

Sénat et Assemblée nationale

Loi Transports du 26 février 1996

Article sur l'aménagement de la Saône confié à la CNR

Débats parlementaires

L'introduction et les résumés dans les marges sont du Clac.

Assemblée nationale & Sénat

Loi Transports du 26 février 1996

Article 34 sur l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon, confié à la CNR

Sommaire

Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports. Articles 34 et 35	p. 2
Sénat, rapport Le Grand – Rocca Serra, 11 octobre 1995	p. 2
Sénat, première lecture, 18 octobre 1995	p. 2
Assemblée nationale, 29 novembre 1995	p. 3
Sénat, rapport Le Grand, 13 décembre 1995	p. 3
Sénat, deuxième lecture, 19 décembre 1995	p. 4
Assemblée nationale, rapport Fèvre, 17 janvier 1996	p. 5
Assemblée nationale, question orale, 25 janvier 1996	p. 5
Assemblée nationale, deuxième lecture, 25 janvier 1996	p. 6
Sénat, rapport Le Grand, 7 février 1996	p. 7
Sénat, troisième lecture, 15 février 1996. Adoption.	p. 8

La CNR (Compagnie nationale du Rhône), comme son nom l'indique, fut créée pour aménager le Rhône, de la frontière suisse à la mer. Alors que cet aménagement touchait à sa fin, en 1980, la loi lui a confié la construction du canal à grand gabarit entre la Saône et le Rhin.

Restait la Saône, rivière de plaine, navigable à peu de frais, mais non susceptible de produire de l'électricité. C'est par décret d'application de la loi de 1980 que l'aménagement de la Saône était confié à la CNR, et non par loi.

La mise à grand gabarit de la section Chalon–St-Symphorien était entamée en 1992, mais l'action juridique d'associations de protection de la nature et de consommateurs aboutissait à l'arrêt des travaux en juin 1993, pour non-conformité avec la loi Bouchardeau de 1983 sur les enquêtes publiques. Ce sursis à exécution prononcé par le tribunal administratif de Dijon fut confirmé par le Conseil d'État en juillet 1993.

Depuis lors, les promoteurs du canal Rhin-Rhône ont tenté de débloquer la situation. René Beaumont, alors député de Saône-et-Loire et ardent lobbyiste du projet de grand canal, a profité du vote d'une loi sur les transports regroupant diverses préoccupations (sécurité routière, transports maritimes, transports aériens) pour y ajouter un article sans réel rapport, confiant à la CNR l'aménagement de la Saône. Ce procédé de greffe sur un texte de loi d'un article exogène est appelé « cavalier législatif ».

Ces contorsions parlementaires en annoncent peut-être d'autres, visant à relancer, par la bande, des projets de canaux interbassins après l'abandon de Rhin-Rhône.



Loi n° 96-151 du 26 février 1996 (extrait)

*La loi
du 4 janvier 1980
relative à la CNR
est complétée
par les mots
« de l'aménage-
ment de la Saône
de Laperrière
à Lyon »*

Art. 34. — Le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots : « , de l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon ; ».

Art. 35. — I. Après les mots : « ayant un grade », la fin du deuxième alinéa du I de l'article 2 de la loi n°91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports est ainsi rédigée : « au moins équivalent à celui d'agent des catégories C6 et C6 bis de

l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912 sur le domaine confié à l'établissement public. »

II. Le deuxième alinéa (1°) de l'article 3 de la même loi est ainsi rédigé :

« 1° Les personnels de Voies navigables de France ayant un grade au moins équivalent à celui d'agent des catégories C6 et C6 bis de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 précitée ; ».

Sénat, rapport Le Grand - Rocca Serra 11 octobre 1995

*Texte
« fourre-tout »,
le projet de loi
est caractérisé
par l'absence
de toute mesure
relative au
transport fluvial*

Texte « fourre-tout » et multi-modal, le projet de loi qui nous est soumis est caractérisé par l'absence de toute mesure relative au transport fluvial.

Cette lacune peut s'expliquer par la publication récente de la loi n°94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables. En revanche, elle peut paraître surprenante alors que la profession fluviale traverse des difficultés sérieuses.

Par ailleurs, l'effort de construction d'infrastructures à réaliser pour le désenclavement des divers bassins fluviaux, qui a été décidé, dans le cadre de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, se heurte à des difficultés de mise en œuvre.

D'une part, le Fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN),

institué par l'article 37 de la loi, a été marqué par la lente — et parfois contestée — mise en place de son comité de gestion.

D'autre part, l'achèvement de la liaison inter-bassins à grand gabarit « Rhin-Rhône », décidée à l'article 36 de la même loi, se heurte aux lenteurs de certains des partenaires à son financement qui seraient tentés, selon certains commentateurs, de se retrancher derrière l'existence du FITTVN pour éluder leur contribution spécifique à la liaison « Rhin-Rhône ».

Votre commission des Affaires économiques et du Plan, dont le rôle a été déterminant dans l'adoption des articles 36 et 37 de la loi d'orientation, saisit l'occasion que fournit le projet de loi qui nous est soumis pour rappeler le prix qui s'attache au respect des lois telles qu'elles ont été adoptées par la représentation nationale.

Sénat, première lecture, 18 octobre 1995

*Anne-Marie Idrac :
Au cours
des dernières
années,
vous avez déjà
légiféré à deux
reprises sur le
transport fluvial*

Michel Souplet (UC, Oise) : MM. Jean-François Le Grand et Jacques Rocca Serra ont souhaité introduire une disposition relative aux transports fluviaux ; je m'en réjouis. D'autres collègues l'ont dit avant moi, il est dommage que ce projet ne traite pas ce problème. Je souhaite que le Gouvernement respecte les engagements qu'il a pris, en particulier lors de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, notamment en ce qui concerne les liaisons Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est.

Madame le secrétaire d'État, j'habite près de Compiègne. J'en suis toujours à m'interroger sur l'importance extraordinaire des capitaux qui ont été investis dans l'Oise navigable à grand gabarit de la Seine jusqu'à Compiègne. Arrivé là, on est

dans un cul-de-sac, car les liaisons Seine-Est et Seine-Nord se font toujours attendre. C'est un investissement extrêmement lourd dont on ne peut pas bénéficier globalement compte tenu de l'arrêt des travaux dans la ville de Compiègne.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État. (...) Vous avez également évoqué le transport fluvial. Il est exact que ce projet de loi ne comporte aucune disposition à ce sujet. C'est que, ne l'oubliez pas, au cours des dernières années, vous avez déjà légiféré à deux reprises sur le transport fluvial : une première fois en adoptant la loi sur la modernisation de la profession de transporteur fluvial et, une seconde fois, lors du vote de la loi d'orientation pour l'aménagement et le

développement du territoire, qui prévoit notamment des financements concernant le canal Rhin-Rhône ainsi que les autres canaux inscrits au schéma directeur, en particulier le canal Seine-Nord et le canal Seine-Est.

Je vous apporte aussi une réponse positive à propos du transport combiné, madame Heinis. La loi ne prévoit pas de schéma directeur, vous l'avez rappelé mieux que je n'aurais pu le faire. Cependant, la très bonne idée — je retiens ce qualificatif — d'un schéma directeur national, je l'ai bien en tête. Je suis personnellement très attachée au développement du transport combiné. J'accorde une grande importance aux avis du comité national du transport combiné, qui est, vous le savez, présidé par un parlementaire.

Mon intention est clairement de mettre en place, dans le courant de l'année prochaine et donc dans le même délai que les différents schémas directeurs prévus par la loi, un schéma des plates-formes multimodales, qui permettrait notamment d'établir une sorte de maillage entre les différents niveaux de plates-formes.

Je crois que, dans ce domaine également, nous partageons le même point de vue.

M. Bimbenet a insisté, à juste titre, sur la nécessité de situer ce texte — qui est un peu

ingrat, j'en suis bien d'accord avec lui — dans une approche d'ensemble des questions relatives aux transports.

Je me souviens d'un débat extrêmement intéressant qui s'est déroulé ici même, au palais du Luxembourg, sur l'initiative de mon prédécesseur, M. Bernard Bosson, et qui portait sur les transports envisagés de manière globale. Même si l'on n'est pas encore allé suffisamment loin à cet égard, cet éclairage a été très utile lorsqu'il s'est agi d'élaborer certaines des dispositions de la loi pour le développement et l'aménagement du territoire.

Ainsi, la définition des différents schémas directeurs d'infrastructures — schéma routier, schéma ferroviaire, schéma des voies navigables, etc. — s'inspire d'une approche globale, promouvant la meilleure articulation possible entre les différents modes de transport, intégrant la dimension du développement durable, à laquelle vous êtes, monsieur Bimbenet, fort justement attaché.

Vous regrettez l'absence, dans le projet de loi, de dispositions concernant les problèmes d'environnement. Comme vous le savez, le Gouvernement prépare, sur l'initiative de Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement, un projet de loi sur l'air, qui devrait comporter notamment des mesures intéressant les transports.

Assemblée nationale, 29 novembre 1995

M. le président. M. René Beaumont a présenté un amendement, n°55, ainsi rédigé :

« Après l'article 27, insérer l'article suivant :
« Le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots :
« , de l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon ; ». ».

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Par cet amendement, M. Beaumont souhaite donner une existence légale à des responsabilités qu'assume déjà la CNR en ce qui concerne l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon. La disposition proposée vise, en fait, à régulariser certaines pratiques et concerne des travaux qui sont déjà en grande partie achevés mais qui, étant donné le statut de

la CNR, ne relevaient peut-être pas tout à fait de sa responsabilité. Cela dit, il y a une difficulté : cet amendement, qui concerne le transport fluvial, est rattaché au titre III qui est relatif à la sécurité routière et aux transports routiers.

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a donné un avis favorable à cet amendement.

Mme le secrétaire d'État aux transports. Le gouvernement est favorable à cet amendement. Cela dit, il va de soi, comme le propose M. le président Gonnot, qu'une telle disposition devrait être précédée par un titre dont l'intitulé pourrait être le suivant : « Dispositions relatives au transport fluvial ».

(L'amendement est adopté.)

Sénat, rapport Le Grand, 13 décembre 1995

Article 28 (nouveau). Liaison « Rhin-Rhône » Aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon (Article premier loi n° 80-3 du 4 janvier 1980)

L'article 28 résulte de l'adoption par l'Assemblée nationale d'un amendement présen-

té par notre collègue député René Beaumont, accepté par le Gouvernement.

Il étend les responsabilités de la CNR.

• La loi du 27 mai 1921 avait défini un programme de travaux à effectuer pour l'aména-

*Amendement
présenté par
René Beaumont :
ajout des mots
« de
l'aménagement
de la Saône
de Laperrière
à Lyon »
à la loi
du 4 janvier 1980
confiant à la CNR
la construction
du canal
Rhin-Rhône*

En réalité, la CNR avait commencé à exercer de telles compétences sur la base d'un décret d'application de la loi de 1980. Des travaux avaient été engagés sur la Saône. Le Conseil d'État, constatant que ces travaux n'avaient pas respecté les règles de l'enquête publique, a contraint à l'arrêt des travaux

Jean-François Le Grand : On peut se demander s'il ne convient pas de revoir la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs, adoptée en 1982)

ment du Rhône depuis la frontière suisse jusqu'à la mer, du triple point de vue de l'utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation et de l'irrigation.

La Compagnie nationale du Rhône (CNR), créée à cet effet en 1933, s'était vue accorder en 1934 la concession générale de ces travaux.

- La loi du 4 janvier 1980 – qui a confirmé les missions originelles de la CNR – avait chargé celle-ci de la construction et de l'exploitation de la liaison « Rhin-Rhône ».

Cette liaison, allant de Laperrière, sur la Saône, à Niffer, sur le grand canal d'Alsace, a été déclarée d'utilité publique, par un décret du 29 juin 1978, utilité publique qui a été prorogée de dix ans par le décret du 28 avril 1988.

- L'article 36 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et de développement du territoire a modifié la loi de 1980. Désormais, la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction de la liaison « Rhin-Rhône » est confiée à une entreprise constituée à parité entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône. Cette entreprise – la Sorelif-Saône-Rhône – est en cours de constitution.

- L'article 28 du présent projet de loi constitue une nouvelle percée et une extension des compétences de la CNR.

Il s'agit, en effet, de donner expressément à la CNR compétence d'aménagement de la Saône depuis Laperrière jusqu'à Lyon. Sur le plan de la logique, une telle novation ne paraît pas infondée, dès lors que la CNR est déjà chargée de l'aménagement du Rhône, d'une part, et partie à l'aménagement du canal futur, d'autre part. L'adoption de l'article 28 permettrait à la CNR d'être aménageur de bout en bout sur l'ensemble de la liaison.

Mais la compétence de la CNR sur la section Laperrière-Lyon de la Saône serait en outre étendue à l'exploitation et à l'entretien par application des dispositions existantes du troisième alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 qui stipule que la CNR est chargée « de l'exploitation et de l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin ».

En réalité, la CNR avait commencé à exercer de telles compétences sur la base d'un décret du 12 mai 1981 d'application de la loi de 1980. Des travaux de mise au grand gabarit de la Saône avaient été engagés il y a quelque quatre années. Le Conseil d'État, constatant que ces travaux n'avaient pas respecté les règles de l'enquête d'utilité publique, a contraint à l'arrêt des travaux.

Une incertitude planant sur la solidarité de la base réglementaire sur laquelle la CNR souhaiterait reprendre les travaux – ces travaux étant financés par Voies navigables de France – il a été jugé souhaitable de substituer à ce décret une base légale. Tel est l'objet de l'article 28 du projet de loi.

Faut-il redouter que l'adoption d'une telle disposition conduise à alourdir la contribution d'Électricité de France au financement des travaux, tel qu'il a été redéfini par la nouvelle rédaction de l'article 2 de la loi de 1980 qu'a fixé l'article 36 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ?

Tel n'est pas le sentiment de votre commission qui vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement rédactionnel destiné à substituer au terme « aménagement » le terme « amélioration » employé dans le cahier des charges approuvé par le décret du 12 mai 1981.

Sénat, 19 décembre 1995, deuxième lecture

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports. (...) Le projet de loi relatif aux transports comprend, depuis l'examen de ce texte en première lecture par l'Assemblée nationale, des dispositions concernant le domaine fluvial. (...), par l'introduction de deux articles.

Le premier article étend la responsabilité de la CNR, à l'aménagement de la Saône, compétence qui ne lui était expressément reconnue jusqu'à présent que par décret. Ce dispositif vise à conforter la position de cette compagnie pour la nécessaire réalisation des travaux d'aménagement de Laperrière à Lyon. Il n'y a donc pas de problème de fond. (...)

M. Jean-François Le Grand, rapporteur de la commission des affaires économiques et du

Plan. (...) On pourrait, certes, objecter que la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, pose déjà un certain nombre de principes en ces domaines. Mais elle a été votée dans un contexte différent de celui qui s'annonce ; elle a maintenant plus de treize ans et on peut se demander s'il ne convient pas de la revoir.

Bien sûr, sur l'initiative du Sénat, la loi Pasqua, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, a prévu la publication d'un certain nombre de schémas directeurs nationaux dans le domaine des transports. Ceux-ci ont commencé à être élaborés. Mais ne le sont-ils pas trop dans le cénacle feutré et anonyme de bureaux administratifs, loin du regard de ceux qui sont directement concernés ? Ce qui me paraît important, en la matière, c'est

d'organiser la discussion la plus large et la plus ouverte possible afin de décider, au vu des arguments de tous, de la meilleure manière de conduire les réformes nécessaires et de les expliquer à ceux qui auront à les mettre en œuvre ou à ceux qui en bénéficieront. (...)

M. le président. « Art. 28. – Le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots : « , de l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon ». »

Par amendement n°4, M. Le Grand, au nom de la commission, propose, dans le texte présenté par cet article pour le deuxième alinéa de l'ar-

ticle 1er de la loi n°80-3 du 4 janvier relative à la Compagnie nationale du Rhône, de remplacer le mot : « aménagement » par le mot : « amélioration ».

M. Jean-François Le Grand, rapporteur. Cet amendement vise à substituer au terme « aménagement » le terme « amélioration » employé dans le cahier des charges.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Anne-Marie Idrac. Favorable.
(L'amendement est adopté.)
(L'article 28 est adopté.)

Assemblée nationale, rapport Fèvre 17 janvier 1996

Article 28

Cet article résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale en première lecture. Il vise à donner une base légale à des responsabilités qu'assure déjà la CNR en ce qui concerne l'aménagement de cette portion de la Saône entre Laperrière et Lyon.

Le Sénat, tout en acceptant le principe de cette disposition, a préféré substituer au terme d'« aménagement » celui d'« amélioration », dans un souci de conformité avec le cahier des charges

de la Compagnie.

M. René Beaumont, tout en considérant que cette modification rédactionnelle n'affectait en rien la portée de l'article, a estimé que cette nouvelle formulation était moins précise que celle adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale.

Après que le rapporteur eut souligné que la rédaction du Sénat faisait l'objet d'un consensus entre les intéressés, la commission a adopté l'article 28 sans modification.

Assemblée nationale, 25 janvier 1996 Question orale

Autorisation des travaux pour l'achèvement de l'aménagement de la Saône

M. le président. M. René Beaumont souhaiterait interroger Mme le secrétaire d'État aux Transports afin de connaître l'état d'avancement de la procédure d'autorisation des travaux pour l'achèvement de l'aménagement de la Saône, ces derniers ayant dû être interrompus à la suite d'une délibération du Conseil d'État à la mi-1993. Il rappelle que l'aménagement de la Saône constitue une opération distincte de la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit décidée dans le cadre de la loi de l'aménagement du territoire votée en 1995, et qu'en outre l'actuel Gouvernement, tout comme le précédent d'ailleurs, a indiqué que des mesures de concertation et d'information devaient être diligentées pour cette liaison fluviale à grand gabarit, sans pour autant retarder les travaux qu'il est possible d'engager rapidement. Il désirerait donc, sur ce point particulier, obtenir de Mme le secrétaire d'État l'assu-

rance que la reprise des travaux va pouvoir prochainement intervenir, après la publication du décret correspondant, puisque les enquêtes publiques prévues par la loi ont déjà eu lieu en 1995.

La parole est à M. René Beaumont, pour exposer sa question.

M. René Beaumont. Madame le secrétaire d'État aux transports, je souhaiterais vous interroger sur la date d'achèvement des travaux d'aménagement de la Saône de Chalon-sur-Saône à St-Symphorien. J'évoque cette question en présence du ministre maire de Chalon, qui est lui aussi très intéressé par le projet.

Il faut, en ce qui concerne l'aménagement de la liaison Saône-Rhône, distinguer deux types de travaux.

Certains, entre Laperrière et Mulhouse, sont organisés et financés par l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire.

Mais d'autres avaient été initiés avant la pro-

Le Sénat propose de remplacer le terme « aménagement » par le terme « amélioration », employé dans le cahier des charges

René Beaumont a estimé que cette nouvelle formulation était moins précise

René Beaumont souhaiterait connaître l'état d'avancement de la procédure des travaux pour l'achèvement de l'aménagement de la Saône

Anne-Marie Idrac :
le plus rapidement possible.
On peut estimer que les travaux reprendront dans le courant du deuxième trimestre de cette année [1996]

mulgation de cette loi. C'est le cas qui nous intéresse aujourd'hui.

Un aménagement de la Saône avait été décidé et financé. Mais, en 1993, le Conseil d'État a estimé que l'enquête avait été insuffisante et que, en particulier, n'avait pas été organisée l'« enquête Bouchardeau ».

Les enquêtes nécessaires ont été faites dans le courant de l'année 1995. Tous les éléments ont été déposés depuis déjà plusieurs mois. Pourtant, le décret permettant la reprise des travaux n'est toujours pas pris.

Les entreprises sont sur place et perdent beaucoup d'argent. Nous aussi car, en matière de travaux également, le temps c'est de l'argent. En outre, nous perdons des emplois.

Pourriez-vous, madame le secrétaire d'État, nous indiquer de manière précise quand reprendront les travaux ? Je souhaite que ce soit le plus rapidement possible.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports. Monsieur le député, le plus rapi-

dement possible, je l'espère moi aussi. En tout cas, la réponse que je peux vous apporter va dans ce sens.

Vous avez rappelé les événements qui ont conduit à la situation actuelle. Sur le plan juridique, les travaux peuvent être envisagés, sous réserve de la publication du décret dont vous avez parlé. Ce décret est rédigé. Il est actuellement soumis à la concertation interministérielle, de manière que l'on puisse saisir le Conseil d'État. Raisonnablement, on peut estimer que les travaux reprendront dans le courant du deuxième trimestre de cette année.

Mais il n'y a pas que la question juridique, il y a également la question financière. J'ai obtenu du conseil de direction du FDES que les moyens nécessaires à la réalisation de cette opération soient mobilisés en 1996. Je la présenterai au prochain comité de gestion du Fonds d'investissement des transports terrestres. Et je sais, monsieur Beaumont, que je peux compter sur vous pour que cette opération soit effectivement retenue.

Assemblée nationale, 25 janvier 1996

Discussion en deuxième lecture

René Beaumont :
le terme d'amélioration est ambigu, pouvant aller jusqu'à la prise en compte de considérations écologiques sur la qualité des eaux

M. René Beaumont. (...) Pour conclure, je reviendrai sur l'aménagement de la liaison fluviale Rhin-Rhône et sur l'amendement que j'avais déposé relatif à la légalité des travaux d'aménagement de la Saône entre Laperrière et Lyon. Il y avait en effet un hiatus juridique entre les travaux déjà réalisés au sud de Lyon et ceux effectués au nord-est de Laperrière jusqu'à Mulhouse, qui sont désormais du domaine de la nouvelle société Saône-Rhin – SORELIF – créée entre CNR et EDF dans le cadre de l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire. Il fallait donc régler ce problème.

À cet égard, je n'ai pas bien compris – ou je n'ai pas voulu comprendre – le sens de l'amendement sénatorial qui a substitué au terme d'« aménagement » de la Saône celui d'« amélioration » - ce dernier étant ambigu et pouvant aller jusqu'à la prise en compte de considérations écologiques sur la qualité des eaux, par exemple. Dans mon amendement, il ne s'agissait évidemment pas d'amélioration de la qualité des eaux, mais de l'aménagement de la Saône pour la navigation à grand gabarit. C'est clair.

J'avais fait cette observation en commission, mais nous nous dirigeons alors vers une adoption conforme et je n'avais pas souhaité présenter un amendement. Nos collègues socialistes et communistes en ont déposé un visant à rétablir le terme « aménagement », et je m'y associerai très largement. (...)

Discussion des articles (...)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n°6 et 10.

L'amendement n°6 est présenté par M. Idiart, M. Dupilet et les membres du groupe socialiste ; l'amendement n°10 est présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste. Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans l'article 28, substituer au mot : « amélioration » le mot : « aménagement ». »

M. Jean-Louis Idiart. Nous sommes tous d'accord : la rédaction de l'article 28 n'est pas particulièrement heureuse. Le Sénat, certainement dans un grand moment de poésie, a remplacé le mot « amélioration » par le mot « aménagement ». Or, « amélioration » peut aller à l'encontre de ce que, en première lecture, nous avons préconisé. En effet, ce peut être un aménagement paysager ou un aménagement de loisir ou la création d'une zone de protection de l'environnement, mais certainement pas l'aménagement de cette grande communication fluviale.

Voilà pourquoi nous avons proposé cet amendement.

M. Daniel Colliard. Comme l'a rappelé M. René Beaumont, nous nous sommes interrogés

en commission sur la pertinence de cette substitution de termes par le Sénat.

Comme le texte renvoie à la loi de janvier 1980, je me suis reporté à son article 1^{er}, qui évoque « la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace » et « l'exploitation et l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin ».

Il semble bien qu'il y ait là un trou juridique qui se traduit sur le terrain par l'absence d'un maillon dans cette grande chaîne.

Il serait préférable de conserver le terme « aménagement », qui permettrait de régulariser une situation de fait pour des travaux déjà réalisés et des travaux à venir pour donner une cohérence à la fois à la mission et à la liaison Rhône-Rhin.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je rappelle qu'en première lecture l'Assemblée avait adopté le terme « aménagement » proposé par notre collègue René Beaumont. Le Sénat lui a substitué « amélioration » parce que le terme figure dans le cahier des charges de la CNR.

La commission avait décidé de s'en tenir à la rédaction du Sénat pour éviter une nouvelle navette ou une CMP dès l'instant où nous nous acheminons vers un vote conforme. À partir du moment où nous avons adopté l'amendement du Gouvernement relatif au fonds de péréquation et au déficit des lignes aériennes, nous pouvons en revenir à « aménagement ».

La commission a donc adopté les deux amendements qui sont proposés.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d'État aux transports. Je préférerais que l'on retienne le mot « amélioration » non pour des raisons de poésie, mais parce que, comme vient de le rappeler le rapporteur, il figure dans le cahier des charges.

Devant une situation un peu compliquée sur le plan juridique, plus on simplifie, plus on a de chances d'atteindre l'objectif, qui nous rassemble tous, de réaliser cet ouvrage.

Cela dit, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Mes chers collègues, il y a derrière ce débat, qui n'est ni sémantique ni poétique, quelques conflits d'intérêts que l'on a cru pouvoir régler par ce changement de termes.

Il faut être transparent et bien expliquer ce dont il s'agit.

Parmi les dispositions d'aménagement des voies navigables et de Rhin-Rhône en particulier, l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire confie à une société, constituée par EDF et CNR, la réalisation des travaux du canal Rhin-Rhône de Laperrière à Mulhouse, mais aucun texte ne prévoyait explicitement la réalisation de Laperrière à Lyon. Ils sont exécutés aux neuf dixièmes ; il ne reste qu'une toute petite partie sur laquelle j'ai eu l'honneur d'interroger Mme le secrétaire d'État. Nos collègues sénateurs ont eu peur qu'on fasse un amalgame et qu'on inclue ces travaux dans l'ensemble du dispositif de l'article 36 de la loi d'aménagement du territoire, en quelques mots, qu'on essaye de les faire payer à EDF alors qu'ils étaient déjà programmés et en partie financés par d'autres moyens que ceux mis en place pour l'avenir.

Je ne vois d'ailleurs pas comment « amélioration » ou « aménagement » peut éclaircir ce débat. Je n'ai pas compris la finalité du changement de termes.

Sur un plan purement sémantique, « amélioration de la Saône » ne veut pas dire grand-chose ; avec « aménagement de la Saône », on sait de quoi on parle.

Cela ne mérite pas un grand débat ! Personnellement, je préfère nettement le terme « aménagement » ; j'avais d'ailleurs déposé en première lecture un amendement dans ce sens. Je voterai donc les amendements de mes collègues, mais ils ne bouleverseront pas fondamentalement le sens de cet article et encore moins du texte.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 6 et 10.

(Ces amendements sont adoptés.)

(L'article 28, ainsi modifié, est adopté.)

Sénat, rapport Le Grand, 7 février 1996

(...) L'adoption, par nos collègues députés, d'amendements portant sur trois des articles du projet laisse ces articles en discussion. (...)

Le Sénat se trouve saisi de ce texte en troisième lecture. (...)

À l'article 28, qui donne à la CNR des bases

légalles aux compétences qu'elle est conduite à exercer sur le cours de la Saône depuis Lyon jusqu'à Laperrière — localité où commence le tracé du canal du Rhin à la Saône —, l'Assemblée nationale a substitué le terme « aménagement » au terme « amélioration » introduit par le Sénat

René Beaumont :
il y a derrière ce débat quelques conflits d'intérêts que l'on a cru pouvoir régler par ce changement de termes. (...)
La mise à grand gabarit de la Saône de Laperrière à Lyon est faite aux neuf dixièmes

Cette consécration législative n'implique pas de financement de la part de la Sorelif Saône-Rhin. Les travaux de la Saône resteront, comme actuellement, à la charge de Voies navigables de France, ce qui exclut que tout financement puisse être imputé à EDF

Anne-Marie Idrac : il n'est nullement question ici de faire financer par EDF des travaux qui n'ont pas à être à sa charge

pour préciser la nature des compétences de la CNR.

Votre Commission des Affaires économiques a procédé à l'examen du projet de loi ainsi modifié au cours de sa réunion du mercredi 7 février 1996. Elle vous propose, à la majorité, d'adopter ce projet sans modification.

L'article 28 résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale en première lecture. Il vise à donner une base légale à des responsabilités qu'assume déjà la Compagnie nationale du Rhône (CNR) en ce qui concerne certains travaux sur la section de la Saône séparant Laperrière de Lyon.

Le Sénat, tout en acceptant le principe de cette disposition, avait préféré substituer au terme d'« aménagement » celui d'« amélioration », dans un souci de conformité avec le cahier des charges de la Compagnie. Il s'agissait moins là d'un raffinement sémantique que du choix d'un terme recueillant l'accord non seulement de la

CNR mais aussi d'EDF — accord dont témoigne la lettre en date du 8 décembre 1995, adressée à Madame le Secrétaire d'État aux Transports et cosignée du Directeur général d'EDF et du président de la CNR.

Adoptant un amendement présenté par notre collègue M. Jean-Louis Idiart, député de Haute-Garonne, l'Assemblée nationale, à la sagesse de laquelle le Gouvernement s'en était remis, a jugé bon de retenir le terme d'« aménagement ».

Il reste que cette consécration législative n'implique pas de financement de la part de la SORELIF Saône-Rhin, constituée à parité entre EDF et la CNR. Les travaux d'aménagement de la section de la Saône entre Lyon et Laperrière resteront, comme actuellement, à la charge financière de l'établissement public Voies navigables de France (VNF), ce qui exclut que tout financement puisse, sur cette section, être imputé à EDF.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 28 sans modification.

Sénat, 15 février 1996 Adoption du projet de loi en troisième lecture

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports. (...) À l'article 28, relatif au transport fluvial, revenant sur la modification apportée par votre Haute Assemblée concernant les travaux à réaliser pour relier le canal du Rhin à la Saône, de Laperrière à Lyon, l'Assemblée nationale a préféré reprendre le terme d'« aménagement » plutôt que celui d'« amélioration », que vous aviez fait inscrire en deuxième lecture, dans un souci de conformité avec le cahier des charges de la CNR.

Je vais vous demander de bien vouloir accepter ce terme d'aménagement, tout en vous précisant de la manière la plus claire que le mot « aménagement » n'implique pas l'application de l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, aux termes duquel les travaux visés par la loi de 1980 pour l'aménagement de la liaison Rhin-Rhône doivent désormais être financés par EDF.

Je tiens à vous rassurer sur ce point très particulier, sachant l'importance des enjeux. Soyons clairs : il n'est nullement question ici de faire financer par EDF des travaux qui n'ont pas à être à sa charge.

J'espère que cette précision vous permettra d'accepter l'article 28 dans la forme qui a été adoptée par l'Assemblée nationale en deuxième lecture et qui a fait l'objet d'un accord entre les deux entreprises concernées, EDF et la CNR. (...)

M. Jacques Bimbenet. Le projet de loi rela-

tif aux transports revient devant la Haute Assemblée en troisième lecture, substantiellement modifié par l'Assemblée nationale. (...)

L'article 28 fait suite à un amendement déposé par l'Assemblée nationale en première lecture. Il concerne la CNR, créée par une loi du 27 mai 1921 pour l'aménagement du Rhône.

La loi du 4 janvier 1980 est venue, d'une part, confirmer les missions de cette compagnie et, d'autre part, lui confier la concession pour la construction et l'exploitation de la liaison Rhin-Rhône, qui relie Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace.

L'article 28 du projet de loi constitue une nouvelle extension des compétences de la CNR, en lui conférant une compétence « d'aménagement », donnant ainsi une base légale à des compétences qu'elle assumait déjà pour la Saône depuis Laperrière jusqu'à Lyon.

Cette consécration et simplification législative fait donc de la CNR l'aménageur sur l'ensemble de la liaison Rhin-Rhône.

Pour toutes ces raisons, je voterai, avec la majorité des membres du groupe du RDSE, ces dispositions.

M. le président. « Art. 28. — Le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots : « , de l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon ». » — **Adopté.**

Les autres dispositions du projet de loi ne font pas l'objet de la troisième lecture.