

***Une opposition déterminée et argumentée,  
qui a accéléré l'abandon du projet***

***Une opposition déterminée et argumentée,  
qui a accéléré l'abandon du projet***

**La liaison Rhin-Rhône  
vue par le ministère  
des Finances et  
le Conseil général  
des Ponts & Chaussées**

**La liaison Rhin-Rhône  
vue par le ministère  
des Finances et  
le Conseil général  
des Ponts & Chaussées**

## Des réserves discrètes au départ du projet

Lors des premières études sur la mise à grand gabarit des liaisons fluviales Rhin-Rhône par le Doubs ou par la Moselle, dans les années 1960-1970, c'est la rentabilité de l'opération qui posait problème, plus que les dégâts à l'environnement, alors peu pris en compte.

Dès le départ, le souci de ne pas gaspiller l'argent public a conduit le ministère des Finances à exprimer des réserves sur le projet Rhin-Rhône.

En revanche, le rapport du Conseil général des Ponts & Chaussées préparatoire à la déclaration d'utilité publique de 1978 (rapport Bœuf) n'émettait que des critiques très atténuées sur les études de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et ne mettait guère en doute la rentabilité du projet, qu'il n'évaluait pourtant qu'à 2 %.

Après la déclaration d'utilité publique de juin 1978, le projet s'enlise, bien que des élus, de droite comme de gauche, et même au plus haut niveau, aient continué à le soutenir.

Ce sont, entre autres, les « *technocrates de la rue de Rivoli [puis de Bercy]* », c'est-à-dire le ministère des Finances, qui sont alors régulièrement accusés, par les promoteurs du projet, de retarder le début des travaux.

## Une opposition de plus en plus déterminée

Près de 20 ans plus tard, faute de moyens financiers, le grand canal n'a connu qu'un tout petit début de réalisation, entre Mulhouse et Niffer sur le Rhin (tronçon qui se justifiait économiquement et ne présentait pas de difficulté technique ni environnementale). Pour débloquer la situation, la loi Pasqua d'aménagement du territoire de février 1995 confiait le financement du projet à EDF. Le verrou principal semblait alors avoir sauté, il ne restait plus qu'à faire face à une opposition grandissante parmi les populations concernées, en Alsace et en Franche-Comté.

C'est alors que les fameux « *technocrates* » sont sortis de l'ombre. Saisis par les ministères des Finances et des Transports, l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts & Chaussées ont épluché méthodiquement les études économiques et environnementales présentées par la CNR pour faire passer son projet.

Il aura fallu l'opiniâtreté des opposants à Rhin-Rhône pour pouvoir se procurer certains de ces rapports, accablants pour la CNR.

Ce sont les chiffres et les nombreux arguments présents dans ces rapports, largement diffusés par les opposants, alors même que les procédures d'expropriation étaient lancées, qui ont grandement contribué à l'abandon du projet, concrétisé par la nouvelle majorité élue en juin 1997.

En mars 1978, le rapport **Bœuf**, préparatoire à la déclaration d'utilité publique, émet très peu de critiques sur le projet soumis à enquête. Il se permet au contraire d'attaquer les opposants, les accusant même d'avoir « *bénéficié d'appuis financiers extérieurs* » (*sic*).

En 1988, après que Jacques Chirac, premier ministre, eut prorogé la déclaration d'utilité publique (entre les deux tours de l'élection présidentielle), **Pierre Bérégovoy**, ministre des Finances du nouveau gouvernement, écrit au premier ministre Michel Rocard pour lui demander de renoncer au projet Rhin-Rhône, qui se ferait « *au détriment d'investissements beaucoup plus productifs* ».

En 1994, le rapport **Maistre** critiquait les études économiques NEA-CNR, fondées sur des hypothèses irréalistes de croissance des trafics fluviaux et une sous-estimation du coût des travaux.

Une démonstration complémentaire en était faite dans une **note confidentielle** du ministère des Finances de mai 1996, qui pointait quelques tromperies manifestes des études NEA-CNR et leur excès d'optimisme, et dévoilait des inconvénients ignorés des promoteurs, concernant par exemple l'allongement des distances d'un transport empruntant la voie d'eau.

Cette même année, le rapport **Balland**, chargé d'évaluer l'incidence du projet Rhin-Rhône au regard de la nouvelle loi sur l'eau, mettait en évidence les graves menaces que faisait peser le projet sur le patrimoine naturel et paysager, ainsi que les risques accrus d'inondation dans la vallée de la Saône. Concluant que l'incidence du projet n'était pas compensable écologiquement, le rapport Balland prônait une remise à plat généralisée du projet et la relance d'un débat public.

Toujours en 1996, le rapport **Bolliet-Renie** procédait à une expertise économique sur le coût total du projet. Du montant de 17,25 milliards avancé par la CNR, la mission d'expertise Bolliet-Renie réévaluait le projet à 23 milliards de F hors taxe, soit 28 milliards TTC, et même 49 milliards en intégrant les intérêts intercalaires.

Le rapport Bolliet-Renie ne se contentait pas de cette réévaluation, il reprenait à son compte les nombreuses critiques des rapports susmentionnés concernant le manque de concertation, les dégâts écologiques et l'obsolescence d'un projet conçu dans les années 1960.