

## Le Plan et le projet de canal Rhin-Rhône : 35 ans d'analyses et de mises en garde

Dans ce dossier, nous avons réuni des documents officiels édités par le Commissariat général du Plan et ayant trait, de près ou de loin, au projet de liaison Rhin-Rhône à grand gabarit.

Deux périodes dominent : 1960-61, avec les premiers projets précis de mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône, en période de forte croissance industrielle et démographique (textes *in extenso* du **rapport Bouloche** et de la **lettre de Pierre Massé**), puis les années 1990, avec la remise sur les rails de ce vieux projet toujours promis par les chefs d'État successifs, mais jamais réalisé.

Une constante : le Plan n'est pas un chaud partisan du projet, alors même qu'il est chargé de prévoir à long terme les besoins du pays en infrastructures. Les conclusions du rapport Bouloche, et plus encore la lettre de Pierre Massé, sont nettes et précises sur les risques d'une fuite en avant et la nécessité de privilégier la solution ferroviaire, dans l'attente d'un réel besoin de liaison fluviale. Le **rapport de Pierre Lhermitte**, datant de 1970 mais non publié, va dans le même sens.

Au début des années 1990, face à une forte croissance du trafic routier de marchandises suite au contrechoc pétrolier de 1986, l'État se préoccupe des saturations d'axes et des alternatives au transport routier. Dans ce contexte, les liaisons fluviales interbassins (Rhin-Rhône et Seine-Nord principalement) apparaissent comme une solution possible aux risques d'engorgement des infrastructures routières et ferroviaires, et les rapports du Plan apparaissent moins opposés au projet (**Rapport Bonnafous 1993**). Mais, malgré les progrès législatifs intervenus entre-temps en faveur de la liaison Rhin-Rhône, le Plan redevient par la suite très réservé par rapport à une nouvelle infrastructure très coûteuse, et dont l'efficacité économique est plus que douteuse (**Rapport Bonnafous 1995**). Les difficultés financières de l'État commandent en effet d'opérer des choix parmi les multiples projets de nouvelles infrastructures de transport. On retrouve ce souci dans le rapport "**Transports 2010**", publié en 1992, et dans le **Rapport Boiteux**, datant de 1994.

## Cinquante ans de planification à la française

La « Planification à la française » est née en 1946, par la volonté du général de Gaulle, convaincu par Jean Monnet de la nécessité de mettre en place un outil de planification indicative, compatible avec l'économie de marché, et permettant de placer l'action publique dans un horizon de moyen et long terme.

Les premiers Plans (1946-1961) furent ceux de la reconstruction d'une France sortant affaiblie de la Seconde guerre mondiale et encore peu industrialisée.

Les trois Plans suivants (1962-1975) furent ceux de la croissance économique soutenue de la deuxième moitié des « Trente Glorieuses ».

Quatre Plans (1976-1988) sont marqués par le brusque ralentissement de la croissance économique. L'arrivée de la gauche au pouvoir entraîne un Plan intérimaire de deux ans et une réforme de la planification (1982).

Depuis le X<sup>e</sup> Plan (1989), l'intégration de plus en plus poussée de l'économie française aux systèmes d'échange internationaux entraîne une remise en cause de la notion de planification. L'« *ardente obligation* » chère au général de Gaulle semble avoir perdu beaucoup de son contenu dans les tourmentes de la mondialisation. Une réflexion est menée depuis 1993 pour adapter l'outil aux nouvelles données économiques (rapport Jean de Gaulle). Le XI<sup>e</sup> Plan ne fut pas soumis au Parlement, et le XII<sup>e</sup> Plan ne verra vraisemblablement pas le jour. On assiste cependant à l'émergence d'une planification décentralisée dans les régions (contrats de plans Etat-Régions).

## Chronologie

Création du Commissariat général au Plan	3 janvier 1946
Premier Plan de modernisation et d'équipement	1947-1953
Deuxième Plan de modernisation et d'équipement	1954-1957
Troisième Plan de modernisation et d'équipement	1958-1961
Quatrième Plan de développement économique et social	1962-1965
Cinquième Plan de développement économique et social	1966-1970
Sixième Plan de développement économique et social	1971-1975
Septième Plan de développement économique et social	1976-1980
(Le projet de VIII <sup>e</sup> Plan n'a pas été soumis au Parlement)	1981-1985
Plan intérimaire	1982-1983
Neuvième Plan de développement économique, social et culturel	1984-1988
Dixième Plan	1989-1992
Onzième Plan (non soumis au Parlement)	1993-1997

## Commissaires au Plan successifs

Jean Monnet	1946-1952	Hubert Prévot	1981-1984
Etienne Hirsch	1952-1959	Henri Guillaume	1984-1987
Pierre Massé	1959-1966	Bertrand Fragonard	1987-1988
François-Xavier Ortoli	1966-1967	Pierre-Yves Cossé	1988-1992
René Montjoie	1967-1974	Jean-Baptiste de Foucauld	1992-1995
Jean Ripert	1974-1978	Henri Guaino	1995-1998
Michel Albert	1978-1981	Jean-Michel Charpin	depuis janvier 1998

### **Le projet de grand canal ne venait pas de l'État**

Les populations alsacienne, franc-comtoise et bourguignonne, majoritairement opposées au projet de grand canal Rhin-Rhône, ignorent bien souvent l'origine de ce projet, et s'imaginent avoir vécu un combat (un de plus) des "opprimés des régions" contre un Etat tout puissant.

Or ça n'est pas ce que disaient les promoteurs du canal, qui le présentaient comme un projet anti-centralisateur puisque ne passant pas par Paris. Ils se plaignaient d'ailleurs des blocages que les "technocrates" parisiens faisaient subir à ce projet interrégional. Ils n'avaient pas complètement tort : ce projet n'émanait pas de l'Etat, mais d'une société publique lyonnaise, la Compagnie nationale du Rhône (CNR). Celle-ci exploitait deux voies pour sa croisade pro-canal. La première, au niveau national, utilisait quelques parlementaires pour faire voter les lois nécessaires à l'avancement de son projet. L'autre s'appuyait sur les entreprises de bâtiment et travaux publics (BTP), très bien relayées par les Chambres de commerce locales, elles-mêmes soutenues par de nombreux élus locaux.

Une fois évacué l'argument des "travaux pour les travaux", tous les autres arguments des promoteurs du canal, qu'ils aient trait au transport de marchandises ou à l'aménagement du territoire, sont faciles à contrer. L'État ne s'en prive d'ailleurs pas. Depuis 35 ans, il produit des rapports qui, quand on sait traduire le langage administratif, démontrent l'inutilité, voire la nocivité du canal.

Le but du présent recueil de rapports du Commissariat du Plan est donc de faire connaître au public la véritable opinion de l'Etat et d'apporter aux décideurs de bonne foi une information très différente de celle qu'ils ont reçue des Chambres de commerce. Nous publions par ailleurs d'autres recueils de rapports émanant d'autres services de l'État : DATAR, Conseil général des Ponts & Chaussées, ministères, etc., allant dans le même sens que ceux-ci.

### **Mais l'État n'assumait pas son opposition au canal**

En parcourant ces rapports (ou leurs résumés dans les marges), on constate que leur opposition latente au canal n'est pas exempte de tergiversations. Le Commissariat du Plan préférait souvent louvoyer en demandant de nouvelles études ou des acquisitions de terrains au lieu de prôner l'abandon pur et simple du projet Rhin-Rhône. Par ailleurs, celui-ci ayant été avalisé par plusieurs lois, de nombreux hauts fonctionnaires, prisonniers du devoir de réserve, n'exprimaient qu'en privé leur véhémence opposition au projet.

Quant aux élus, de gauche comme de droite, qui ont persisté à vouloir gaspiller l'argent public et à détruire le patrimoine naturel de leurs propres régions, en continuant à jouer les relais (naïfs ou intéressés) de la CNR, ils ont pour la plupart été remerciés par leurs électeurs lors des législatives de mai et juin 1997, qui ont permis l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône.

**« Non au grand canal Rhin-Rhône » :  
quand c'est l'État qui le dit...**

## **Rapports du Commissariat général du Plan 1960-1995**

**Sélection et commentaires réalisés par :**

le CLAC, Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins  
CLAC, 6 avenue Andrée Yvette, 92700 Colombes, Tél. 01 41 19 08 06, fax 01 41 19 07 68.  
Le CLAC est associé au programme "Transports durables" du WWF

