lourdes ou de produits pondéreux pour lesquels le canal serait un prolongement utile, subirait l'attraction économique grandissante de l'Allemagne, conduite naturellement à utiliser cette infrastructure. Alors que cette région souffre déjà de cette polarisation, il y a lieu de penser que celle-ci s'aggraverait davantage.

(...)

La Lorraine dans l'état actuel du tracé serait particulièrement frappée.

Alors que déjà, en application des directives de la Communauté économique européenne, le déclin de la sidérurgie et du charbon lorrain est organisé, le canal Rhin-Rhône, en offrant des facilités importantes aux concurrents d'« outre-Rhin » achèverait de lui porter le coup de grâce. Cette ambition hégémonique des trusts de la République fédérale d'Allemagne a sans doute pesé dans la délimitation du tracé qui ignore la Lorraine. En vérité, l'économie lorraine a besoin, du point de vue des liaisons fluviales, d'être en priorité reliée aux grands marchés nationaux de consommation d'acier et de charbon.

Une telle perspective s'accorderait avec l'extension des canaux Seine-Nord et Seine-Est permettant de relier la Lorraine aux pôles économiques importants que constituent la région parisienne et le bassin parisien, ainsi que l'Ouest de la France.

Le canal Rhin-Rhône s'inscrit de manière cohérente dans une politique du déclin de la région parisienne. On comprend qu'aucun schéma directeur pour les voies navigables n'ait été à ce jour déposé sur le bureau de cette assemblée pour être discuté. Une étude comparée des grands projets en instance pourrait éventuellement faire apparaître l'intérêt du réseau Seine-Nord et Seine-Est.

Il convient, à ce propos, d'observer que la seule section Saône-Rhin serait d'un coût égal à l'ensemble du canal Est mis à grand gabarit, soit 6,5 milliards de francs.

En fait, les choix politiques qui sous-tendent le projet Rhin-Rhône sont tributaires du besoin de profits des monopoles Ouest-allemands auxquels il importe peu que notre pays se dote en priorité d'infrastructures en rapport avec ses besoins économiques.

C'est pourtant en fonction des besoins du désenclavement de la Lorraine et du développement de la région parisienne, en particulier dans les domaines de la mécanique, de la machine-outil et pour une part importante de la métallurgie, que s'avérerait rentable une extension des voies d'eau vers les régions du Nord et de l'Est.

S'agissant à présent des ressources financières mobilisées pour l'opération Rhin-Rhône, nous entendons exprimer fermement notre désaccord avec le projet de financement européen. Un tel financement serait un moyen d'ingérence dans les affaires intérieures françaises. En l'absence de schéma directeur pour les voies fluviales, un éventuel financement européen apparaît comme un moyen de limiter nos responsabilités de choix et de nous interdire la définition d'orientations en matière d'infrastructures conformes au développement national.

Un tel mépris de la démocratie de la part des aréopages supranationaux va très loin puisque le Gouvernement lui-même ne s'est pas cru obligé de susciter un débat sur cette question cruciale pour notre développement économique et notre indépendance nationale.

Pour ce qui nous concerne, nous estimons indispensable que le Parlement et le Gouvernement restent maîtres des décisions touchant à l'intérêt national. En toutes circonstances, les autorités démocratiques de ce pays doivent pouvoir décider de l'affectation des ressources, même s'il s'agit d'une aide européenne, en fonction d'orientations nationales et non à partir de quelque pression extérieure que ce soit.

Estimant enfin que les infrastructures en matière de transports doivent s'inscrire dans un plan national cohérent, nous refusons toutes opérations visant à faire payer les régions ou les collectivités locales. A la nature et à l'intérêt national d'un projet doit, selon nous, correspondre un financement de l'Etat.

Il est largement temps que s'ouvre un débat sur les priorités de la navigation intérieure, relevant d'une politique cohérente de transports et d'aménagement du territoire. Un tel débat ne signifierait pas nécessairement l'abandon du projet Rhin-Rhône ; mais il permettrait de juger de l'utilité prioritaire de cette infrastructure. Pour notre part, nous sommes convaincus qu'une telle réalisation n'est pas automatiquement synonyme de développement économique. Son choix dans l'immédiat concourt uniquement à la politique d'intégration, de soumission et de déclin de notre pays.

Pour ces raisons, nous avons opposé la question préalable sur laquelle nous demandons un scrutin public.

*Journal officiel,  
Débats parlementaires, Assemblée nationale,  
11 décembre 1979.*

**Commentaires de la Fédération française  
des Sociétés de protection de la nature  
sur les conséquences écologiques de la liaison Rhin-Rhône (1)  
(Janvier 1980)**

**Introduction**

Depuis sa création, voici plus de onze ans, la Fédération française des Sociétés de protection de la nature n'a cessé de réclamer une politique des transports et d'aménagement du territoire plus respectueuse des ressources naturelles et des coûts écologiques, et de préconiser notamment l'accroissement de la part du transport de marchandises par voie ferrée et par voie d'eau, alors que cette part ne cessait de diminuer. Pourtant, après avoir examiné les différents aspects du projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône empruntant le tracé franc-comtois, la FFSPN ne peut que se déclarer hostile, non au principe de cette liaison, mais à la conception qui a présidé à son élaboration (tracé, aménagements prévus, etc.) pour les nombreuses raisons résumées ci-après.

Par maints aspects, ce projet s'apparente à diverses réalisations extrêmement ambitieuses, conçues durant les années de forte croissance économique ou dans des pays s'engageant dans la voie d'une industrialisation rapide (barrage d'Assouan sur le Nil, route transamazonienne, *Ground-nut scheme* du Tanganyika, etc.). Le bilan global de telles opérations se révèle de plus en plus contestable, et à certains égards désastreux, faute d'avoir su ou voulu en mesurer les effets secondaires à moyen et long termes, effets biologiques notamment. Nous avons tout lieu de penser que, au moins en son état actuel, le projet de liaison Rhin-Rhône-Méditerranée procède d'une vision technique et financière des plus simplistes, et à courte vue. Ce point de vue est d'ailleurs partagé par nombre d'économistes éminents qui font preuve du plus grand scepticisme à l'égard de la rentabilité et de l'opportunité de ce projet dont le coût était déjà estimé à 6,5 milliards de francs, hors taxes, en janvier 1978, et qui, au dire des experts, présente une rentabilité financière voisine de zéro.

Du strict point de vue écologique qui est le nôtre, il est en tout cas évident que ces sommes seraient beaucoup plus utilement employées à l'entretien et à l'amélioration du réseau navigable existant, en partie délabré, ou à des investissements ferroviaires — voire routiers — d'échelle plus modeste. Laissant à d'autres le soin de fournir les bases de comparaison financière sur l'opportunité respective des divers programmes proposés pour les voies navigables, il est de notre devoir de souligner l'énorme différence des coûts écologiques qui séparent les principaux choix possibles quant à l'utilisation des deniers publics. En particulier, la construction du canal Rhin-Rhône, compte tenu des choix

---

(1) Cette note de synthèse a été rédigée par la FFSPN à l'aide du contenu ou d'extraits des documents rassemblés ou réalisés par :

— l'Union régionale des Associations de protection de la nature et de l'environnement de Franche-Comté,

— l'Association fédérative régionale de protection de la nature de l'Est de la France (AFRPN).

budgétaires qu'elle suppose, impliquerait une relative dégradation du reste du réseau, et des transferts au profit de modes de transport plus polluants et plus coûteux en énergie.

### Géologie, géotectonique

Bien que les données tectoniques ne fassent pas défaut sur les régions que traverserait le canal à grand gabarit, le dossier justifiant ce tracé est d'une étonnante discrétion.

A côté des difficultés techniques dues, par exemple, au franchissement du Seuil de Valdieu, il faut signaler les problèmes d'étanchéité sur l'axe du Doubs dont le fond est largement constitué par des séries calcaires ; en ce cas l'étanchéité ne peut être que très difficilement réalisée au prix de travaux et de dépenses considérables souvent imprévisibles.

Il convient de rappeler que pour les mêmes motifs le canal de jonction entre la Savoureuse et la Saône n'a pu être réalisé et que le bassin de Champagny créé à cet effet n'a jamais pu être utilisé. Le professeur Théobald fait observer que le long du Doubs les séries géologiques sont déformées, plissées et recoupées par de nombreuses failles avec décrochements constituant des voies privilégiées de circulation karstique (d'où accroissement des risques de « pertes » d'eau). Le passage d'une voie à grand gabarit dans une vallée rocheuse étroite et sinueuse parsemée de barres rocheuses en région karstique constitue un choix technique difficile et onéreux comportant de nombreux aspects aléatoires. Parmi ceux-ci prennent place les mouvements tectoniques récents affectant la Franche-Comté et dont les épicentres sont localisés dans la région de Dole-Ranchot, vers Baumes-les-Dames, Grosbois et L'Isle-sur-le-Doubs.

### Hydrobiologie

La canalisation d'un cours d'eau, l'édification en surélévation ou en tranchée sur une plaine alluviale d'un ouvrage aussi massif que le canal à grand gabarit, l'alimentation en eau de biefs artificiels faisant communiquer deux bassins versants ou de dispositifs gros consommateurs d'eau soulèvent de nombreux problèmes quant au maintien du régime et de la qualité des systèmes aquatiques voisins de tels ouvrages.

Les principaux effets de la réalisation du projet seraient :

— L'altération profonde, voire la suppression de plusieurs cours d'eau.

*Versant alsacien* : le Raesbach et l'Allmendgraben seraient détournés de la Largue qu'ils alimentent normalement (la Largue est elle-même un affluent de l'III).

*Versant Franc-Comtois* : la Suarcine, la Lutter, le Saint-Nicolas seraient captés par le canal et n'alimenteraient plus la Bourbeuse. L'Allan, la Savoureuse et surtout le Doubs seraient canalisés (on verra plus loin les effets d'une canalisation).

Les captages ou ces détournements sont des cas de figures extrêmes qui ne doivent pas faire oublier que des prélèvements devront être effectués dans d'autres cours d'eau pour l'alimentation du canal.

A l'origine les seules eaux du Rhin et du Doubs devaient être utilisées pour le canal à grand gabarit. Le déficit du Doubs à l'étiage avait conduit à envisager un transfert d'eau du Rhin dans le bassin franc-comtois pour maintenir la navigabilité du canal en toutes saisons. Les risques importants de transfert des pollutions du Rhin dans le Doubs ont fait repousser cette solution. Au vu du dossier d'enquête publique et des déclarations officielles qui ont suivi il apparaissait ensuite que l'on ferait appel aux ressources locales, ce qui signifie en clair, de forts prélèvements aux dépens soit des cours d'eau soit des nappes phréatiques. Le fonctionnement des écluses à grand gabarit nécessite, en effet, d'énormes quantités d'eau (en moyenne  $4\text{m}^3$  par seconde), proportionnelles à la hauteur de la chute (l'écluse de Wolfersdorf aurait 24 m de hauteur !).

L'étude d'« environnement » fournie par les promoteurs du projet a « gonflé » le débit des cours d'eau des régions concernées pour justifier les prélèvements à effectuer. Ainsi pour le Doubs, le débit journalier minimum en période d'étiage était de  $7,9\text{ m}^3$  par seconde à Besançon en 1976 alors que les services de l'équipement indiquent  $11\text{ m}^3$  par seconde. Par ailleurs une enquête hydraulique demandée par l'Association pour la protection des eaux du Doubs inférieur (APEDI) met en évidence un déficit d'environ  $4\text{ m}^3$  par seconde dans le cas le plus favorable d'une étanchéité absolue du bief, par suite des débits insuffisants en période d'étiage du Doubs et de ses affluents prévus pour l'alimentation du canal.

Si les besoins en eau, sur la portion alsacienne du canal, semblent devoir quantitativement pouvoir être satisfaits par le Rhin en toute saison, l'on reste plus sceptique en ce qui concerne le bief de partage et le versant franc-comtois. Le concessionnaire devra prélever la totalité de son eau aux dépens des ressources locales qui sont faibles en période d'étiage. Il n'est pas vain de penser que pour assurer la navigabilité du canal il sera amené à faire des pompages importants en une période critique pour le fonctionnement des écosystèmes aquatiques.

C'est en effet en période de basses eaux, généralement en été, que l'élévation de température provoque une baisse du taux d'oxygène dissous, indispensable à toute vie aquatique. C'est également à cette période que s'effectuent les processus de décomposition des matières organiques gros consommateurs d'oxygène dissous. Toute baisse du débit (donc tout pompage) accentue ces phénomènes naturels et peut les rendre critiques et conduire à un empoisonnement généralisé du cours d'eau, s'il reste de l'eau, ou tout simplement à son assèchement !

Une telle situation ne limiterait pas ses effets au seul compartiment aquatique. Les zones riveraines (ripisylves, terres agricoles, forêts, zones marécageuses, etc.) sont évidemment tributaires du débit des cours d'eau qui les traversent. Il en va de même des secteurs situés en aval. L'on doit signaler ici le projet de création d'une réserve naturelle dite du « petit Girard » sur les rives du Doubs en aval de Dole. Il s'agit de sauvegarder un type de boisement naturel riverain dit « ripisylve » particulièrement riche. L'existence d'une telle ripisylve est liée au niveau de l'eau. L'on peut se poser la question de la pérennité de cet écosystème si le canal était construit. Entre les nécessités du maintien de la

navigabilité sur le Doubs en période d'étiage et de la sauvegarde de cet écosystème, quel serait le choix du concessionnaire du canal ?

Lors du débat concernant le projet de loi relatif à la Compagnie nationale du Rhône (2), concessionnaire proposé pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, M. le ministre des Transports a récemment déclaré, le 10 décembre 1979, qu'il n'y aurait pas « au niveau du bief de partage, d'introduction d'eau du Rhin dans le Doubs, pas plus que l'inverse. En période d'étiage enfin, il n'est pas prévu de prélèvement d'eau dans le Doubs » après avoir signalé qu'« en période de sécheresse, il est prévu un recyclage partiel des eaux sur chacun des deux versants ». L'on peut se demander alors d'où viendra l'eau du canal dans le bief de partage et dans sa portion franc-comtoise. Asséchera-t-on les affluents du Doubs ? Prélèvera-t-on dans les nappes phréatiques ? L'on a tout lieu de partager les craintes du président du Conseil général du Jura qui déclarait en 1976 : « La seule réserve en eau dont dispose le département est constituée de la nappe alluviale du Doubs et de la Loue. La canalisation envisagée compromettrait fortement cette ultime réserve ».

#### **Une atteinte aux nappes phréatiques**

Outre les prélèvements induits par son alimentation, le canal pourra, selon la configuration des sites et les écarts altimétriques de la ligne d'eau :

— soit inonder de grandes surfaces protégées par des digues qui peuvent d'ailleurs céder (le canal latéral de l'Elbe à Erbstorff en République fédérale d'Allemagne s'est ouvert sur 20 mètres le 18 juillet 1976 quatre semaines après avoir été inauguré ; la digue de la Saône canalisée à grand gabarit a cédé à Seurre durant l'hiver 1977) ;

— soit, au contraire, effectuer un drainage des systèmes aquatiques latéraux avec abaissement des nappes phréatiques. L'on peut ici rappeler que la canalisation du Rhin, bien qu'accompagnée de dispositifs d'étanchéité, s'est traduite par une baisse de la nappe de l'ordre de 8 mètres à Ottmarsheim et a entraîné l'assèchement de 10 000 hectares en pays de Bade.

Sur le versant alsacien, l'utilisation de l'eau du Rhin que l'on sait fortement polluée par divers produits toxiques (mercure, plomb, arsenic, fluor, cobalt, détergents divers, pesticides comme DDT et Lindane, etc.), pourra être à l'origine de sérieux problèmes en cas de défauts d'étanchéité de l'ouvrage (le Grand canal d'Alsace a connu de telles fuites polluant la nappe phréatique de la Hardt en 1979). Le promoteur pourra-t-il garantir à 100 % l'étanchéité ? Qu'advierait-il en cas de fuite, de l'alimentation en eau des habitants ou des cultures du Sundgau ? Ce n'est pas un risque mineur lorsque l'on sait qu'une bonne part du canal dans cette zone sera construite en surélévation.

#### **La canalisation du Doubs**

Sur les 230 km du projet de canal à grand gabarit, 100 km seraient aménagés aux dépens du Doubs « transformé » en un gigantesque escalier constitué d'une

(2) Pour le texte de la loi, voir *infra*, Quatrième partie, p. 273 (NDLR).

suite de biefs horizontaux séparés par des écluses (notice du service des voies navigables du ministère de l'Équipement et de la Compagnie nationale du Rhône, intitulée *Voie navigable mer du Nord-Méditerranée - Liaison Saône-Rhin - Justification des choix et impact sur l'environnement*).

Le Doubs est, de nos jours, une rivière qui se place au tout premier rang des cours d'eau français. Sa productivité biologique le place avant même un fleuve comme le Rhône. Il est riche de la diversité de plusieurs types de milieux aquatiques liés au substrat et à la vitesse d'écoulement de l'eau. Des travaux récents effectués sur son cours et celui de ses affluents montrent que par sa flore aquatique, sa faune d'invertébrés et de poissons c'est là un modèle biotypologique servant de référence à l'Europe moyenne. Certains secteurs du Doubs ont certes subi de fortes pollutions, mais l'opération « Doubs propre » lancée depuis plusieurs années a déjà permis d'améliorer de 25% la situation en ce qui concerne la transformation des matières organiques excédentaires (560 millions de francs ont été engagés dans cette opération).

Les effets d'une canalisation sur cet ensemble biologique remarquable que reste actuellement le Doubs seraient les suivants :

- Fragmentation du cours (écluses et retenues), ralentissement de la vitesse d'écoulement et augmentation de la profondeur moyenne qui s'accompagnent en corollaire d'une diminution très importante de la vitesse de réoxygénation de l'eau (de 10 à 20 fois la vitesse actuelle) et d'une augmentation de la sédimentation des matières organiques en amont des retenues. Ces matières par leur décomposition sont à l'origine d'une consommation de l'oxygène dissous de l'eau. Leur accumulation aggrave de ce fait le déficit d'oxygénation lié au ralentissement du cours.

Les promoteurs du projet espèrent une action bénéfique en aval des chutes artificielles à la suite d'une étude sur modèle mathématique ne prenant en compte que les paramètres température et taux d'oxygène dissous de l'eau. C'est oublier l'importance des nutriments (sels d'azote et de phosphore) et des développements planctoniques dans un écosystème aquatique à écoulement lent que constitue un bief même muni de chutes. Les études effectuées sur les grandes voies navigables comme la Seine, la Moselle, le Rhône, la Saône et les tronçons naturels et canalisés du Doubs mettent clairement en évidence cette transformation d'un écosystème benthique (type eau courante) en écosystème planctonique (type eau stagnante), en cas de canalisation.

- Destruction des berges naturelles et des sites de frayères. Le surcreusement et le dragage nécessaires à la canalisation approfondiraient uniformément le cours du Doubs et uniformiseraient le biotope (y compris la nature des fonds et l'épaisseur des sédiments), arasant toutes les structures biologiques existantes (sites de frayère) sur la quasi-totalité de la longueur du parcours (sauf le bief de Falletans, quelques boucles du Doubs et quelques fragments de berges). Le professeur Linder notait d'ailleurs dans un rapport préliminaire effectué à la demande du Centre d'études techniques de l'équipement de Lille (3) :

---

(3) Voir, *intra*, conclusion.

« la canalisation du Doubs se traduirait sur 80 km par la disparition d'une demi-douzaine d'espèces de poissons. Les remous provoqués par le passage des barges empêcheraient la reconstitution des frayères. C'est une spoliation régionalement grave qui touche au loisir de 500 000 habitants », par contre, on peut lire dans la notice déjà citée du service des voies navigables et de la Compagnie nationale du Rhône : « l'effet du batillage (remous provoqué par les bateaux) ne créera pas un risque nouveau pour les frayères ».

Il est par ailleurs illusoire de vouloir implanter et maintenir une végétation aquatique ou rivulaire (comme le proposent les promoteurs du projet qui prévoient la plantation de roselières artificielles) en l'absence de dispositifs prévenant les effets du batillage sur les rives (ces dispositifs ne sont pas prévus dans le projet). A titre d'exemple l'on peut citer le cas de la Seine en amont de Paris. La disparition des péniches traditionnelles au profit des pousseurs plus puissants a conduit à une dégradation quasi-totale de la végétation des rives pourtant implantée de longue date.

◦ Création de bras « délaissés » : la canalisation projetée doit laisser quelques bras « naturels ». Leur pérennité est liée, du point de vue biologique, au maintien d'un débit minimal d'étiage. Il devrait être de 15 m<sup>3</sup> par seconde avec un taux d'oxygénation minimal de 5,5 mg par litre (60% de saturation).

Ces exigences ne pourraient être satisfaites que par un effort particulier de repompage ou par apport d'eau extérieure de qualité. Ce sont là des nécessités qui s'intègrent très difficilement dans l'économie générale du projet et l'on voit mal le concessionnaire sacrifier en période d'étiage une eau qui lui serait indispensable à la navigabilité du canal pour la sauvegarde de bras « délaissés ». Lorsque l'on sait qu'en période de grande sécheresse le débit d'étiage du Doubs peut être inférieur à 8 m<sup>3</sup> par seconde et que les besoins de la navigation à grand gabarit seraient d'un minimum de 4 m<sup>3</sup> par seconde sur portion canalisée, l'on voit vite quelle part serait dévolue aux bras « naturels ». Ce seront rapidement des bras délaissés dans toute l'acception du terme.

◦ Enfin, la canalisation retentira sur l'utilisation socio-culturelle des cours d'eau atteints. Les activités de loisirs (pêche, baignade, navigation de petite plaisance) pratiquées actuellement, entre autres sur le Doubs, seront rendues impossibles voire interdites (gêne pour la navigation commerciale, danger des berges abruptes et glissantes pour les baigneurs, etc.). Compte tenu de l'importance de la population des agglomérations voisines pour qui le Doubs était une zone de loisir (Montbéliard-Sochaux, Besançon, Dole, etc.), c'est là une donnée à ne pas négliger.

### **Conséquences sur les écosystèmes terrestres naturels**

Le canal Rhin-Rhône entraînerait une profonde modification des écosystèmes présents lors de sa construction et à terme. Celle-ci porterait sur deux aspects :

— La destruction de ces écosystèmes par le canal lui-même ou les gravières nécessaires à sa construction.

— La création d'isolats topographiques par le canal, qui sera source d'une suppression des échanges de populations.

Les groupes animaux les plus concernés par l'impact du canal sont au regard des premières investigations des vertébrés (mammifères, oiseaux, reptiles et batraciens).

- Les effets potentiels sur les mammifères et les oiseaux ont été particulièrement bien étudiés sur la portion alsacienne du tracé. Il apparaît que la traversée du Sundgau sera lourde de conséquences alors que celle de la forêt de la Hardt, moyennant quelques précautions (berges aménagées avec plans inclinés, plantations, dispositifs prévenant les effets du battillage) est acceptable.

- La région du Sundgau est caractérisée par des unités d'une relative richesse (vallées peu drainées de l'III, de la Largue, de la Lutter, du Saint-Nicolas, premiers plateaux du Jura) et par une concentration de flux migratoires dans les forêts de Sierents et Dannemarie.

- La vallée de l'III, grâce à ses terres inondables, présente un intérêt certain pour l'avifaune. C'est par ailleurs l'un des deux sites alsaciens où l'on trouve encore le castor. Les travaux du canal feront disparaître ces richesses faunistiques.

- La vallée de la Largue, caractérisée par une ripisylve notable (forêt linéaire bordurière) héberge 72 espèces d'oiseaux nicheurs dont 4 rares. La destruction des phragmitaies qui servent d'asile à d'importantes populations d'espèces migratrices (1 000 à 5 000 passages à l'heure en septembre-octobre) diminuera la richesse de cette zone.

L'ensemble de cette région est valorisé, de plus, par une grande richesse en mammifères carnivores (blaireau, martre, chat sauvage, putois, fouine, belette, hermine). La construction du grand canal aurait pour effet de supprimer les échanges de population d'un versant à l'autre de la vallée du Sundgau.

- Les collines de Valdieu entre Retzwiller et Lutran sont des zones de passage pour la grande faune forestière qui seront affectées par le tracé du grand canal.

- La région de Montreux présente la plus grande richesse biologique et la plus forte fragilité. La faune aquatique très diversifiée (190 espèces d'oiseaux dont 82 nicheuses et 15 rares, nombreux amphibiens) est liée aux phragmitaies et aux saulaies. L'hétérogénéité du milieu forestier et aquatique avec ses nombreuses lisières est un facteur de richesse qui sera détruit par la construction du canal à grand gabarit.

En conclusion l'on peut signaler que :

- L'effet de barrière d'une voie d'eau est connu comme drastique, et les exemples du canal d'irrigation de la Hardt (700 chevreuils morts en 10 ans) ou du Grand canal d'Alsace sont tristement réputés.

Le tracé de la liaison Rhin-Rhône ne permet aucun échange naturel de mammifères. Bien que ceux-ci soient moins denses qu'entre Montbéliard et Besançon par exemple, le canal entraînera l'absence de contacts pour les mammifères entre les montagnes jurassiennes et vosgiennes ; le cloisonnement du triangle Mulhouse-Belfort-Montbéliard entre les agglomérations urbaines, l'autoroute A36 et le canal.

⊗ Le tracé du canal emprunte des zones humides d'une grande variété et d'une richesse faunistique grande. On peut estimer que les 2/3 des oiseaux d'eau nicheurs actuels disparaîtront, ainsi qu'une fraction de l'avifaune riveraine, qui ne trouvera plus ses terrains de chasse ou de pâture actuels (rapaces nocturnes surtout, rapaces diurnes, échassiers, anatidés migrants).

### Incidences agricoles

L'agriculture a, jusqu'à présent et exception faite de l'agriculture « industrielle », aidé à maintenir la diversité des paysages et des écosystèmes. En France, peut-être plus qu'ailleurs, le maintien d'une agriculture « raisonnable » apparaît désormais comme un élément fondamental de la vie d'une région tant sur le plan humain que sur le plan écologique.

Or, le canal Rhin-Rhône doit entraîner la disparition de 4 300 hectares de terres agricoles. Mais ce chiffre ne comprend pas les terrains pris pour le stockage des matériaux (plus de 1 000 hectares pour le seul département du Haut-Rhin). A l'ouest de Mulhouse, la construction du canal nécessitera l'expropriation de près de 500 hectares de surface agricole utile, soit l'équivalent des acquisitions foncières de la SAFER-Alsace pendant trois années dans le département du Haut-Rhin. L'implantation du canal Rhin-Rhône désorganisera le marché foncier perturbant le prix des terres et des fermages (Les exploitations concernées sont moyennes ou petites).

De plus, les surfaces impliquées par la construction du canal sont d'autant plus importantes qu'il s'agit d'un « grand ouvrage public ». Il est soumis à la loi 62-933 du 8 août 1962 qui prévoit (art. 10) l'obligation de remédier aux dommages causés par une prise en charge du remembrement. Or, les décrets 63-693 du 10 avril 1963 et 68-386 du 26 avril 1968 autorisent un prélèvement maximum de 5% sur chaque fonds pour l'emprise d'un tel ouvrage. La superficie concernée par le remembrement sera d'environ 86 000 hectares. Pour le Haut-Rhin, l'expropriation des 500 hectares de surface agricole utile entraînera le remembrement (avec prélèvement de 5% des apports) de 10 000 hectares (17 500 hectares si le prélèvement est ramené à 3,5% comme ce fut le cas pour l'autoroute A 36). Vingt pour cent des exploitations agricoles concernées seront par ailleurs condamnées malgré les remboursements correcteurs.

Le remembrement a, jusqu'ici, provoqué la disparition des haies, bosquets et boqueteaux. Il entraîne toujours des atteintes non négligeables au milieu (même si certaines d'entre elles peuvent être compensées). La superficie touchée par les bouleversements d'ordre écologique sera donc infiniment supérieure à celle impliquée par la seule emprise du canal. La réduction du nombre d'agriculteurs entraînera une disparition de l'entretien des haies, donc la diminution de leur valeur écologique et agricole. Les différents types d'agro-écosystèmes présents le long du tracé risquent de disparaître ou, plus sûrement, de perdre tout intérêt. Ce sera le cas du bocage de plaine déjà très éclairci qui existe entre Dole et Besançon et du « bocage de moyenne montagne » (dont le fonctionnement repose plus sur la présence de nombreux boqueteaux judicieusement disposés que sur l'existence de haies) entre Clerval et Montbéliard. La plaine du Sundgau perdra les derniers éléments de milieux naturels dont l'existence était

le garant d'une agriculture moins consommatrice de produits chimiques et d'énergie. Dans une optique purement agricole, le problème de l'eau est aussi à prendre en compte. En effet outre les répercussions sur la nappe phréatique qui risque de diminuer la valeur de productivité des terres et apporter des changements fondamentaux aux écosystèmes (cf. *supra*, p. 264) la diminution du nombre d'agriculteurs entraînera le mauvais entretien ou la disparition de certains ouvrages hydrauliques qui ne seront plus nécessaires. Ceci à long terme provoquera une dévalorisation du foncier.

### Nuisances diverses

Outre les conséquences sur l'environnement précédemment décrites, la construction du canal Rhin-Rhône apportera des nuisances directes ou indirectes qui, bien qu'elles ne fassent pas l'objet d'un long développement, n'en sont pas moins importantes :

- Le bruit : compte tenu de la puissance des pousseurs et du fait que de nombreuses villes sont traversées, la pollution sonore ne sera pas négligeable et constituera une gêne certaine pour les riverains (Mulhouse, Montbéliard, Besançon, Dole, etc.).
- L'installation de zones industrielles qui viendront augmenter les différentes nuisances du canal : pollution de l'air, pollution de l'eau (de surface et souterraine), bruit.

### Sites

La valeur du patrimoine esthétique, naturel ou bâti, des régions concernées par le tracé proposé, ne semble guère avoir été prise en compte lors du choix initial. Elle serait pourtant affectée à divers titres :

- *Patrimoine bâti* : Sur le tracé retenu et ses abords proches près de 300 sites archéologiques et historiques ont été repérés. Une cinquantaine sont directement intéressés dont 17 sites classés ou inscrits qui seraient touchés ou anéantis par les aménagements projetés (le vieux pont de Dole (XVIII<sup>e</sup>) et le tunnel d'Osselle devraient être détruits). Les villages de Zillisheim et Ougney-Douvot seraient partiellement détruits. Les villes de Mulhouse, Montbéliard, Besançon et Dole seraient plus ou moins « écornées » par un canal dont le moins que l'on puisse dire est qu'il ne serait pas discret. Sa largeur serait de 54 m (plan d'eau) en parcours rectiligne et de 100 m en courbe à laquelle il est nécessaire d'ajouter l'emprise de l'ouvrage (environ 150 m). Sa hauteur dans les portions en surélévation pourra atteindre 24 m et l'écluse du faubourg Tarragnoz à Besançon aurait 12 m de haut.

- *Patrimoine naturel* : En zone plate, là où le canal serait construit en surélévation (plaine du Sundgau par exemple), il constituerait une véritable barre d'au moins 10 mètres de haut, coupant la perspective paysagère sur plusieurs dizaines de kilomètres. Quelques éléments plus massifs comme les écluses (écluse de Wolfersdorf de 24 m par exemple) viendraient enjoliver l'ensemble. En zone accidentée, l'on obtiendrait une tranchée rectiligne aux berges abruptes et artificielles taillées dans le roc comme à la Prétière (tranchée de 50 m de

haut). Les opérations de restauration du couvert végétal sur pentes abruptes n'ont pas été prévues. L'on peut s'étonner ici que l'expérience des Autrichiens et des Suisses en ce domaine semble inconnue des services français de l'Équipement.

La haute vallée du Doubs, l'une des plus belles en son genre d'Europe occidentale, souffrirait particulièrement des travaux projetés. Les aménagements réalisés au cours des âges (route, canal Freycinet, voie de chemin de fer) en ont en effet respecté la structure originale. Les quelques lignes qui suivent, extraites du rapport établi par l'équipe du professeur Linder décrivent l'évolution de ce paysage exceptionnel si les travaux sont entrepris. « De pair avec la destruction importante des boisements des rives et du fond de vallée, de grandes percées, des structures artificielles apparaîtront dans le paysage. L'extension des plans d'eau, le creusement de novo de tronçons dérivés, la rectification des sinuosités mineures, l'ampleur des zones de déblais et de remblais (4), le gabarit des écluses, le nivellement des berges vont concourir à uniformiser et artificialiser les paysages de fond de vallée. La perte sera fonction de l'effort de réintégration qui s'ensuivra, mais l'équilibre qui se réinstaurera sera évidemment différent de l'ancien, assez long à obtenir (quelques dizaines d'années au minimum pour la croissance des arbustes) et d'une qualité très altérée (...) La région montagnaise allant de Besançon à Montbéliard est entaillée par une vallée hors du commun présentant, outre une importance urbaine, un réel intérêt paysager et esthétique, contrastant avec les régions aux reliefs moins accusés de la Haute-Saône ». En revanche, on peut lire dans la notice du Service des voies navigables et de la Compagnie nationale du Rhône : « les paysages engendrés par la canalisation ne seront pas fondamentalement différents des paysages actuels ».

### Conclusion

L'opposition de la FFSPN sur le projet de canal Rhin-Rhône-Méditerranée, dans sa forme actuelle, repose sur un ensemble de travaux scientifiques et de réflexions approfondies. Certains d'entre eux ont, d'ailleurs, été conduits à la demande des pouvoirs publics. Ceux-ci avaient, en effet, fort opportunément décidé qu'une « justification des choix et impact sur l'environnement » serait présentée lors de l'enquête publique du 15 novembre 1976 au 14 janvier 1977, bien que la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature n'ait pas encore reçu le décret d'application sur les études d'impact à cette époque (ce décret a été signé le 12 octobre 1977). Cette initiative louable répondait d'ailleurs dans son principe aux injonctions du décret et de la directive du 14 mai 1976 en ce qui concerne la prise en compte de l'environnement dans les dossiers d'enquête publique. Les services de l'Équipement avaient, dès mars 1975, confirmé qu'il fallait « une consultation auprès des experts en écologie, nécessaire pour vérifier que le projet n'apporte pas de nuisances particulières dans ce domaine » (*Bulletin d'information du Comité national pour l'Aménagement du territoire français*, n° 157). C'est ainsi que la Direction des ports maritimes et des voies navigables avait commandé au Centre d'études

(4) On estime à 30 millions de m<sup>3</sup> le volume des déblais qui devront être « recasés » dans le paysage... (Note de la FFSPN).

techniques de l'équipement de Lille, en 1975, une « étude d'environnement » que le CETE sous-traita à diverses équipes scientifiques.

On a vu dans le texte que les conclusions de ces équipes n'ont pas été reprises par les auteurs de la notice *Voie navigable mer du Nord-Méditerranée - Liaison Saône-Rhin - Justification des choix et impact sur l'environnement*, qui affirmaient même que « La voie navigable n'est pas en elle-même un facteur de pollution ».

Notre Fédération est de toute évidence d'un avis contraire. Le Conseil national de protection de la nature lui-même, saisi de ce document (lors de sa réunion du 17 novembre 1976) éleva les plus vives protestations.

Même si l'on fait abstraction de l'opposition des collectivités locales qui, inquiètes à juste titre des conséquences du projet, se sont prononcées contre à une écrasante majorité (140 avis négatifs contre 6 positifs) lors de l'enquête publique, il est impossible de nier le poids écologique extrêmement lourd, et à notre avis insupportable, que comporterait sa réalisation.

Véritable saignée au cœur de la Franche-Comté, mur de la honte au milieu du Sundgau, un tel ouvrage bouleverserait l'hydrographie de ces régions. Il détruirait l'une des plus intéressantes rivières françaises, le Doubs. Il ferait disparaître ou dégraderait de vastes surfaces agricoles productives à une époque où l'on s'inquiète de la diminution constante de celles-ci. Il détruirait des paysages et porterait de graves atteintes à une flore et une faune qui font partie d'un patrimoine national précieux et déjà bien entamé, pour un bénéfice économique auquel les économistes eux-mêmes ne croient pas.



---

**Quatrième partie**

---

**Loi relative  
à la Compagnie  
nationale du Rhône**

Ce dernier document, le plus récent, nous a paru pouvoir clore le dossier car il est l'aboutissement d'un grand débat qui vient d'avoir lieu au Parlement. Le vote de ce texte constitue un grand pas dans la voie de la réalisation du projet.

## **Loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône (1)**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — La Compagnie nationale du Rhône, outre les missions dont elle est investie en vertu de la loi du 27 mai 1921 modifiée, est chargée, dans les conditions qui seront définies par un avenant à la concession générale consentie en vertu de cette loi :

— de la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le Grand canal d'Alsace ;

— de l'exploitation et de l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin.

A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies dans l'acte de concession, la compagnie peut participer à l'aménagement et à la gestion d'équipements annexes, liés à cette exploitation.

Les départements, les communes et leurs groupements, ainsi que les établissements publics régionaux intéressés par les opérations visées au présent article seront consultés sur l'implantation des ouvrages dont le canal nécessite la construction.

Art. 2. — Le financement des travaux de construction et d'entretien prévus à l'article 1<sup>er</sup> est assuré par la compagnie. Celle-ci bénéficie notamment de

---

(1) Loi n° 80-3, travaux préparatoires.

*Assemblée nationale* : Projet de loi (n° 1 276) ; Rapport de M. Valleix, au nom de la commission de la production (n° 1 330) ; Discussion et adoption après déclaration d'urgence le 10 décembre 1979.

*Sénat* : Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 96 (1979-1980) ; Rapport de M. Jeambrun, au nom de la commission des affaires économiques, n° 110 (1979-1980) ; Discussion et adoption le 18 décembre 1979.

*Assemblée nationale* : Projet de loi, modifié par le Sénat (n° 1 506) ; Rapport de M. Valleix, au nom de la commission mixte paritaire (n° 1 515) ; Discussion et adoption le 20 décembre 1979.

*Sénat* : Rapport de M. Jeambrun, au nom de la commission mixte paritaire, n° 136 (1979-1980) ; Discussion et adoption le 20 décembre 1979.

crédits ouverts au budget de l'Etat et de contributions volontaires des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés par la liaison entre le Rhin et la Méditerranée.

Art. 3. — Les dispositions de l'article 3, quatrième alinéa, de la loi du 27 mai 1921 modifiée, relatives à l'attribution d'un premier dividende, ne sont pas applicables aux actions souscrites après l'entrée en vigueur de la présente loi. La date à partir de laquelle ces actions pourront bénéficier d'un dividende sera fixée par décret. Les conditions d'attribution de ce dividende seront déterminées par délibération de l'assemblée générale, approuvée par décret en Conseil d'Etat.

La part de superbénéfices revenant à l'Etat en vertu de l'article 3, septième alinéa, de la loi du 27 mai 1921 modifiée est laissée à la disposition de la compagnie pour le financement des travaux d'aménagement du Rhône et des travaux de construction prévus à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus. Un arrêté du ministre de l'économie fixe, le moment venu, en tant que de besoin, les modalités de restitution des sommes revenant au Trésor.

Art. 4. — Le montant et les modalités des emprunts qui peuvent être contractés par la compagnie pour le financement des travaux de construction prévus à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus sont fixés par une convention passée avec l'Etat ; ces emprunts ne font pas partie du capital-obligations au sens de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 modifiée. L'Etat peut garantir l'intérêt et l'amortissement des emprunts.

Art. 5. — Les établissements publics régionaux sont autorisés à participer au capital de la Compagnie nationale du Rhône.

Art. 6. — La Compagnie nationale du Rhône est administrée par un conseil composé au plus de 30 membres. Il comprend :

- des représentants de l'Etat nommés par décret ;
- des représentants des établissements publics régionaux intéressés, nommés par décret sur désignation des conseils régionaux de chacun de ces établissements ;
- des représentants des actionnaires ;
- des représentants des intérêts généraux concernés par l'aménagement du Rhône et la liaison Rhin-Rhône nommés par décret après consultation des organismes ou assemblées habilités à représenter lesdits intérêts ;
- des représentants du personnel de la société nommés par décret sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives.

Art. 7. — Des commissaires du Gouvernement assistent aux séances du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône. Un décret en Conseil d'Etat fixe les cas et conditions dans lesquels ils peuvent s'opposer à l'exécution de décisions prises par les organes sociaux.

La Compagnie est soumise au contrôle de l'Etat dans les mêmes conditions que les entreprises publiques nationales.

Art. 8. — Les modifications aux statuts de la Compagnie nationale du Rhône sont approuvées par décret en Conseil d'Etat.

Ces statuts, qui doivent être conformes à la présente loi, peuvent déroger aux dispositions législatives applicables aux sociétés commerciales en ce qui concerne :

- les conditions de la représentation des actionnaires aux assemblées générales et au conseil d'administration ;
- les conditions de désignation et la durée du mandat du président du conseil d'administration ;
- les conditions de désignation du directeur général ;
- la constitution des fonds de réserve ;
- les assemblées générales ;
- les conditions de liquidation, en cas de dissolution anticipée de la société ou lors de l'expiration de sa concession.

Art. 9. — A l'occasion de la préparation du VIII<sup>e</sup> plan, les conseils généraux et les assemblées des établissements publics régionaux intéressés par les dispositions de la présente loi seront invités à formuler des propositions spéciales en matière d'aménagement du territoire. Ces propositions auront notamment pour objet de permettre aux collectivités locales et aux régions intéressées de bénéficier d'un programme d'action régionale tenant compte des conséquences économiques et sociales, ainsi que celles sur le cadre de vie, l'agriculture et l'environnement, de la construction et de l'exploitation des ouvrages visés à l'article 1<sup>er</sup>.

Art. 10. — Un décret en Conseil d'Etat précise, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

Art. 11. — Les huitième et douzième alinéas de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 modifiée sont abrogés.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 4 janvier 1980.

VALERY GISCARD D'ESTAING

Par le Président de la République.

*Le Premier ministre,*  
RAYMOND BARRE.

*Le ministre de l'Intérieur,*  
CHRISTIAN BONNET.

*Le ministre de l'Economie,*  
RENE MONORY.

*Le ministre du Budget,*  
MAURICE PAPON.

*Le ministre de l'Environnement et du Cadre de vie,*  
MICHEL D'ORNANO.

*Le ministre de l'Agriculture,*  
PIERRE MEHAIGNERIE.

*Le ministre de l'Industrie,*  
ANDRE GIRAUD.

*Le ministre des Transports,*  
JOEL LE THEULE.

*Journal officiel, Lois et décrets, 5 janvier 1980.*

# TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

*La collection « Travaux et Recherches de Prospective », éditée par La Documentation Française, reprend les études prospectives menées par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) et destinées à élaborer le schéma général d'aménagement de la France.*

*Les études ont pour objet de prendre une vue globale des actions et politiques d'aménagement du territoire, d'en dégager les lignes de force pour leur donner plus de vigueur ou pour les infléchir si nécessaire. Elles répondent également au souci de vérifier si l'ensemble des initiatives destinées à façonner la géographie française, prises par les Pouvoirs Publics ou les responsables du secteur privé, apparaissent compatibles et globalement acceptables dans les 20 ou 30 années qui viennent. Elles s'efforcent de dégager les grandes tendances d'évolution de la société française, l'importance des facteurs internes et externes qui agissent sur elle, la modifient et finalement transforment l'espace sous-économique de notre pays.*

*Ainsi avec les quelque 80 titres publiés dans cette collection, c'est une importante série d'ouvrages de prospective qui est proposée à la réflexion des administrateurs et à celle des cadres du pays.*

## **Derniers titres parus :**

### **1976**

- |                                                                    |      |
|--------------------------------------------------------------------|------|
| 60. « Littoral Bas-Normand, schéma d'aménagement » .....           | 25 F |
| 61. « Décentralisation industrielle et relations de travail » .... | 25 F |
| 62. « Prospective des investissements étrangers en France » ..     | 25 F |
| 63. « Sésame année 8, programme de travail » .....                 | 25 F |



La liaison Rhin-Rhône est l'un de ces grands projets qui font couler beaucoup d'encre, des premières études qui leur sont consacrées à leur réalisation complète. Ainsi, depuis près de vingt ans, partisans et adversaires de cette liaison, qui appartient à tous les milieux professionnels et à tous les horizons politiques présentent leurs arguments. Différents aspects du problème sont tour à tour traités : économiques, régionaux, européens, écologiques, techniques, financiers. De nombreux articles et rapports lui sont consacrés. Aussi, à l'orée du VIII<sup>e</sup> plan et à la suite du débat au Parlement et du vote de la loi confiant la maîtrise d'ouvrage de la liaison Rhin-Rhône à la Compagnie nationale du Rhône, l'utilité d'un dossier documentaire apparaît-elle certaine.

Le dossier proposé ici comporte quatre éléments :

— de larges extraits des documents administratifs choisis parmi les plus importants et les plus significatifs consacrés à ce projet depuis les années soixante, et dont quelques-uns sont encore inédits ;

— une étude de M. Schreiber, Secrétaire général de l'Association et de la Société d'études mer du Nord-Méditerranée, défenseur convaincu du projet, qui présente un historique détaillé des avatars de la liaison Rhin-Rhône avant de développer les arguments en faveur de cette liaison ;

— un bref panorama d'opinions de personnalités politiques ou de groupements exprimées dans la presse ou à l'occasion de débats parlementaires,

— le texte de la loi du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône.

NOTES ET ÉTUDES DOCUMENTAIRES - 50 numéros par an - Abonnement annuel : 350 F  
Service abonnement, tél. : 834.92.75 - Commande adressée à la Documentation Française,  
124, rue Henri-Barbusse, 93308 Aubervilliers Cedex - Telex : 204826 Docfran Paris - Règlement  
à réception de la facture - Le directeur de la publication : J.-L. Crémieux-Brilhac  
Imprimé en France

SECRETARIAT GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT  
DIRECTION DE LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Imprimerie BIALEC - NANCY  
D.L. n° 16 119 - 4<sup>e</sup> trim. 1979  
C.P.P.P. 1 231 AD