

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS

PARIS

MEMOIRE

présenté en vue d'obtenir

le DIPLOME D'ECONOMISTE C.N.A.M.

en

Aménagement du territoire et gestion des collectivités locales

par

Marie-Aude VISINE

**Impacts de l'abandon d'un grand projet d'aménagement :
exemple des territoires concernés par le canal Saône-Rhin**

Soutenu le 3 juin 2005

JURY

PRESIDENT : Bernard DREYFUS

MEMBRES : Olivier DELEU, François DE MAZIERES, Laurent LAFON, Franck SOTTOU

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS

PARIS

MEMOIRE

présenté en vue d'obtenir

le DIPLOME D'ECONOMISTE C.N.A.M.

en

Aménagement du territoire et gestion des collectivités locales

par

Marie-Aude VISINE

Impacts de l'abandon d'un grand projet d'aménagement :
exemple des territoires concernés par le canal Saône-Rhin

TABLE DES MATIERES

<u>TABLE DES MATIERES</u>	1
<u>REMERCIEMENTS</u>	5
<u>INTRODUCTION</u>	6
<u>I. LE PROJET DE PASSAGE À GRAND GABARIT DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN : DE 1960 À L'ABROGATION DE LA DUP EN 1997</u>	7
<u>1. BREF HISTORIQUE</u>	7
<u>1.1. Un projet né pour combler un retard</u>	7
<u>1.2. Un projet rapidement dans l'impasse, en raison de l'indécision des pouvoirs publics</u>	8
<u>1.3. Un projet qui est arrêté alors que son financement était enfin acquis</u>	9
<u>1.3.1. L'article 36 de la loi du 4 février 1995</u>	9
<u>1.3.2. La consultation publique de 1996</u>	10
<u>1.3.3. Les élections de mai 1997 et l'abrogation de la DUP</u>	11
<u>2. L'ÉCONOMIE DU PROJET</u>	11
<u>2.1. Le coût du projet et sa rentabilité</u>	11
<u>2.2. Le financement de l'infrastructure</u>	12
<u>2.3. Les impacts prévus</u>	13
<u>2.3.1. Impacts à l'échelle locale</u>	13
<u>2.3.1.1. Le désengorgement du trafic routier en vallée rhodanienne</u>	13
<u>2.3.1.2. Les retombées économiques escomptées par les territoires traversés</u>	14
<u>2.3.1.3. Le tourisme</u>	14
<u>2.3.2. Les autres espoirs sont essentiellement nationaux</u>	14
<u>2.4. Les réalités d'alors du transport fluvial</u>	15
<u>2.4.1. Les données du transport fluvial</u>	15
<u>2.4.2. La comparaison avec Rhin-Main-Danube</u>	16
<u>3. L'ENVIRONNEMENT S.L., PREMIÈRE SOURCE DE CONTESTATIONS QUANT À LA LÉGITIMITÉ DU GRAND CANAL</u>	17
<u>3.1. Aspect hydrodynamique</u>	17
<u>3.1.1. Eaux de surface</u>	17
<u>3.1.1.1. Alimentation en eau du canal</u>	17
<u>3.1.1.2. Crues et inondations</u>	18
<u>3.1.1.3. Qualité des eaux</u>	18
<u>3.1.2. Eaux souterraines</u>	18
<u>3.1.2.1. Modification de leur circulation</u>	18
<u>3.1.2.2. Alimentation en eau potable</u>	19
<u>3.2. Aspects biologique et patrimonial</u>	19
<u>3.2.1. Désorganisation des écosystèmes</u>	19
<u>3.2.2. Disparition des zones humides</u>	20
<u>3.2.3. Des déblais bien encombrants ... à l'impact sur les sols des travaux</u>	20
<u>3.2.4. Atteintes au patrimoine paysager, historique et culturel</u>	21
<u>II. LES IMPACTS DU PASSAGE À GRAND GABARIT DU TRONÇON NIFFER-MULHOUSE</u>	22
<u>1. LE PROJET</u>	22

<u>1.1. Dates clés et plan de financement</u>	22
<u>1.2. Description</u>	26
<u>1.3. Impacts et mesures compensatoires</u>	27
<u>1.3.1. Incidences sur le milieu physique</u>	27
<u>1.3.2. Incidences sur le milieu naturel</u>	28
<u>1.3.2.1. Caractéristiques de l'infrastructure</u>	28
<u>1.3.2.2. Caractéristiques de son environnement terrestre</u>	28
<u>1.3.2.3. Aménagements mis en place</u>	28
<u>1.3.3. Incidences sur le milieu humain</u>	29
<u>1.4. Accueil du projet</u>	29
<u>2. BILAN HUIT ANS APRÈS LA MISE EN SERVICE DE L'OUVRAGE</u>	30
<u>2.1. Ecologie du bief</u>	30
<u>2.1.1. Caractéristiques physico-chimiques des eaux et sédiments</u>	30
<u>2.1.1.1. Eau</u>	30
<u>2.1.1.2. Sédiments</u>	30
<u>2.1.2. Flore</u>	31
<u>2.1.2.1. Flore aquatique et riveraine</u>	31
<u>2.1.2.2. Plantations d'arbres sur les berges du canal</u>	32
<u>2.1.3. Faune aquatique</u>	32
<u>2.1.3.1. La faune benthique</u>	32
<u>2.1.3.2. La faune piscicole</u>	32
<u>2.1.3.3. Les batraciens</u>	33
<u>2.1.4. Faune terrestre</u>	33
<u>2.1.4.1. Les insectes</u>	33
<u>2.1.4.2. Avifaune</u>	34
<u>2.1.4.3. Les mammifères</u>	34
<u>2.2. Impacts des aménagements mis en place</u>	34
<u>2.2.1. Aménagements majeurs</u>	35
<u>2.2.1.1. Berges</u>	35
<u>2.2.1.2. Frayères, roselières et étangs</u>	36
<u>2.2.2. Aménagements ponctuels</u>	36
<u>2.2.3. Quelques facteurs limitants</u>	37
<u>2.2.3.1. Des pentes fortes et de faibles superficies</u>	37
<u>2.2.3.2. Des zones tampons d'épaisseur trop faible et un déficit de zone de caches pour la faune piscicole</u>	37
<u>2.2.3.3. Un batillage important</u>	37
<u>2.2.3.4. Un plan d'eau plus haut que prévu</u>	38
<u>2.2.3.5. Des vitesses d'écoulement faibles et uniformes</u>	38
<u>2.2.3.6. Une forte fréquentation anthropique du site</u>	38
<u>2.3. Trafic du port de Mulhouse-Ile Napoléon et économie locale</u>	38
<u>2.3.1. Impact de l'effet 'grand gabarit' sur le trafic</u>	38
<u>2.3.2. Limites de l'infrastructure</u>	40
<u>III. LA RESTITUTION DES EMPRISES ET SES CONSÉQUENCES</u>	41
<u>1. LA RESTITUTION DES EMPRISES</u>	41
<u>1.1. La complexité des procédures à mettre en oeuvre</u>	42
<u>1.2. Un processus toujours inachevé en 2004</u>	43
<u>1.2.1. Les biens dont l'acquisition était en cours au moment de l'arrêt du projet</u>	44
<u>1.2.2. Les parcelles réservées pour un nouveau projet de DUP ou conservées</u>	45
<u>1.2.3. Les parcelles transférées aux services fiscaux</u>	45

<u>1.2.4. La purge du droit de rétrocession</u>	46
<u>1.2.5. Les ventes par les services fiscaux</u>	46
<u>1.2.6. La récupération du budget des cessions des biens vendus par les services fiscaux</u>	47
<u>1.2.6.1. Le mécanisme en place et sa remise en cause</u>	47
<u>1.2.6.2. L'affectation du produit de ces ventes</u>	47
<u>2. LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT QUI A SUIVI CETTE LEVÉE D'HYPOTHÈQUE FONCIÈRE : EXEMPLE DE MULHOUSE ET DE BESANÇON</u>	48
<u>2.1. La convention SORELIF et la révision des schémas d'aménagement</u>	48
<u>2.1.1. La convention Etat-SORELIF du 19 mars 1998</u>	48
<u>2.1.2. L'avenant du 26 octobre 2000 portant création du fonds de concours</u>	49
<u>2.1.3. L'utilisation de ce fonds de concours comme du FNADT classique</u>	49
<u>2.2. Mulhouse ou la reprise des projets du SDAU de 1978</u>	50
<u>2.2.1. La stratégie choisie</u>	50
<u>2.2.2. L'aménagement de la voie sud et les projets connexes</u>	51
<u>2.2.2.1. Les principes d'aménagement de la voie sud</u>	51
<u>2.2.2.2. Les projets connexes</u>	51
<u>2.2.2.3. Les travaux à mettre en œuvre et le calendrier prévisionnel</u>	52
<u>2.2.3. Un sujet encore délicat</u>	52
<u>2.2.3.1. Des silences lourds de sens ?</u>	52
<u>2.2.3.2. Le financement de ces projets</u>	53
<u>2.3. Besançon ou l'émergence de nouvelles réflexions en terme d'aménagement</u>	55
<u>2.3.1. La révision du schéma directeur de 1974</u>	55
<u>2.3.2. Une mise en application difficile</u>	56
<u>2.3.2.1. La difficile reconversion des friches situées en zone inondable</u>	56
<u>2.3.2.2. La mise en œuvre du plan de développement du tourisme fluvial en suspens</u>	57
<u>IV. LE PROGRAMME AVENIR DU TERRITOIRE ENTRE SAÔNE ET RHIN (ATSR)</u>	58
<u>1. LA GENÈSE DU PROGRAMME ET SON CONTENU</u>	58
<u>1.1. La mise sur pied de ce programme</u>	58
<u>1.1.1. Le rôle du préfet coordonnateur</u>	58
<u>1.1.2. Les décisions des CIADT de 1997, 1998 et 1999</u>	60
<u>1.2. Le contenu et la mise en œuvre du programme</u>	62
<u>1.2.1. Le contenu du programme</u>	62
<u>1.2.2. Le fonctionnement du programme</u>	62
<u>1.3. Un rendez-vous raté avec l'Union européenne</u>	63
<u>2. LES APPORTS DU PROGRAMME</u>	64
<u>2.1. La restauration et la mise en valeur du canal du Rhône au Rhin</u>	65
<u>2.1.1. Un choix en terme d'aménagement qui risque de se poser ailleurs</u>	65
<u>2.1.2. Un financement intéressant</u>	67
<u>2.1.3. Le positionnement de Voies Navigables de France en tant que véritable acteur local</u>	68
<u>2.2. Les autres projets "phares" en bonne voie d'exécution</u>	69
<u>2.2.1. La véloroute Nantes-Budapest</u>	69
<u>2.2.2. La plate-forme multimodale de Pagny</u>	71
<u>2.3. L'intégration de la notion de développement durable</u>	72
<u>2.3.1. Un processus participatif et consultatif, à l'origine de l'émergence de solidarités territoriales</u>	72

2.3.2. <u>Des avancées mesurées de la notion de développement durable</u>	73
<u>3. LES LIMITES DU PROGRAMME</u>	75
3.1. <u>Une planification initiale incomplète</u>	76
3.1.1. <u>Un calendrier serré</u>	76
3.1.2. <u>Une participation frileuse des collectivités</u>	77
3.2. <u>Une mise en œuvre délicate</u>	78
3.2.1. <u>Des engagements budgétaires difficilement respectés</u>	78
3.2.2. <u>Des circuits et des procédures complexes</u>	79
3.2.2.1. <u>La complexité des circuits et des procédures</u>	79
3.2.2.2. <u>Les difficultés des petits porteurs</u>	80
3.3. <u>Un dispositif de suivi et d'animation perfectible</u>	81
3.3.1. <u>Des problèmes de communication et de lisibilité</u>	81
3.3.1.1. <u>Un programme qui souffre d'un manque de lisibilité</u>	81
3.3.1.2. <u>Une animation partielle du programme</u>	82
3.3.2. <u>Un manque de moyens</u>	83
3.3.2.1. <u>Une petite équipe au regard du territoire concerné, soumise à ces</u> <u>changements trop fréquents de chargés de mission</u>	83
3.3.2.2. <u>Une absence de soutien du niveau central et une implication décroissante du</u> <u>préfet coordonnateur</u>	84
<u>CONCLUSION</u>	86
<u>LEXIQUE</u>	89
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	93

REMERCIEMENTS

Ce rapport a été réalisé hors cadre professionnel¹ et sans intégration à une quelconque structure.

Je tiens à remercier ici tout particulièrement :

- mon directeur de mémoire pour la confiance et la liberté qu'il m'a accordé au long de la phase de recherche et de rédaction et pour ses recommandations
- les autres membres du jury, qui ont eu la bienveillance d'accepter d'y siéger et de prendre connaissance de mes travaux
- les personnes que j'ai auditionné dans le cadre de cette étude², sans la disponibilité desquelles ce travail n'aurait pu être mené à bien dans des conditions satisfaisantes.

¹ Mon employeur m'a néanmoins attribué 10 jours de formation respectivement pour les années 2004 et 2005.

² cf. annexe 15

INTRODUCTION

Alors que je choisissais d'orienter mes études vers l'aménagement du territoire, les échos des dernières joutes entre partisans et opposants du canal Rhin-Rhône à grand gabarit étaient nombreux dans les médias. "Maillon manquant" de l'axe Mer du Nord – Méditerranée pour les uns, "pharaonique ouvrage retardateur" pour les autres, tous s'entendaient néanmoins sur le qualificatif de "serpent de mer".

Malgré l'abandon du projet, suite à un changement de majorité gouvernementale, les partisans de cette voie d'eau continuent encore à ce jour de militer en faveur de ce projet, qui consistait à relier le grand canal d'Alsace, à Niffer, à la Saône, entre Laperrière-sur-Saône et Saint Jean de Losne, par un canal à grand gabarit sur 229 kilomètres, dont 140 dans la vallée du Doubs.

Pas moins de 142 communes, 5 départements et 3 régions étaient directement concernés par l'emprise de ce projet.

La présence d'un seuil de partage des eaux entre les bassins rhénan et rhodanien³ impliquait que cette liaison, d'un dénivelé cumulé de 263,65 mètres, aurait comporté 24 écluses, dont les hauteurs de chute auraient été comprises entre 5,5 mètres et 24 mètres.

Elle devait permettre le passage d'automoteurs de 1 500 à 2 000 tonnes et de convois poussés de 185 mètres de longueur pour 11,40 mètres de largeur avec un enfoncement de 3 mètres. Une classification en classe Vb de la nouvelle nomenclature européenne était envisagée⁴.

L'analyse des impacts de l'abandon d'un tel projet sur les territoires concernés se devait de débiter par une présentation de l'historique de ce dernier, et de la présentation de ses caractéristiques, afin d'exposer, de la manière la plus objective que possible, les arguments des représentants des deux camps.

Ces éléments une fois posés, il importait, notamment à l'heure où les études d'avant-projet sommaire⁵ du projet Seine-Nord⁶ viennent de commencer, de mettre en avant les forces et faiblesses de l'aménagement du bief de Niffer aval, tel qu'il a été effectué dans le cadre du projet Saône-Rhin, et ce d'autant que les 15 kilomètres de canal concernés ont fait l'objet de nombreuses attentions en matière de gestion des hydrosystèmes et de leur environnement terrestre.

Pour la majorité des communes concernées par le projet, néanmoins, rien n'a changé fondamentalement ... Mais le gel des emprises et donc des projets de développement pendant plus de vingt années a laissé un goût parfois si amer que sept ans après l'abrogation de la déclaration d'utilité publique du projet, la rétrocession n'est pas achevée à ce jour ... Après une présentation rapide des procédures et de leur avancement, nous nous arrêterons sur les choix d'aménagements effectués par les communes de Mulhouse et de Besançon, une fois la maîtrise des terrains de l'emprise retrouvée.

Au delà de ces questions de foncier, nous nous attacherons enfin à mettre en évidence les forces et les faiblesses du contrat de plan inter-régional, axé sur le développement durable, dont bénéficient les territoires concernés, après avoir présenté la genèse et le contenu de ce programme.

³ Bief de partage des eaux situé à 336,50 mètres au dessus du niveau de la mer

⁴ cf annexe 1, pages 2 et 3

⁵ Ces dernières, attendues pour mars 2006, doivent définir les objectifs de performance du projet, ses caractéristiques techniques, son coût estimatif. Une consultation des populations, organisée en parallèle, doit permettre d'arrêter le tracé et de préparer le dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

⁶ reconnu comme prioritaire lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003

I. LE PROJET DE PASSAGE A GRAND GABARIT DU CANAL DU RHONE AU RHIN : DE 1960 A L'ABROGATION DE LA DUP EN 1997

Il n'est pas possible d'évaluer aujourd'hui les impacts de l'abandon de ce projet, sans revenir, ne serait-ce que brièvement sur les grandes dates clés de la vie de ce dernier⁷ et sur ses caractéristiques, économiques et environnementales puisque ce sont ces talons d'Achille qui ont, notamment, conduit à l'abrogation de la déclaration d'utilité publique en 1997.

1. Bref historique

La création d'un passage entre la Mer du Nord et la Méditerranée n'est pas une invention de la fin du siècle dernier. En effet, la mythologie grecque le mentionne déjà.⁸

Sous le règne de Néron, Tacite raconte par ailleurs que le légat des Gaules, Lucius VETUS, envisagea de faire creuser à ses légions, inoccupées, un canal entre la Saône et la Moselle, déjà navigables.

Ce n'est cependant qu'en 1832 (ou 1833 selon les sources) que le canal du Rhône au Rhin, est achevé pour les 223 kilomètres qui séparent Mulhouse de Saint Symphorien-sur-Saône.

Il faut encore attendre 1963 pour que soit mise en service la jonction de ce dernier au grand canal d'Alsace, au droit de Niffer, à Kemps.

Le projet de liaison à grand gabarit entre Rhin et Rhône est lui considéré comme un « serpent de mer » qui du milieu du siècle dernier à ce jour fait parler de lui ...

1.1. Un projet né pour combler un retard

A la fin des années 1950, porté par le milieu industriel, le projet de branche lorraine de l'axe Mer du Nord – Méditerranée est relancé. Pour ne pas être doublées, les collectivités alsaciennes participent à la mise au gabarit international de l'écluse de Niffer. Néanmoins, les deux régions concernées conviennent rapidement qu'un soutien mutuel est la meilleure solution pour que cet axe soit réalisé, quelle que soit la variante choisie.

C'est à cette époque que sont réalisées les premières études sur cette voie à grand gabarit⁹, avec inscription en 1961 de cette dernière au Plan.

Il est vrai qu'à l'époque tout semble justifier la mise en œuvre d'un tel projet : l'aménagement de l'axe Rhône-Saône est déjà bien engagé et la volonté politique de soutenir la croissance par la réalisation de grandes infrastructures, au demeurant renforcée par un retard notoire en ce qui concerne celles de transports, se manifeste.

S'ajoutent à cela les prémices d'un rapprochement franco-allemand, d'où un intérêt plus vif porté au développement de la voie d'eau entre les deux pays.

Bref, tout concourt à montrer l'utilité d'un tel aménagement, d'autant plus que la mode du transport fluvial bat son plein dans la plupart des pays d'Europe du Nord (Pays-Bas, Belgique, Allemagne).

Le Nord de la France sacrifie également à cette mode : le canal Valenciennes-Dunkerque permet d'acheminer les matières premières directement du port de Dunkerque au complexe sidérurgique d'Usinor Denain.

Dès lors, l'objectif est tout désigné : relier Europe du Nord et Europe du Sud. Le projet vise donc à raccorder la France au réseau déjà dense de l'Europe du Nord-Ouest et à créer une alternative au détroit de Gibraltar pour la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

⁷ Ces dernières figurent en annexe 2, pages 1 à 5.

⁸ « On [en] trouve trace [...] dans la mythique histoire de la Toison d'Or, de la quête de Jason et des argonautes. » (cf. Bibliographie, document 7 page 91)

⁹ 4 400 tonnes

1.2. Un projet rapidement dans l'impasse, en raison de l'indécision des pouvoirs publics

Toutefois, la tâche se montre vite plus ardue que prévue, en dépit de toutes ces conjonctions favorables.

Dès la gestation du projet, une opposition s'élève, opposition plutôt inattendue et non des moindres, celle de Pierre MASSE, Commissaire au Plan. En 1961, dans une lettre adressée au Premier Ministre, il recommande de renoncer définitivement au projet, évoquant déjà « *un doute géographique et un doute technologique* ». Visionnaire ? Toujours est-il qu'il mentionne déjà les problèmes environnementaux que ne manquerait pas de causer un tel projet. Ses conclusions sont sans appel : « *il découle avec clarté des éléments d'information qu'à moins d'hypothèses totalement irréalistes, la solution de la voie d'eau est la moins avantageuse du point de vue des comptes de transport de la Nation, le supplément de dépenses qu'elle implique étant loin d'être compensé par les économies de frais de transport qu'elle permettrait de réaliser* ».

Malgré des déclarations de soutien, la création d'associations en faveur de l'ouvrage, et l'inscription de crédits au IV^{ème} et V^{ème} Plans, le projet patine.

Dès cette époque, certains ministères traînent les pieds. Ainsi, la réalisation de la section Mulhouse-Altkirch, prévue au V^{ème} Plan, ne sera pas réalisée, événements de mai 1968 obligent mais aussi réticence du Ministère de l'Équipement et refus du Ministère des Finances de placer le prêt demandé à la Banque Européenne d'Investissement hors budget, pour accélérer les travaux.

Au début des années 1970, la branche alsacienne est choisie, au détriment de la branche lorraine. La décision du Gouvernement, prise le 8 décembre 1969, d'implanter une usine sidérurgique à Fos-sur-Mer et non à Dunkerque a privé de facto la branche lorraine du soutien de la sidérurgie.¹⁰ D'autres arguments sont parfois avancés¹¹ et le rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et techniques sur l'impact écologique de la liaison Rhin-Rhône mentionne d'ailleurs comme première « *zone d'ombre du projet [...] le choix mal explicité [...] du tracé* ». Il importe ici de noter que certaines sources (cf. annexe 2, page 2) mentionnent que c'est le rapport LHERMITE qui a conduit à ce choix. Il n'a pas été possible, dans le cadre de cette étude, d'apporter un éclairage complémentaire sur ce point.

Malgré un soutien de principe de tous les Présidents et Premiers Ministres successivement concernés, la valse-hésitation continue. Aux déclarations de soutien d'un Ministre suivent celles d'autres membres du Gouvernement qui font part de leurs interrogations. Les sommes importantes à investir dans un mode de transport dont la viabilité économique reste à démontrer favorisent par ailleurs l'opposition d'une partie de l'administration.

Le projet est mis de nouveau sur le devant de la scène dans les années 1978-1980, sous l'impulsion de Raymond BARRE, alors Premier Ministre :

- la déclaration d'utilité publique est accordée pour dix ans, le 30 juin 1978 – elle sera prorogée de dix ans en 1988¹² ;

- la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), créée le 27 mai 1933 et chargée de l'aménagement du fleuve (hydroélectricité, navigation, irrigation, protection des riverains des crues), qui avait déjà procédé à la canalisation à grand gabarit du Rhône, puis de la Saône jusqu'à Châlon, se voit confier la maîtrise d'ouvrage par la loi du 4 janvier 1980.

Malgré ces pas en avant, aucune réalisation concrète ne suit. Les crédits inscrits au budget des transports de 1981, pour l'ouverture des chantiers en Alsace, sont ainsi reportés sur la liaison Fos-Rhône. Et l'application de la loi de 1980 est laborieuse¹³.

¹⁰ Les représentants de cette dernière ayant demandé que soit donnée priorité à la liaison Seine-Est par rapport à Rhin-Rhône, la voie alsacienne a été consacrée par le Gouvernement dans le rapport pour le VI^{ème} Plan.

¹¹ Rattachement direct au Rhin et meilleure ouverture européenne ; desserte des industries bisontine et belfortaine et tracé plus court et donc moins onéreux ; Moselle déjà saturée

¹² cf. annexe 1, pages 1 et 2

La contestation écologique grandit et la prorogation de la DUP donne lieu à des contentieux en Conseil d'Etat, les associations anti-canal souhaitant profiter de cette dernière pour demander un nouvel examen du projet à l'aune des lois relatives aux études d'impact.

Les rapports, souvent contradictoires, se succèdent et seuls les travaux du bief de Niffer sont engagés en 1991.

Les batelliers, pour leur part, «*réclament avant tout la réalisation de Seine-Nord qui, à défaut d'être une nouvelle liaison, semble absolument nécessaire pour éviter l'engorgement de l'autoroute AI à très brève échéance.*»¹⁴

A partir de 1993, et à la demande du Gouvernement, la CNR procède à une actualisation technique du projet. De nombreuses études, sont lancées, ce qui conduit les opposants au projet à dénoncer le caractère morcelé de ces dernières.

Malgré son immobilisme, le projet conduit néanmoins à de coûteuses dépenses (acquisitions des biens sur l'emprise, études menées par les services de l'Etat ou par la CNR ...).

1.3. Un projet qui est arrêté alors que son financement était enfin acquis

Un peu plus de deux ans avant l'expiration de la DUP, le financement de ce que d'aucun qualifie de "maillon manquant de la liaison Mer du Nord – Méditerranée" est enfin arrêté, par voie législative.

Mais un autre projet d'infrastructure de transport concerne également le territoire concerné, le projet de TGV Rhin-Rhône, inscrit au schéma directeur européen en décembre 1990 et au schéma directeur français des liaisons ferroviaires à grande vitesse en mai 1991.¹⁵

Au delà de ce projet parfois cité comme concurrent, les contestations écologiques, puis économiques, financières, sociales et politiques ne cessent de prendre de l'ampleur, dans les rapports des grands corps de l'Etat mais aussi par le biais de la consultation publique organisée en 1996 et de manifestations.

Elles aboutissent à l'annonce les 7 et 8 juin 1997, à Besançon, par Dominique VOYNET, nouveau ministre de l'environnement, de l'abandon du projet.

1.3.1. L'article 36 de la loi du 4 février 1995¹⁶

En février 1995, Raymond BARRE, devenu président de l'association Mer du Nord – Méditerranée et maire de Lyon, obtient l'inscription dans la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire, dite loi Pasqua, du programme de réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.

L'article 36 de cette loi précise que le passage à grand gabarit doit être effectif pour 2010 et que c'est Electricité de France (EDF) qui devra le financer, avec les bénéfices qu'elle fait en achetant à la CNR l'électricité produite par le Rhône.

Le problème du financement, qui jusqu'alors avait incité les gouvernements précédents à beaucoup de réserve est donc levé.

En janvier 1996, la Société pour la REalisation de la LIaison Fluviale à grand gabarit Saône-Rhin, dite SORELIF Saône Rhin, dont le capital est souscrit à parité entre EDF et la CNR, est créée. Elle sera maître d'ouvrage délégué et maître d'œuvre.

¹³ En mai 1987, une délégation de Présidents de Région, conduite par Edgar FAURE, président de l'association Mer du Nord Méditerranée, obtient du ministre des Finances Edouard BALLADUR que les régions disposent d'un représentant au sein du conseil de la CNR.

¹⁴ cf. Bibliographie, document 184 page 88

¹⁵ cf. annexe 3

¹⁶ cf. annexe 1, page 4

Mais le temps presse puisque plus de 4 000 hectares doivent être acquis avant l'expiration de la DUP en juin 1998. A ces fins, la mise en œuvre de la procédure d'expropriation est autorisée par Alain JUPPE, Premier Ministre, en novembre 1996.

1.3.2. La consultation publique de 1996

Une série de rapports¹⁷ viennent pendant cette période mettre en avant les limites des études du maître d'ouvrage et pointer les risques écologiques mais aussi économiques et financiers du projet, confirmant ainsi les risques mis en avant de longue date par les défenseurs de l'environnement.

Dans ce contexte, la consultation publique, qui s'inscrit dans l'esprit de la loi Bouchardeau du 12 juillet 1983 sur les enquêtes d'utilité publique, de la circulaire Bianco du 26 février 1993¹⁸ sur les grands projets d'infrastructures et de la loi Barnier du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement¹⁹, doit permettre de recueillir l'avis de la population sur les modalités de réalisation de l'ouvrage.

Le préfet de Franche-Comté est chargé de coordonner cette consultation. La ministre de l'Environnement, Corinne LEPAGE et la secrétaire d'Etat aux transports, Anne-Marie IDRAC, lui adressent une lettre spécifiant bien ce point : « Vous veillerez à ce que la consultation ne porte pas sur l'utilité publique du projet qui, ayant été déclarée, n'est pas en cause dans la présente procédure. [...] La consultation ne doit pas avoir comme conséquence de retarder le déroulement des opérations. »²⁰

Au-delà de l'évocation nécessaire de la compensation des impacts du projet, cette procédure conduit à l'expression de très nombreux besoins en aménagements connexes²¹. « La plupart des communes estiment que c'est à la SORELIF de prendre [ces derniers] en charge [...], soit qu'elles les imputent au projet, soit qu'elles [n'aient] pas les moyens de les financer, soit qu'elles l'exigent à terme de compensation. »²²

La mission commune Inspection Générale des Finances et Conseil Général des Ponts et Chaussées d'avril 1996 mettait d'ailleurs en exergue ce point : « Le risque de voir pris en charge financièrement par le canal des projets locaux qui n'auraient qu'un rapport lointain avec cet aménagement ne doit pas être sous-estimé. »²³

Cette consultation sert de caisse de résonance à toutes les contestations et aboutit à une remise en cause de l'intérêt même du projet.

Le droit d'une DUP étant rigide, choisir une nouvelle variante, pour prendre en compte les résultats de la consultation était impossible. Vu le contexte, une nouvelle DUP n'aurait pu être prise. L'aménageur (CNR) s'est donc trouvé pris au piège d'un cercle vicieux. Il connaissait les insuffisances du projet, mais ne disposait pas des moyens juridiques pour lui permettre de l'améliorer. Un arbitrage de Matignon a alors été pris et a demandé à ce que les terrains soient achetés.²⁴

¹⁷ permettant l'expression de l'hostilité discrète des services de l'Etat qui n'ont jamais cru à ce grand projet ou avait d'autres intérêts (EDF, SNCF ...) à défendre

¹⁸ elle recommande l'organisation d'un débat public, préalable à l'enquête publique, portant sur l'intérêt économique et spatial d'un projet

¹⁹ qui institue, notamment, la commission nationale du débat public

²⁰ D'aucun y discerne des précautions de langage à l'adresse du préfet François LEPINE, réputé favorable au projet. Hypothèse que corrobore un interview de Guillaume SAINTENY, ancien directeur-adjoint du cabinet de Corinne LEPAGE, publié en décembre 1997 (*Environnement Magazine* n° 1563)

²¹ garanties ultérieures des riverains face aux risques de crues, assainissement, alimentation en eau potable, voies de communication ...

²² Synthèse de la consultation publique, cité en pages 35 et 36 du document 192 de la bibliographie

²³ cf. Bibliographie, document 294, page 34

²⁴ Source : entretien avec Catherine MAYENOBE, alors Directeur Administratif et Financier de la compagnie

1.3.3. Les élections de mai 1997 et l'abrogation de la DUP

Au moment où la CNR commence les expropriations, les élections législatives, précipitées par la dissolution de l'Assemblée Nationale par le Président Jacques Chirac, en avril 1997, amènent une nouvelle majorité parlementaire.

Et celle-ci est plutôt hostile au canal, ne serait-ce qu'en raison de la présence en son sein de quelques écologistes, dont Dominique VOYNET, qui s'était battue pendant une vingtaine d'années déjà contre le projet, parmi les gens qui disaient que c'était inutile :

- soit parce que le projet, vital pour le développement de la vallée, serait réalisé quoi qu'il en soit
- soit parce qu'ils considéraient que le projet finirait par tomber de lui même, en raison notamment de l'opposition des grands corps de l'Etat, et qu'il ne servait donc à rien de s'agiter.

A l'occasion de ces élections législatives, Haut Jura excepté, tous les candidats qui avaient affiché leur soutien au projet ne sont pas réélus. La population franc-comtoise, comme en ont témoigné les manifestations du printemps, largement relayées dans la presse quotidienne régionale et nationale, est donc majoritairement contre ce projet.

Dominique VOYNET, nommée ministre de l'Environnement, est la première à avoir le courage politique d'assumer sa position sur le projet, à la différence de ces prédécesseurs : les inconvénients d'un tel équipement sont trop importants par rapport aux avantages qu'il serait possible d'en tirer. Bien que sachant que le projet serait tombé tôt ou tard, à la faveur de l'expiration de la DUP notamment et des recours juridiques, elle a le courage de dire clairement «STOP », évitant ainsi d'engager de nouvelles dépenses inutiles sur ce dossier.

Le 19 juin 1997, le Premier Ministre, Lionel JOSPIN, annonce l'arrêt du projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône, ce que d'aucun ont alors qualifié de « cadeau nuptial de la gauche aux écologistes »²⁵. Et le décret d'abrogation du projet, en date du 29 octobre 1997²⁶, met fin à trente années de tergiversations politiques.

2. L'économie du projet

En 1996, le Ministre de l'Environnement, Corinne LEPAGE, avait qualifié le projet de « *pharaonique* ». Sa réalisation était bien sûr techniquement possible mais il n'aurait eu aucune rentabilité économique. Les avantages en paraissaient donc trop incertains eut égard aux frais à engager et aux données du transport fluvial français.

2.1. Le coût du projet et sa rentabilité

L'évaluation du coût n'a pas été aisée : CNR et instances publiques se sont affrontées à ce sujet.

Les partisans du projet estimaient le montant des investissements à 2,64 milliards d'euros (17,3 milliards de francs), prévoyant un surplus de 0,6 milliards d'euros (4 milliards de francs) pour son amélioration ainsi que 0,6 autres milliards d'euros de TVA. Coût total : 3,84 milliards d'euros (28 milliards de francs) au plus.

Un chiffre déjà largement supérieur au 1,4 milliards d'euros (9,3 milliards de francs) annoncés par la CNR dans les années 1960, même si la comparaison n'est pas ici effectuée à francs constants.

En contrepartie, la société espérait un trafic de 13 millions de tonnes alors même que le Rhône n'en voyait transiter que 4. Ces données n'inquiétaient pas Michel LHERITIER, responsable du lancement du projet à la SORELIF Saône-Rhin, pour qui « *l'organe [créerait] la fonction* ».

Pour l'Observatoire économique et statistiques des transports, Rhin-Rhône est « *un projet trop coûteux au regard des alternatives d'investissements possibles à long terme. [Il] concurrence des réseaux existants sans que les transferts modaux soient assurés, ni que ces [derniers] conduisent*

²⁵ ou de promesses honorées envers ses colistiers verts

²⁶ cf. annexe 1, page 5

réellement à une réduction des coûts globaux d'acheminement pour la collectivité. »²⁷ Un projet qui de surcroît bénéficierait plus à nos partenaires européens qu'aux agents nationaux.

Les études menées par d'autres corps de l'Etat dans les années 1990 n'étaient pas plus en faveur du projet ... L'Inspection Générale des Finances estimait le coût réel de l'opération à 7,5 milliards d'euros (49,4 milliards de francs), soit l'équivalent de 450 000 emplois créés. De plus, elle prévoyait un déficit de gestion de plus de 15 millions d'euros (100 millions de francs) par an, ce que la CNR ne démentait d'ailleurs pas. Dans sa synthèse générale de 1993, la compagnie évaluait ce déficit à 7,6 milliards d'euros (49,8 milliards de francs), vingt ans après la mise en service du canal !

Or si l'on peut concevoir aisément qu'un ouvrage public n'a pas forcément vocation à être rentable dans son investissement, il est préférable, à tout le moins, que le fonctionnement puisse être équilibré sans le soutien de la puissance publique.

Néanmoins, les effets induits à long terme (développement économique potentiellement généré, sécurité et impact sur l'environnement) n'étaient pas pris en compte dans ce calcul de rentabilité.

2.2. Le financement de l'infrastructure

Le budget de l'Etat constituait la source de financement la plus évidente, s'agissant d'un équipement public à vocation d'aménagement du territoire. Néanmoins, les lignes des voies navigables n'ont jamais été abondées de manière suffisante, ne serait-ce que pour veiller à l'entretien du réseau existant.

Les collectivités avaient été sollicitées et dès 1979, les six régions concernées avaient adopté le principe de leur participation, sans que le taux attendu²⁸ et les modalités de levée de ces sommes ne soient jamais clairement définies.²⁹

La rentabilité attendue de l'équipement ne permettait pas d'espérer la participation du secteur privé au plan de financement.

Bien que la CNR ait été autorisée par la loi de 1980 à utiliser les bénéfices de la vente de l'électricité produite sur le Rhône afin de financer le projet dont le même texte la rendait maître d'ouvrage, ces bénéfices n'étaient pas suffisants.

En effet, depuis la Libération, la compagnie était tenue de "vendre" les kilowatts issus des centrales hydroélectriques du Rhône à un acheteur unique, EDF³⁰, en facturant cette énergie au prix de revient,³¹ pendant qu'EDF, en situation de monopole, la revendait au prix du marché.

La situation était même, dans les faits, encore un peu plus compliquée, puisqu'une convention liait EDF et la CNR. Cette dernière prévoyait qu'EDF remboursait les emprunts contractés par la CNR pour la construction des centrales hydroélectriques, contre la mise à disposition des kilowattheures produits.³²

Le bénéfice était donc substantiel puisque les centrales hydroélectriques du Rhône, et notamment celle de Génissiat³³, avaient des coûts de production bien moindres (de l'ordre de 50 % inférieurs), notamment puisque les emprunts contractés par la CNR arrivaient progressivement à échéance.

*« La CNR [...] analysait [donc] la dévolution de l'énergie à EDF comme une vente. Les contrats qu'elle avait dû passer étaient de caractère « léonin », les prix étant imposés par EDF grâce à son monopole de distribution et de transport d'énergie. »*³⁴ Ceci l'avait conduit à introduire une

²⁷ cf. Bibliographie, document 298, page 1

²⁸ 15 % avancé par les régions, 25 % par le Gouvernement

²⁹ Les régions espéraient reporter une part de leur participation sur d'autres collectivités de leur territoire.

³⁰ La loi de nationalisation d'EDF (1946) impose à la CNR un acheteur public unique, EDF.

³¹ et non au prix du coût moyen du kilowatt/heure produit en France

³² Ce mécanisme aurait duré jusqu'en 2006, date de la fin de remboursement du dernier emprunt.

³³ cf. prêt à taux très bas obtenu sur 30 ans lors de sa construction

³⁴ cf. Bibliographie, document 7, pages 180 et 181

procédure en Conseil d'Etat demandant à EDF 7,6 milliards d'euros (50 milliards de francs) d'indemnités, en dédommagement des bénéfices effectués sur la vente de l'hydroélectricité des centrales du Rhône³⁵.

C'est sans doute ce constat qui a conduit, sous l'impulsion de Raymond BARRE, à résoudre l'épineuse question du financement de l'infrastructure.

Cette dernière a donc été tranchée par la loi de 1995 qui stipule qu'EDF assure le financement au titre de la mise à disposition de l'électricité des centrales de la CNR et assujettit également cette dernière à une nouvelle taxe sur l'hydroélectricité (qui vient s'ajouter à celle sur les prélèvements d'eau perçue au profit de VNF).

Sur le gain de 50 % évoqué précédemment, une moitié était affectée au financement du passage à grand gabarit du canal Rhin-Rhône, la seconde abondant un nouveau fonds extra-budgétaire, le FITTVN³⁶, créé par l'article 37 de la même loi afin de permettre le financement des infrastructures de transports.

Le texte prévoyait que « *les sommes [soient] versées en fonction de l'avancement des travaux [à la SORELIF, cette dernière pouvant] recevoir également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pouvant contribuer à la réalisation de l'ouvrage.* »

L'absence de mention d'un coût total maximal dans le texte aurait pu être préjudiciable à EDF lors de sa mise en œuvre, même si sa détention de 50 % du capital de la SORELIF Saône-Rhin lui garantissait de pouvoir contrôler cette augmentation des dépenses mieux qu'elle ne l'aurait fait si la CNR avait conservé la maîtrise d'ouvrage³⁷.

L'article 36 précisait également que c'était à la CNR qu'incombait la prise en charge de l'entretien et de l'exploitation de la voie d'eau, une fois cette dernière à grand gabarit, sans préciser pour autant la nature des ressources mobilisées pour se faire.

2.3. Les impacts prévus

2.3.1. Impacts à l'échelle locale

Les élus locaux attendaient beaucoup de ce chantier et les retards pris dans sa mise en œuvre étaient donc généralement désignés comme la cause de tous leurs malheurs.

2.3.1.1. Le désengorgement du trafic routier en vallée rhodanienne

Le thème du désengorgement du trafic routier revenait souvent : un seul convoi poussé de 4 400 tonnes remplace 110 wagons de 40 tonnes ou 220 camions de 20 tonnes.

Cet argument courant des promoteurs de l'infrastructure (cf. annexe 4, page 2) se heurtait au faible trafic fluvial du Rhône, pourtant porté à grand gabarit. En effet, ce dernier ne transportait alors que 4 millions de tonnes contre 60 millions de tonnes pour l'autoroute A6.

De surcroît, les lobbystes ferroviaires faisaient valoir que leur alternative serait plus en accord avec le type de marchandises transportées dans la région. La ligne Dijon-Mulhouse pouvait encore fournir 100 trains supplémentaires par jour, sachant qu'un train entier quotidien représente 600 000 tonnes par an. En outre, un peu plus de 38 millions d'euros (250 millions de francs) auraient suffi pour que la SNCF aménage le réseau existant afin d'être en mesure de transporter les plus gros conteneurs maritimes³⁸.

³⁵ comme me l'a confié Jean-Claude BURCKEL lors de notre entrevue du 21/09/2004

³⁶ fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables

³⁷ EDF était minoritaire au sein de la CNR puisqu'elle n'était actionnaire qu'à hauteur de 16 %

³⁸ Il est intéressant de comparer ces déclarations et l'état d'avancement du passage au gabarit B1 de la ligne Mulhouse-Dijon (cf. annexe 5).

Ces données avaient de quoi entretenir la perplexité des décideurs, et ce d'autant que l'avantage de la voie d'eau sur le rail n'était que de 0,6 centimes d'euros (4 centimes de francs) au kilomètre.

2.3.1.2. Les retombées économiques escomptées par les territoires traversés

Le second argument était celui du développement économique. Les perspectives du projet en terme d'emploi auraient oscillé entre 2 600 et 5 400 créations pures et auraient pu atteindre 13 000 à 27 000 postes, en comptant les transferts. Mais en dehors des emplois directs, ces chiffres restaient controversés et aléatoires.

La CNR faisait valoir que le canal permettrait de créer plusieurs plates-formes d'activités artisanales, industrielles et portuaires, sur une superficie totale de 670 hectares (utilisation des déblais excédentaires).

Mais comme le relevait l'Observatoire économique et statistiques des transports dans son étude de 1987³⁹, en se basant sur le résultat d'enquêtes menées auprès d'entreprises riveraines de la Seine et de la Moselle canalisée notamment, « *il ne suffit pas de créer des zones industrielles en bordure de la voie d'eau pour que ces dernières se remplissent automatiquement. [...] Parmi les motifs d'implantations industrielles, l'existence de bonnes infrastructures ne vient que derrière plusieurs autres tels que les disponibilités en terrains et en main d'œuvre.* »

Ceci était confirmé par le fait que, sur le mieux placé des sites du canal du Rhône, le port Edouard Herriot à Lyon, une entreprise sur dix seulement utilisait alors le transport fluvial...

2.3.1.3. Le tourisme

Enfin, les partisans du projet jouaient la carte du tourisme : « *La liaison Saône-Rhin améliorera le transit des bateaux avec seulement 24 écluses contre 112 pour le canal Freycinet.* »⁴⁰

En effet, sur le tracé du canal Rhin-Main-Danube, les nuitées des agglomérations avaient été multipliées par trois.

Mais là encore, il convenait de prendre en compte les atteintes qui seraient portées à un tourisme vert en pleine expansion et les 4 700 hectares de terres agricoles qui "changeraient de vocation"...

2.3.2. Les autres espoirs sont essentiellement nationaux

La volonté de réaliser cet aménagement peut sembler rétrospectivement avant tout nationale, malgré des arguments européens mis en avant par certains acteurs.

La peur de voir la France se marginaliser au sein de l'Europe et l'espoir de redynamiser le port de Marseille rendaient en effet nécessaires, pour certains de ses défenseurs, la réalisation de ce "chaînon manquant". Or ce port était relativement éloigné de l'embouchure du Rhône, et, qui plus est, le fleuve n'assurait alors qu'1% du trafic du port autonome.

D'autres craignaient que les grands ports du Northern Range (Anvers, Rotterdam ...) n'accroissent par là même leur hinterland au détriment des ports nationaux.⁴¹

Du côté des clients potentiels, l'unanimité n'était pas non plus de rigueur ... La société SOLVAY envisageait, éventuellement, de confier ses 200 000 tonnes de trafic à la voie d'eau, émettant cependant quelques réserves. Ainsi un de ses responsables confiait-il à un journaliste de l'USINE NOUVELLE⁴² : « *Nous ne pouvons savoir comment réagiront nos clients, qui demandent à être livrés de plus en plus rapidement. Avec la SNCF, nous livrons un wagon de soude caustique en quatre jours. Le canal nous*

³⁹ cf. Bibliographie, document **298**, fiche n° 5, *Les effets indirects* (pages 29 à 33)

⁴⁰ cf. Bibliographie, document **185**, préambule, page VII

⁴¹ Les réticences sur le financement d'une telle infrastructure, qui pourrait profiter aux ports de la Mer du Nord sont encore très présentes, comme en témoignent les réponses du président du Conseil Général du Territoire de Belfort et du maire de Martigues à la mission d'information sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin (page 43 et 52 du document **204** de la bibliographie)

⁴² cf. Bibliographie, document **16**

permettra-t-il la même performance? ». L'usine PEUGEOT, quant à elle, avait déclaré d'emblée qu'elle n'utiliserait pas le canal.

2.4. Les réalités d'alors du transport fluvial

2.4.1. Les données du transport fluvial

Le transport fluvial ne représentait que 3% du transport de marchandises en France en 1997, contre 6% en 1960, alors que le réseau fluvial à gabarit européen avait doublé pendant la même période.

D'une manière générale, force était de constater l'implacable confirmation du déclin historique du transport fluvial partout dans le monde.

Au delà du développement de la logistique, précédemment évoqué, la nature des produits transportés par ce mode - essentiellement des pondéreux (sables, graviers et minéraux divers), était aussi à l'origine de cette diminution. En effet, ces produits, à faible valeur ajoutée, voyaient leur marché stagner en France. Et si l'apparition des conteneurs était une chance pour la voie d'eau de plaine, il en allait tout autrement lorsqu'il y avait un seuil à franchir ...

Pierre MASSE, le premier en 1961 avait évoqué les conséquences importantes du seuil de franchissement de la ligne de partage des eaux en évoquant «*un escalier d'ouvrages retardateurs*», argument repris plus tard par tous les opposants au projet⁴³.

La voie maritime serait en effet restée, en raison du choix même du tracé, plus rapide – et donc rentable, que le canal à grand gabarit : «*Dans des conditions normales de navigation, le temps de parcours entre Rotterdam et Marseille-Fos restera plus court par la mer (6 à 7 jours) que par le réseau canalisé (9 jours).* »⁴⁴

Les opposants au projet mettaient également en avant le faible trafic fluvial sur le Rhône. Mais ce dernier relevait sans doute plus des difficultés de communication entre le port de Marseille⁴⁵, le complexe de Fos-sur-Mer et le Rhône⁴⁶ que d'une absence d'intérêt des transporteurs pour la voie d'eau sur cet axe.

Le problème majeur qui se posait était bien le fait que le projet, trop ancien, ne prenait pas en compte les nouvelles données de l'économie des transports. Ainsi, au milieu des années 1990, le développement de la logistique permettait la minimisation des stocks, les expéditions étant plus fréquentes, moins massives, et plus exigeantes en délai. Or, il se trouve qu'un des attraits de la voie d'eau était de coûter moins cher que le stockage. Cet avantage disparaissait donc et, de surcroît, les 24 écluses du projet ne pouvaient en aucun cas permettre d'assurer de bons délais ...

Le raccourcissement des distances parcourues, sur l'ensemble de l'Europe, était alors significatif. Seulement 100 kilomètres pour la France, avec 12 écluses sur 300 kilomètres, de Lyon à l'embouchure du Rhône et 200 kilomètres pour l'Allemagne, avec 2 écluses sur les 740 kilomètres séparant Strasbourg et Rotterdam. Cela en disait long sur la capacité du canal à concurrencer la liaison maritime via Gibraltar ...

Par ailleurs, le trafic, qui en basse vallée du Rhin était de 150 millions de tonnes, chutait à 17 millions de tonnes à Francfort, aux premières écluses du Main puis à 6 millions, plus loin, à Bamberg et enfin à 4 millions de tonnes sur le nouveau canal Rhin-Main-Danube, si souvent invoqué par les partisans et les opposants du canal Rhin-Rhône ...

⁴³ cf. annexe 4, page 2

⁴⁴ cf. Bibliographie, document 294, page 12

⁴⁵ Le canal de Martigues au Rove construit sous Napoléon III est effectivement obsolète.

⁴⁶ Le seuil de Terrin a désormais été détruit en Arles et il permet la remontée d'unités fluviales et fluvio-maritimes depuis Port-Saint-Louis du Rhône.

2.4.2. La comparaison avec Rhin-Main-Danube⁴⁷

Il faut garder à l'esprit que le Rhin-Main-Danube équivaut, en longueur et en ouvrages, à un demi canal Rhin-Rhône, avec un potentiel de trafic supérieur.

De plus, la répartition 1993 des parts de marchés entre les modes de transports terrestres est beaucoup plus favorable, en Allemagne, à la voie d'eau.

	R.F.A.		France	
	<i>t.km (milliards)</i>	<i>Part de marché</i>	<i>t.km (milliards)</i>	<i>Part de marché</i>
Route	211,6	60,9 %	115,3	60,6 %
Rail	64,2	18,5 %	45,9	24,1 %
Voie d'eau	57,6	16,6 %	5,9	3,1 %
Oléoduc	14,3	4,1 %	23,3	12,2 %
TOTAL	347,7	100 %	190,4	100%

Source : Conférence Européenne des Ministres des Transports

Ceci peut sans doute expliquer qu'il va plus de soi outre Rhin d'investir pour la modernisation des canaux.

Comme l'a relevé le Conseil général du Territoire de Belfort, l'évolution des tonnages selon les modes de transports entre 1991 et 1994 sur la portion Aschaffenburg-Passau de la liaison Rhin-Main-Danube a été très favorable à la voie d'eau (+ 25,8 %), et ce principalement au détriment du mode ferroviaire (- 35,5 %), mais n'a pas contribué pour autant au désengorgement du trafic routier puisque ce dernier a augmenté sur la même période (+ 6,8 %).

Même si Rhin-Main-Danube coûte dix fois plus cher et est trois fois plus lent que la liaison Rotterdam-Odessa par voie maritime, la prévision des 5 millions de tonnes, attendue pour 1998, a été atteinte avec trois ans d'avance.

2 400 emplois directs ont été créés, ainsi que 1 200 emplois indirects, et cela sans compter les retombées liées au développement touristique.

Pourtant, dès 1996, un repli de 8 % a été enregistré. Le conflit en ex-Yougoslavie explique cette baisse du trafic. Les chargeurs autrichiens et hongrois se sont en effet massivement détournés vers Rotterdam pour éviter la "taxe danubienne" instaurée par les forces serbes.

La compagnie fluviale de transconteneurs entre Rotterdam et Vienne, COMBINED CONTAINER SERVICE, évitait elle tout bonnement le canal en utilisant le train de Mayence, au terme de la remontée du Rhin, à Regensbourg, sur le Danube. Bilan : 52 écluses évitées et 5 jours gagnés. Rhin-Rhône n'aurait-il pas connu le même sort ?

Sans anticiper sur les problèmes environnementaux, notons que la vallée de l'Altmühl, en Bavière, a rencontré des difficultés d'alimentation en eau, à la suite de la mise en service de l'infrastructure de transport et que les habitants ont dû être raccordés au réseau de distribution d'eau d'une autre vallée...

L'exemple allemand, avec ses forces et ses faiblesses, fournissait donc des arguments tant aux partisans qu'aux opposants du projet.

⁴⁷ cf. annexe 6

3. L'environnement s.l., première source de contestations quant à la légitimité du grand canal

Certes, le transport fluvial est écologique. Peu gourmand en énergie - à l'égal du chemin de fer, il émet moins de substances polluantes que le transport routier. Mais « *si la voie d'eau est un mode de transport écologique dans son fonctionnement, elle ne l'est pas [forcément] dans son infrastructure* »⁴⁸.

Les problèmes environnementaux soulevés par le projet étaient en effet nombreux ... Quittant le Val de Saône et rejoignant Choisey (Jura) sous la forme d'un canal artificiel, le grand canal aurait emprunté le Doubs, puis ses affluents. Franchissant la ligne de partage des eaux, il aurait traversé les vallées de la Largue et de l'Ill jusqu'à Mulhouse⁴⁹. Le tout au prix de lourdes transformations de milieux naturels exceptionnels (atteintes aux hydrosystèmes, à la faune et à la flore) et du patrimoine historique ou archéologique.

Ceci explique qu'au delà de l'opposition précoce des agriculteurs et riverains (les villages d'Ougney-Douvot et de Fourbanne⁵⁰ devaient ainsi être quasiment rayés de la carte), ce soit surtout la voix des défenseurs de l'environnement qui ait été relayée dans les médias.

3.1. Aspect hydrodynamique

3.1.1. Eaux de surface

3.1.1.1. Alimentation en eau du canal

Le premier problème qui se posait était celui de l'alimentation en eau du canal et de la consommation des écluses en période d'étiage⁵¹.

En 1978, le Conseil d'Etat notait que neuf écluses devaient être munies de station de pompage et onze pourvues d'un ou deux bassins d'épargne, le bief de Niffer devant lui être alimenté gravitairement à partir du canal de Huningue.⁵²

En effet, le Doubs a un débit moyen de 100 m³/s et est parfois soumis à de sévères étiages (parfois inférieurs à 5 m³/s). Malgré les apports de la Largue (300 l/s) et des autres rivières, le débit réservé minimal aurait été difficilement atteint. En effet, selon le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) du 1^{er} avril 1996⁵³, le débit réservé du Doubs, notamment dans la boucle de Besançon, « *ne serait pas satisfait au moins une année sur deux et ceci pendant des périodes d'une durée moyenne de 30 jours. (...). La durée de la période déficitaire atteindrait 3 mois au cours d'années sèches (1952, 1964), voire davantage au cours d'années très sèches* ».

La SORELIF s'était engagée à maintenir partout ce débit réservé (8 à 10 m³/s, selon les endroits). Les projets de grands barrages de soutien d'étiage dans le Haut Doubs avaient été finalement abandonnés au profit d'un transfert de 3 m³/s en provenance du Rhin. Ce qui n'était pas sans poser de problèmes (transferts d'espèces animales ou végétales ...), même si, aux dires des experts, les eaux du Rhin étaient moins polluées que celles du Doubs. Cependant, pour les opposants, ce transfert auquel se serait ajouté le bassin de Champagny, le recaptage de l'eau par pompage (coûteux en énergie électrique même si la CNR proposait en contrepartie l'aménagement de mini-centrales hydroélectriques sur le Doubs) et le drainage des eaux d'infiltration par contre-canal n'aurait pas suffi. La solution de remplacement au transfert rhénan i.e. l'aménagement d'un barrage-réservoir à Roppe laissait, elle, à craindre pour les ressources en eau potable de la ville de Belfort.

⁴⁸ Monique COULET, spécialiste en hydrologie, responsable du collectif anti-canal

⁴⁹ cf. annexe 4, page 1

⁵⁰ cf. annexe 7

⁵¹ cf. annexe 4, page 3

⁵² cf. Bibliographie, document 297, page 3

⁵³ cf. Bibliographie, document 302, page 16

3.1.1.2. Crues et inondations

Le projet présentait également « *un risque d'aggravation des conséquences des crues dans tout le secteur Doubs aval, Saône amont et aval de la confluence* »⁵⁴ (Saône-Doubs). En effet, suite à une simplification de l'écoulement, les pics de crues du Doubs et de son affluent la Loue, actuellement décalés de 12 heures, auraient coïncidé. D'où d'importants risques d'inondations dans le val de Saône, dans la partie aval du tracé, si de surcroît ces pics de crues étaient venus à coïncider avec un pic inversé de cette rivière.

La CNR était consciente de ce problème. Pour elle, cependant, le canal aurait permis d'étaler les crues. En effet, en surveillant "l'horloge des inondations", il aurait été possible, selon les promoteurs du projet, de stocker une partie des crues du Doubs dans le bief de Laperrière, tout en en dérivant jusqu'à 150 m³/s vers la Saône (débit moyen de 400 m³/s).

Pour les opposants, le dernier bief avant la Saône avec ses 20 millions de m³ de capacité, n'était pas à même de "tamponner" les excédents. De plus, la suppression de près de 3 000 hectares de zones inondables (crues centennales), du val de Saône jusqu'en amont immédiat de Mulhouse, n'aurait fait qu'ajouter à ce problème d'inondation. Le rapport Balland stipule bien qu'« *en tout état de cause, les champs d'inondation actuels devraient être épargnés* ». Certains maires, pour éviter la suppression de ces vases d'expansion des crues, véritables éponges naturelles où l'eau peut s'étaler, avaient donc pris un arrêté portant interdiction de déposer des déblais sur toute la surface de la zone inondable de leur ban communal, pour « *éviter l'aggravation des inondations, et assurer la protection des personnes et des biens* »⁵⁵.

3.1.1.3. Qualité des eaux

Aux deux points précédents, il faut ajouter une dégradation importante de la qualité des eaux des rivières : « *Le projet est intrinsèquement une source de dégradation de la qualité des eaux qui atteindrait un niveau inacceptable à l'étiage tant au regard de l'eutrophisation que des toxiques* »⁵⁶. Les spécialistes de la CNR eux-mêmes admettaient que la diminution des vitesses d'écoulement des rivières après la mise en service du canal fragiliserait celles-ci face aux pollutions, en réduisant leur capacité d'auto-épuration.

De plus, au passage des péniches, le brassage aurait remis en suspension les éléments eutrophisants (azote, phosphore) et des substances toxiques (métaux lourds, pesticides).

L'interface rivière/nappe souterraine, milieu riche en bactéries, assurant une fantastique auto-épuration aurait, elle aussi, été altérée par le canal (cf. fluctuations des nappes ci-après).

D'où 53 millions d'euros (350 millions de francs) prévus au devis pour des installations de dépollution (e.g. barrages à vannes levantes, pour évacuer l'eau par le fond et limiter le risque de sédimentation de dépôts nuisibles ...).

3.1.2. Eaux souterraines

Elles n'étaient pas non plus épargnées par le projet.

3.1.2.1. Modification de leur circulation

J.-P. METETAL, hydrogéologue de la Direction régionale de l'environnement (DIREN) de Besançon avait découvert⁵⁷ d'importantes réserves d'eau dans les poches de dissolution du calcaire, situées entre 100 et 150 mètres sous le lit du Doubs. La plupart de ces réserves ne sont pas en communication avec la rivière mais la réalisation du canal aurait pu changer les relations entre ces nappes karstiques et le Doubs avec des conséquences imprévisibles (augmentation des pertes, mise en activité des résurgences ...).

⁵⁴ cf. Bibliographie, document 302, page 46

⁵⁵ Buethwiller, Hagenbach, Saint Bernard, Buchwiller et Ougney-Douvot sont les cinq communes, qui, au 25 avril 1997, avaient adopté ce principe de précaution.

⁵⁶ cf. Bibliographie, document 302, page 18 et annexe 1 page 50

⁵⁷ par une analyse par thermographie

Même si l'on se voulait optimiste à la SORELIF (risque très faible d'autant que le canal serait étanchéifié), une étude complète devait être publiée à l'été 1997.

Mais en étanchéifiant le lit du canal, en contre-bas de la nappe, on risquait d'isoler les nappes des rives droite et gauche et d'empêcher leur rééquilibrage naturel. De plus, le maintien à hauteur constante du niveau de l'eau pourrait bloquer la réalimentation des nappes alluviales.

3.1.2.2. Alimentation en eau potable

De nouveau, les services de l'Etat étaient sévères. La CNR ne maîtrisait pas, selon les termes de leurs rapports, les impacts de son projet ... « *Les données disponibles utilisées sont très hétérogènes et insuffisantes : la géométrie des nappes n'est notamment pas connue (...). Le projet ne montre pas l'incidence des travaux sur les captages* »⁵⁸. Et le Conseil Général des Mines d'ajouter, le 5 février 1996, « *l'opinion et les élus sont insuffisamment sensibilisés à l'importance économique et écologique des eaux souterraines et aux menaces qui pèsent sur leur qualité* ».

Pour les ressources en eau potable, la Franche-Comté exploite principalement un seul gisement, constitué par les dépôts alluviaux de la rivière et sa nappe d'accompagnement. L'abaissement des nappes, difficile à évaluer a posteriori, aurait entraîné la disparition de 17 à 27 puits de captage (estimation CNR et hydrogéologues respectivement). Plusieurs dizaines de milliers de personnes auraient été concernées.

De plus, par courrier du 14 février 1997 aux présidents des syndicats des eaux du Jura, la préfecture alertait ces derniers sur les risques d'une « *augmentation de la pollution diffuse par les nitrates et les phytosanitaires, et des difficultés accrues de protection des captages d'eau potable* », conséquence de l'intensification de l'agriculture et de la mise en culture de prairies nouvellement asséchées par la réalisation du canal. De ce fait, le projet était en complète contradiction avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (prévoyant notamment dans son premier article de « *poursuivre toujours et encore la lutte contre la pollution* ») et avec la loi sur l'eau du 3 janvier 1992.

Au titre de cette dernière, la CNR s'était cependant, malgré les possibilités limitées de captage, engagée à remplacer les puits affectés.

3.2. Aspects biologique et patrimonial

Nul ne peut nier que la réalisation du canal à grand gabarit aurait modifié profondément le paysage de la vallée du Doubs.

3.2.1. Désorganisation des écosystèmes

La désorganisation des écosystèmes aurait eu un fort impact sur la végétation et sur la faune aquatique. 168 frayères à poissons auraient ainsi été détruites, sur les 306 répertoriées. D'après les rapports de juin 1995 et juillet 1996 des Conseils Scientifiques des Bassins Rhône-Méditerranée-Corse et Rhin-Meuse, les promesses de création de zones de frai, totalement artificielles, n'étaient pas crédibles.

Il faut aussi noter que la CNR projetait l'installation d'"échelles à poissons" tout au long de la voie d'eau, en nombre supérieur à ce qui existait.

Les espèces d'eau vive, notamment beaucoup de salmonidés comme l'ombre et l'apron, espèce protégée au niveau européen se seraient néanmoins raréfiées voire auraient disparu dans le Doubs canalisé⁵⁹.

Finis les méandres, l'alternance de courants rapides, d'affleurements de gravier et d'eaux calmes, source essentielle de la diversité biologique. Même si la CNR promettait de recréer

⁵⁸ cf. Bibliographie, document 301, pages 9 et 10

⁵⁹ cf. la diminution de la concentration en oxygène dissous liée au ralentissement du courant

9 kilomètres de nouveaux rapides (pour 30 supprimés), « *elle ne pourra jamais faire aussi bien que la rivière* »⁶⁰.

De plus, aux éclusages et lors des crues, le fond aurait été violemment balayé et la température de l'eau aurait varié brusquement, interdisant sur une bonne distance toute implantation de végétaux et d'animaux aquatiques.

La grande faune aurait également été touchée, avec un risque de cloisonnement, même si des enrochements nombreux étaient prévus pour que le gros gibier puisse traverser le canal sans se noyer.

La flore et la faune rivulaires⁶¹, ainsi que celles inféodées aux zones humides risquaient de disparaître ou auraient vu leur diversité se restreindre. La CNR promettait cependant de protéger cette flore traditionnelle. Avant chaque chantier, des spécimens de plantes auraient été prélevés, conservés dans des pépinières puis réimplantés sur les rives, remblais et zones humides.

3.2.2. Disparition des zones humides

En fait, ce sont les zones humides qui auraient été appelées à disparaître. Alors que le gouvernement venait de réaliser l'impératif de renverser sa politique en matière de zones humides⁶² - la moitié avait disparu en 30 ans, le grand canal en aurait supprimé 50 % par endiguement des cours d'eau et étalement des déblais provenant du chantier.

Or, ces zones humides sont des milieux riches et indispensables, se conduisant comme des éponges naturelles lors des crues. La CNR prétendait qu'elle pourrait recréer des zones humides⁶³, citant l'exemple du tronçon entre Niffer et Mulhouse, inauguré en juin 199.

Cependant, pour le Conseil Scientifique du Comité de Bassin Rhin-Meuse, « *la restauration des zones humides est très difficile. On ne saurait les remplacer par des plans d'eau dont les fonctions sont plus restreintes* ».

Un Observatoire Ecologique du bief de Niffer avait été créé pour mieux comprendre les relations entre écosystèmes et canal à grand gabarit. Les résultats des campagnes de ce dernier seront présentés en seconde partie de ce rapport.

3.2.3. Des déblais bien encombrants ... à l'impact sur les sols des travaux

Selon la CNR, la réalisation du grand canal aurait été susceptible de générer 75 millions de tonnes de déblais (galets, graviers, rochers, faible épaisseur de terre végétale).

Se posait le problème des 50% excédentaires non nécessaires à la réalisation des remblais utilisés par la construction des ouvrages (digues, rampes d'accès aux ponts). Première alternative, combler les zones humides, avec les conséquences faunistique, floristique et hydrogéologique précédemment évoquées. Autres solutions envisagées : reboucher (par exemple, à Montbéliard, l'Allan, rivière qui, aux dires de la CNR, ne servirait plus à rien puisque le grand canal serait creusé juste à côté) ou entasser les matériaux sur des terrains acquis à cette intention et destinés à supporter lotissements, zones d'activités ou plates-formes multimodales. Ajoutons que l'exhaussement du sol par les remblais aurait encore éloigné la couverture végétale du niveau inchangé de l'aquifère.

Les agriculteurs étaient, eux aussi, inquiets de l'impact des travaux sur les sols, bien que la CNR leur ait promis que la terre végétale, retirée de leurs terrains, serait soigneusement stockée pour être remise en place après sous-solage et décompactage. De plus, remembrement, aménagement d'un nouveau réseau de dessertes et meilleure gestion du lit majeur auraient tenté de réduire ou de compenser les dommages liés à la désorganisation des exploitations.

⁶⁰ M. PROCHAZKA, garde-pêche en chef (CHASSEUR FRANÇAIS de mars 1997)

⁶¹ Les berges enrochées, cimentées ou bitumées, pour résister au batillage, constituent un milieu hostile.

⁶² cf. circulaire du 24 janvier 1994 sur la sauvegarde de l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et sur la préservation des capacités d'écoulement et d'expansion des crues

⁶³ « *Sur les 700 hectares concernés, 200 vont disparaître ou changer de nature mais en contre-partie 600 hectares de zones humides seront reconstitués* » (CHASSEUR FRANÇAIS de mars 1997)

3.2.4. Atteintes au patrimoine paysager, historique et culturel

La vallée du Doubs aurait été ici remblayée sur plus de 12 mètres ; là les communes auraient été noyées⁶⁴ ; ailleurs la vue aurait été coupée par des écluses de plus de 20 mètres ; 58 kilomètres de méandres auraient été recoupés dans la vallée du Doubs ... Plus de 50 sites et monuments historiques ou paysagers auraient été, directement ou indirectement, affectés par la réalisation du canal, soit un tous les quatre kilomètres (passage d'un tunnel de un kilomètre sous la citadelle de Besançon, destruction du pont Louis XV à Dôle ...). Pas moins de 89 ponts⁶⁵ auraient dû être reconstruits ou modifiés.

L'Inspection Générale des Finances, dans son rapport d'avril 1996⁶⁶, dénonce l'« *insuffisante prise en compte des contraintes urbaines et patrimoniales* », ajoutant dans la note de présentation de ce rapport, page 2, que l'« *insertion dans les sites urbains a semblé mal évaluée dans le cas de Dôle - destruction ou atteinte grave à 5 monuments au minimum, et présente des risques de surcoût dans le cas de Mulhouse.* »

Mais l'étude programmée des sites les plus sensibles par des architectes et des urbanistes, en concertation avec les riverains montrait que la CNR n'avait pas oublié cet aspect. Les ouvrages d'art, écluses et barrages auraient été conçus pour se fondre au mieux dans le paysage, un soin particulier devant être apporté aux berges, espaces ruraux et urbains. Un programme de plantation, aquatique et terrestre, était ainsi prévu dans la Charte de l'Environnement de la CNR, ainsi que des aménagements pour piétons, cyclistes et pêcheurs.

Mais pour les opposants, si les ingénieurs avaient appris à soigner les paysages (canaux sinueux bordés d'arbres, béton végétalisé ...), le fonctionnement de la rivière serait cependant demeuré profondément perturbé car il ne faut pas confondre esthétique et écologie. « *Aucun traitement paysager ne peut cicatriser les blessures dues au génie civil* »⁶⁷. De plus, ces efforts pour éviter le bétonnage auraient induit des coûts supplémentaires ...

⁶⁴ cf. annexe 7 sur les communes de Fourbanne et d'Ougney Douvot

⁶⁵ cf. Bibliographie, document 297, pages 7 et 8

⁶⁶ cf. Bibliographie, document 294, page 20

⁶⁷ Professeur LEBRETON (LE MONDE du 24 octobre 1991)

II. LES IMPACTS DU PASSAGE A GRAND GABARIT DU TRONÇON NIFFER-MULHOUSE⁶⁸

Sur les 229 kilomètres que devaient comporter cet ouvrage, 15 seulement ont été mis à grand gabarit⁶⁹.

Le canal de Niffer à Mulhouse (bief de Niffer aval), mis en service en juin 1995, relie le grand canal d'Alsace au port de Mulhouse, par un canal en pleine terre traversant d'est en ouest la forêt domaniale de la Harth Sud et fait du port de Mulhouse-Ile Napoléon un véritable port rhénan.

Après nous être intéressés au projet en lui-même et notamment aux mesures compensatoires d'accompagnement de ce tronçon, vitrine en terme d'écologie, nous effectuerons un bilan huit ans après la mise en service de cet ouvrage.

1. Le projet

Le canal de Huningue en lui-même était un milieu écologiquement pauvre avant que ne débutent les travaux.

Longé par un chemin de service, sur ses deux rives, il offrait le spectacle de berges rectilignes, stérilisées par un revêtement en béton bitumeux.

Milieu artificiel, soumis à des contraintes de navigation, la qualité moyenne de l'eau et des sédiments, la pauvreté de la flore et de la faune aquatique en étaient les principales caractéristiques.

1.1. Dates clés et plan de financement

La décision d'aménagement de principe de ce bief a été prise le 17 janvier 1990, dans le cadre d'un Comité interministériel. Il était alors prévu d'y consacrer 69 millions d'euros (453 millions de francs).

L'acte réglementaire qui a autorisé la réalisation de la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse, et fixé la participation de l'Etat à hauteur de 80 %, est le décret du 22 novembre 1990.

L'aménagement des 15,2 km à grand gabarit entre le grand canal d'Alsace et les 456 hectares du port de Mulhouse-Ile Napoléon a été engagé dès fin 1991 et le tronçon a été ouvert en 1995. Les ultimes finitions ont été apportées début 1999.

Il est particulièrement intéressant de s'intéresser au plan de financement de cette opération dont aucune version définitive ne semble avoir été établie à ce jour.

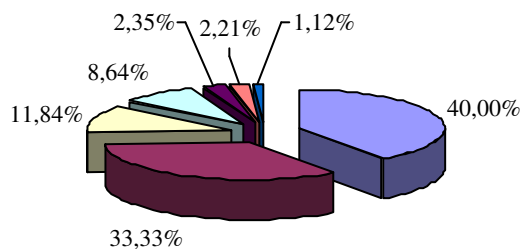
La plaquette de communication *Liaison navigable Saône-Rhin – La modernisation du canal de Huningue et du port de Mulhouse*⁷⁰ faisait état, en page 8, d'un budget prévisionnel de 23 millions d'euros (151 millions de francs). Le financement, comme le précise un autre support, *Aménagement de la voie navigable Niffer-Mulhouse*⁷¹, dépendait de Voies Navigables de France à 80 %, les collectivités se répartissant les 20 % restant comme suit :

⁶⁸ Les plans et photographies illustrant cette partie se trouvent en annexe 8.

⁶⁹ En 1988, une première section a été mise en service : la déviation de l'Allan, à Sochaux-Montbéliard (investissement de l'ordre de 25 millions d'euros). Cette dernière ne correspondait toutefois pas aux normes du grand gabarit.

⁷⁰ cf. Bibliographie, document 233

⁷¹ cf. Bibliographie, document 234



- Conseil Régional d'Alsace
- Conseil Général du Haut Rhin
- Syndicat intercommunal pour les zones industrielles de la région de Mulhouse (SIZIRM)
- Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.)
- SIVOM du bassin potassique
- Ports
- Communes de l'agglomération mulhousienne

Source : Plaquette de communication CNR

Il est à noter que la somme des participations des collectivités locales, telle que présentée sur ce document, est égale à 99,49 %. Plutôt que d'introduire un biais théorique⁷², les pourcentages ont été calculés en mesurant le nombre de degrés de chaque portion du graphique, sur la plaquette de communication.

Ceci a permis d'établir la répartition portée en colonne 'pourcentages calculés' du tableau ci-après, quasiment identique, SIVOM du bassin potassique et ports exceptés, à celle de la plaquette de communication.

En conséquence, les 0,51 % seront répartis entre ces deux financeurs, au prorata du différentiel entre les pourcentages indiqués sur le document original et la plaquette et ceux estimés à l'aide de la taille du secteur correspondant, et les données des cinq autres partenaires seront conservées.

Au final, les pourcentages utilisés dans les calculs à venir seront ceux portés dans la colonne 'Pourcentages retenus' du tableau ci-après :

	Pourcentages calculés	Pourcentages retenus
Conseil Régional d'Alsace	40,00 %	40,00 %
Conseil Général du Haut Rhin	32,78 %	33,33 %
SIZIRM	11,67 %	11,84 %
CCI	8,61 %	8,64 %
SIVOM du bassin potassique	3,33 %	2,85 %
Ports	2,50 %	2,22 %
Communes de l'agglomération	1,11 %	1,12 %

Source : MAV

La Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, contactée à ce sujet, a précisé que les travaux d'aménagement de la section Niffer Mulhouse s'était finalement chiffré à environ 76 millions d'euros (500 millions de francs⁷³), dont 80 % à charge de l'Etat, via VNF, et 20 % à charge des collectivités locales et établissements publics. Sur cet investissement global, environ 50 % a bénéficié à des entreprises alsaciennes, ce qui n'est pas neutre en terme de développement économique.

⁷² partage de ces 0,51 % entre les cinq dernières catégories de cofinanceurs par exemple

⁷³ Le *Quid* 2002 fait état, lui, d'un coût de 306,7 millions de F (46,76 millions d'€)

La participation de l'Etat ayant été fixée par décret à hauteur de 80 %, la part des collectivités locales devait également subir cette inflation des coûts (coût définitif plus de 3,5 fois plus élevé que celui porté dans la plaquette de communication). Ce que confirme une note du Ministère des Transports, de janvier 2000⁷⁴, qui mentionne un coût total de 82 234 000 € (soit 539 418 000 F) réparti comme suit :

- 65 323 000 € (428 494 000 F) pour l'Etat, dont 29 436 000 € (193 086 000 F) de FITTVN
- 14 920 000 € (97 871 000 F) pour les collectivités locales
- 1 221 000 € (8 011 000 F) pour la vente de gravier issu du chantier
- 769 000 € (5 042 000 F) d'avance CNR sur la part des collectivités locales

Si ce document précise bien que « *les collectivités locales ont refusé de répondre aux appels de fonds, contraignant la CNR à mettre en œuvre d'autres moyens de financement, en engageant par ailleurs des procédures de mise en demeure* », il ne mentionne en aucun cas les recours devant les tribunaux administratifs voire le Conseil d'Etat intentés par une partie des collectivités locales pour obtenir le remboursement de leur quote-part, en raison de l'abandon du projet Rhin-Rhône.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse, notamment, a honoré ses engagements, dans la mesure où ce tronçon permet une liaison optimale entre le port urbain de Mulhouse Ile Napoléon et le Rhin (et ce même si l'investissement paraît disproportionné par rapport à l'attendu en raison de l'abandon du projet).

Mais cinq collectivités, au moins, ont introduit un recours en contentieux devant le Conseil d'Etat : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace (contentieux n° 207.144), le Conseil général du Haut Rhin (contentieux n° 207.145), le Conseil régional d'Alsace (contentieux n° 207.146), la commune de Morschwiller-le-Bas (contentieux n° 207.148) et le Syndicat Intercommunal pour les Zones Industrielles de la Région de Mulhouse (SIZIRM)⁷⁵.

Les services du Conseil Général du Haut Rhin et du Conseil Régional d'Alsace, contactés à ce sujet⁷⁶, nous ont indiqué que leurs collectivités respectives avaient rapidement intenté un recours contre l'Etat et obtenu un remboursement intégral, à la différence du SIZIRM, « *sans doute parce que ce dernier n'était pas à jour de ses cotisations*. ».

Les documents relatifs aux contentieux n° 207.144, 207.145, 207.146 et 207.148, examinés ensemble lors de la séance du 18 octobre 2000, ne permettent pas d'aboutir aux mêmes conclusions.

Les quatre collectivités requérantes ont obtenu le remboursement de la moitié de leur participation⁷⁷, avec intérêts au taux légal à compter du jour de la réception par les services du Premier ministre de leur demande initiale de remboursement⁷⁸ ainsi qu'à une indemnité de 3048,98 € (soit 20 000 F) pour la CCI, le Département et la Région et 1 524,49 € (soit 10 000 F) pour la commune de Morschwiller-le-Bas.

L'arbitrage, s'agissant du SIZIRM, a au final été identique mais plus long et plus complexe. Le SIZIRM s'était en effet engagé au montant global forfaitaire de 1 789 800,25 € (11 740 320 F), payable en 5 annuités égales sur les années 1993 à 1997. Pour des raisons que j'ignore, la périodicité des versements n'a pas été respectée puisqu'un courrier du Sénateur-maire d'Illzach, Monsieur Daniel ECKENSPIELLER, adressé le 9 septembre 1997 à la mission interministérielle 'Canal à grand gabarit' demande le remboursement de 79 771 € (523 264 F), correspondant aux deux seules annuités versées par la Ville d'Illzach sur le territoire de laquelle est situé le port de Mulhouse Ile Napoléon.

⁷⁴ réponse à la Cour des comptes (seul un extrait de 2 pages m'a été communiqué) ; les chiffres figurent en francs dans le document

⁷⁵ composé des communes de Sausheim, Rixheim, Riedisheim, Illzach et Mulhouse, la vocation de ce syndicat réside dans la réalisation et la gestion d'un pôle économique, dont les produits fiscaux sont répartis entre les différentes communes membres

⁷⁶ entretiens téléphoniques les 22/04/2004 et 06/05/2004

⁷⁷ 76 224,51 € (soit 500 000 F) pour la CCI de Colmar, 2497 114,90 € (soit 16 380 000 F) pour le Conseil Général, 2995 623,19 € (soit 19 650 000 F) pour la Région et 4 395,5 € (soit 28 834,20 F) pour la commune de Morschwiller-le-Bas

⁷⁸ 14 mai 1998 pour la Région Alsace

Le gouvernement a décidé de ne pas retenir la demande de remboursement adressée par le SIZIRM à la mission interministérielle d'évaluation des conséquences de l'abandon du projet, requête motivée par le fait que « *la contribution était bien entendu conditionnée par le fait que la mise à grand gabarit de la liaison Mer-du-Nord / Mer Méditerranée se poursuivrait dans la foulée* ».

La CNR a alors exigé le versement des trois dernières annuités, soit 1 073 880,15 € (7 044 192 F). Et la Chambre Régionale des Comptes d'Alsace a demandé au Préfet⁷⁹ d'inscrire d'office ces lignes aux budgets primitifs des collectivités concernées. Ce qui fut fait, le Préfet rejetant la demande de recours gracieux introduite. La CNR ayant par ailleurs refusé la proposition d'étalement de la dette, l'article 1^{er} de l'arrêté préfectoral n° 003190 du 6 novembre 2000 portant mandatement d'office stipule que « *la somme de 7.044.192 F (sept millions quarante quatre mille cents quatre vingt douze francs), soit 1.073.880,14 €, est mandatée d'office au budget 2000 du SIZIRM au profit de la Compagnie Nationale du Rhône.* »

Un recours pour excès de pouvoir⁸⁰ a été introduit par le syndicat devant le Tribunal administratif de Strasbourg. Par ordonnance du 29 décembre 2000, ce dernier a rejeté coup sur coup la demande de sursis à exécution et la demande de suspension du mandatement d'office.

Suite à ces décisions, et conformément aux délibérations du Comité d'Administration, de nouveaux recours ont été introduits le 19 janvier 2001 :

- recours en référé devant le Tribunal Administratif de Strasbourg contre l'arrêté du Préfet du Haut Rhin du 16 novembre 2000 portant mandatement d'office
- recours devant la Cour Administrative d'Appel de Nancy contre l'ordonnance du Tribunal Administratif de Strasbourg du 29 décembre 2000 rejetant le sursis à exécution

Le 15 mars 2001, le Tribunal Administratif de Strasbourg a suspendu l'arrêté préfectoral du 6 novembre 2000 portant mandatement d'office et a condamné la CNR à verser au SIZIRM la somme de 762,25 euros (5 000 francs).

Le 29 juin 2001, le Conseil d'Etat a rejeté la requête de la CNR demandant l'annulation de cette décision et condamné la CNR à verser au SIZIRM la somme de 2 286,74 euros (15 000 francs).

Enfin, le jugement du 8 juin 2001 a acté :

- l'annulation de l'arrêté préfectoral du 14 juin 2000 (inscription d'office)
- l'annulation de la décision préfectorale du 28 août 2000 (rejet du recours gracieux)
- l'annulation de l'arrêté préfectoral du 6 novembre 2000 (mandatement d'office)
- la condamnation de l'Etat à verser au SIZIRM la somme de 1 524,49 euros (10 000 francs)

S'agissant des sommes déjà versées, le Conseil d'Etat a rendu le 11 juin 2001, une ordonnance attribuant au Tribunal Administratif de Strasbourg le jugement de la requête en indemnisation pour les sommes déjà versées à la CNR soit 715 920,10 euros (4 696 128 francs).

Le Tribunal Administratif de Strasbourg lors de son délibéré du 27 juin 2003⁸¹ a rendu un "jugement de Salomon". Les travaux ayant bien été réalisés, il convenait que les collectivités participent, comme attendu, aux coûts de ces derniers. Néanmoins, l'abandon du passage à grand gabarit diminuant grandement l'intérêt de ces 15 kilomètres, il était normal que les collectivités ne supportent pas toute la charge prévue initialement. L'Etat a donc été, s'agissant du SIZIRM et au delà des dommages, condamné à verser 50 % des sommes versées avec intérêts.

Le préjudice subi par le SIZIRM a donc été évalué à 357 960,05 € (soit 2 348 064 F), avec intérêts au taux légaux, l'Etat étant par ailleurs condamné à verser au syndicat la somme de 3000 € (soit 19 679 F).

Sans compter les intérêts de la somme, le SIZIRM aura perçu en indemnité (Etat et CNR) 7 573,47 € soit environ 50 000 francs.

⁷⁹ avis du 24 mai 2000

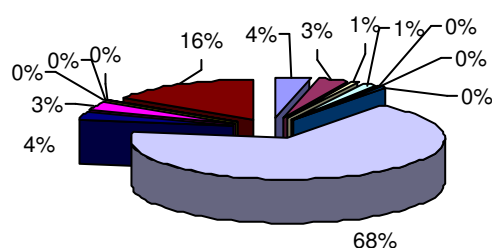
⁸⁰ en date du 25 octobre 2000

⁸¹ lu en séance publique le 5 septembre 2003

Il est intéressant de noter enfin que la mission interministérielle Villain, consciente des risques de contentieux précédemment évoqués suggérait que « l'Etat pourrait conclure avec les collectivités locales intéressées un arrangement, où l'engagement de parfaire [le tronçon Niffer-Mulhouse] serait équilibré par un renoncement à tout recours. »⁸² Il ne m'a toutefois pas été possible de savoir si cette solution avait effectivement ou non été proposée aux collectivités alsaciennes.

La reconstitution du plan de financement définitif de l'opération est d'autant plus complexe que le document du Conseil d'Etat relatif aux contentieux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace, du Conseil général du Haut Rhin, du Conseil régional d'Alsace et de la commune de Morschwiller-le-Bas (cf. infra) mentionne que le coût total est évalué à 69 059 404,81 € (soit 453 millions de francs), soit un différentiel de plus de 13 millions d'euros avec le coût total évoqué par la note du Ministère des Transports de janvier 2000. Ce différentiel a été par défaut imputé à l'Etat.

La participation de l'Etat au financement du bief aval de Niffer se monte donc à plus de 90 %, puisque le graphique ci-après ne recense que les cinq contentieux portés à ma connaissance et ne prend pas en compte les intérêts. Par ailleurs, au delà de cette prise en charge directe des travaux, l'Etat a versé, a minima, 15 795,92 € d'indemnités (soit 103 614,44 F).



- | | |
|--|---|
| ■ Conseil Régional d'Alsace | ■ Conseil Général du Haut Rhin |
| □ SIZIRM | □ Chambres de Commerce et d'Industrie |
| ■ SIVOM du bassin potassique | ■ Ports |
| ■ Communes de l'agglomération mulhousienne | ■ Etat |
| ■ Etat (remboursement Conseil Régional d'Alsace) | ■ Etat (remboursement Conseil Général du Haut Rhin) |
| ■ Etat (remboursement SIZIRM) | ■ Etat (remboursement CCI de Colmar) |
| ■ Etat (remboursement commune de Morschwiller) | ■ Etat (différentiel entre les coûts totaux) |

Source : MAV

1.2. Description

Après avoir été au gabarit Freycinet (accessible au bateau de 350 tonnes) jusqu'en 1965, puis au grand gabarit classe IV (accessible au bateau de 1350 tonnes), c'est en 1995 que le canal Niffer-Mulhouse a été mis au grand gabarit, classe Vb⁸³, en tant que première section du canal Rhin-Rhône. La navigation et le croisement d'unités fluviales de 2 500 tonnes, pour les automoteurs et de 4 400 tonnes, pour les convois poussés, y sont donc possibles.

Il constitue donc l'extrémité rhénane de la liaison fluviale Saône-Rhin et permet aux bateaux de grand gabarit (185 mètres de longueur, 11,40 mètres de largeur, enfoncement de 4 mètres) de desservir le port de Mulhouse-Ile Napoléon, grâce à l'adaptation de certains ouvrages et à la création d'ouvrages nouveaux supprimant les obstacles de l'ancien canal⁸⁴.

⁸² cf. Bibliographie, document 305, page 61

⁸³ classification adoptée par le Conseil Européen des Ministres des Transports en 1992, cf. annexe 1, pages 2 et 3

⁸⁴ cf. annexe 8, pages 1 et 2

Une nouvelle écluse à grand gabarit de 190 mètres de longueur utile, 12 mètres de largeur et 5,25 mètres de mouillage a été réalisée à Niffer, avec son canal de raccordement. Elle permet de franchir le dénivelé de 5 mètres entre le grand canal d'Alsace et le bief de Niffer.

L'ancienne écluse de Kemps a été conservée et automatisée (elle est commandée depuis l'écluse de Niffer). Par ailleurs, dans le cadre d'un accord franco helvétique, elle a été rénovée et prolongée (à 190 m pour celle au petit sas). Elle est affectée aux bateaux de commerce de petite longueur et de plaisance.

Le canal de Huningue, de Niffer au port de Mulhouse, a été recalibré principalement dans les courbes (approfondissement et élargissement) et a reçu une nouvelle étanchéité.

Les normes de la classe Vb relatives au tirant d'air préconisent la valeur de 7 mètres pour permettre le transport de trois couches de conteneurs (soit une hauteur totale de 8,10 mètres, avec la marge de sécurité). Néanmoins, la CNR avait fait le choix d'effectuer les travaux sur le tracé avec un tirant d'air de 6,50 mètres, en raison des difficultés identifiées pour un certain nombre d'ouvrages, dont les ponts de la traversée de Mulhouse⁸⁵.

Trois ponts ont été construits : deux pour rétablir la RD 468 qui franchit le bief de raccordement, un pour rétablir la RD 108. Trois ponts ont été surélevés pour augmenter le tirant d'air : le pont de Petit Landau, le pont SNCF de la ligne Mulhouse – Chalampé et le pont de la RD 201.

Le port de Mulhouse a été adapté : le passage étroit sous le pont de la RD 201 a été supprimé. Les quais, sur une longueur de 1 100 mètres, peuvent recevoir des bateaux à 4 mètres d'enfoncement. Un cercle de virement, d'un rayon de 120 mètres permet aux bateaux de faire demi-tour pour repartir vers le Rhin.

1.3. Impacts et mesures compensatoires

1.3.1. Incidences sur le milieu physique

Le tracé du canal de Niffer à Mulhouse traverse les champs captants du syndicat intercommunal à vocation multiple du bassin potassique et de la ville de Mulhouse : il a donc été étanché, par revêtement bitumeux de surface, pour éviter toute infiltration de ses eaux dans la nappe phréatique.

Une station de pompage permet, aux heures creuses, de fournir la consommation d'eau de la nouvelle écluse, en transvasant l'eau du Rhin vers le canal de Niffer à Mulhouse, ce qui a pour effet de compenser l'écoulement de l'eau vers le Rhin lors des éclusages. Cette station fournit aussi les débits pour les besoins des tiers, notamment ceux demandés par le conseil général du Haut-Rhin pour soutenir les étiages de l'III à Mulhouse. Ce dispositif n'entraîne néanmoins pas de transfert d'eau du Rhin. *« En effet, un modèle de diffusion a montré que, compte-tenu de la longueur du premier bief Alsacien (Niffer), les eaux du Rhin n'atteindraient pas l'écluse amont (Brunstatt) [puisqu'il] s'agit en fait, non d'un transfert d'eau mais d'une oscillation en masse du système entre jour et nuit, sur une distance qui intéresse moins d'un kilomètre du canal. »*⁸⁶

Les travaux ont dégagé un volume de plus de 3 millions de m³ de matériaux. Ils ont été pour partie intégrés dans les ouvrages, pour partie utilisés pour remblayer d'anciennes gravières, et pour partie commercialisés.

Des dépôts de vase provenant de la décantation des eaux du Rhin recouvraient le fond du canal. Ils ont fait l'objet d'analyses chimiques pour détecter la présence éventuelle de corps toxiques. Les matériaux pollués ont alors été stockés dans des bassins creusés et étanchés avec une membrane de synthèse, avant d'être mis en dépôt en décharge classée. Les matériaux propres ont été stockés provisoirement, avant d'être réutilisés pour les plantations⁸⁷.

⁸⁵ Onze ponts étaient concernés sur cette seconde portion du tracé du versant alsacien allant de Mulhouse à Brunstatt (bief de Niffer amont : centres urbains de Riedisheim et de Mulhouse - 4,5 kilomètres puis zone périurbaine de Brunstatt – 2 kilomètres).

⁸⁶ cf. Bibliographie, document 185, page 8

⁸⁷ Apport organique aux zones végétalisées constamment hors d'eau

1.3.2. Incidences sur le milieu naturel

Ces ouvrages étaient présentés en 1996 par la CNR comme un bon exemple des techniques d'insertion dans l'environnement qu'elle se proposait d'utiliser sur l'ensemble du tracé (les détracteurs, eux, faisant état des surcoûts environnementaux de ce "tronçon vitrine").

1.3.2.1. Caractéristiques de l'infrastructure

Des précautions ont été prises lors de la vidange du canal pour éviter le relargage des métaux lourds et autres polluants fixés sur les boues. Des pêches de sauvetage ont, par ailleurs, été effectuées.

La réalisation de l'étanchéité de surface, si elle ne s'était pas accompagnée de dispositions particulières, évoquées au paragraphe II.1.3.2.3 ci-après, aurait comme pour le canal pré-existant annulé toute possibilité de développement floristique et faunistique, d'autant que le batillage allait nécessairement augmenter avec le passage à grand gabarit.

1.3.2.2. Caractéristiques de son environnement terrestre

Bien que la forêt de la Hardt borde le canal, la végétation touchée par les travaux ne présentait pas d'espèce rare ou particulière. Elle était constituée principalement d'une frange colonisatrice de robiniers et de saules, facilement reconstituable.

4 800 m² de surface forestière étaient néanmoins compris dans l'emprise des travaux, au niveau de la boucle de Hombourg.

1.3.2.3. Aménagements mis en place

Dans leur document d'information de mai 1996⁸⁸, la CNR et la SORELIF précisent les modalités générales d'aménagement des secteurs ruraux.

« Dans le cas le plus fréquent, sans contrainte particulière d'emprise ou d'ouvrage, le profil en travers de la berge comprendra (du plan d'eau vers la limite de l'emprise) :

- ? une protection anti-batillage par enrochements ou par des techniques biologiques ;
- ? une zone de faible profondeur avec végétation aquatique ou semi-aquatique (dont la largeur sera au minimum de 4 m) ;
- ? la reconstitution de la ripisylve (largeur en général de 6 m) ;
- ? un chemin piétonnier ou une piste cyclable ; au-delà du chemin, l'aménagement dépendra de l'usage potentiel des terrains, examiné au cas par cas.

[...] Globalement, sur au moins 20 % de la longueur des berges aménagées, des milieux rivulaires (platis ...) et insulaires diversifiés seront réalisés. Les 80 % restants seront constitués de berges naturelles dont la ripisylve sera, si nécessaire, complétée de plantations d'arbres et d'arbustes indigènes adaptés, ou de berges protégées au moyen d'enrochements ou de techniques biologiques.

[...] Afin de favoriser l'accès à un nouvel équilibre des populations animales, leurs habitats seront préservés ou reconstitués : îles, zones humides, plans d'eau, ripisylve ... »⁸⁹

Ces mesures générales ont été déclinées, au niveau local, comme exposé ci-après.

Plus de 80 % de la longueur des berges du nouveau canal, bien qu'étanchées, étant végétalisables, des plantations ont eu lieu au printemps 1996, avec le concours de l'Office National des Forêts (ONF). L'aménagement paysager du bief a nécessité 750 arbres de grande taille, 2 700 arbustes et 74 200 plants.

L'ancien canal offrait très peu de ressources pour la faune et la flore. En effet, les berges stériles interdisaient tout développement végétal, et par voie de conséquence, poissons et oiseaux ne trouvaient pas de milieux propres à les accueillir.

⁸⁸ cf. Bibliographie, document 232

⁸⁹ cf. annexe 8, page 3

Les berges végétalisées du nouveau canal ont fait l'objet d'aménagements soignés afin de favoriser le développement de la faune et de la flore : frayères à poissons, roselières, bassins écologiques, bassins de pêche, habitats particuliers (pour martins-pêcheurs, hirondelles des rivages, sternes ...). Ces zones, créées le long du canal et en communication avec celui-ci sont protégées du batillage par l'interposition d'un cordon d'enrochement et d'un cordon végétal constitué essentiellement d'hélophytes.

Le long du canal, on compte donc 4 étangs (sortes de bras secondaires du canal) et 21 roselières et frayères, ainsi que plusieurs kilomètres de berges pourvues de fossés-roselières. La surface totale de ces espaces est de 13 hectares et tous ces milieux ont été plantés de végétaux aquatiques (110 000 plants).

Par ailleurs, des passages à animaux, de pente moindre, ont été réalisés à destination de la grande faune sauvage.

1.3.3. Incidences sur le milieu humain

Certains travaux (mise en place du revêtement étanche, adaptation des quais et réalisation du cercle de virement) ont nécessité la mise à sec de l'ancien canal et donc l'interruption momentanée⁹⁰ de l'activité du port (chômage de la voie navigable).

L'aménagement des rives comporte une piste cyclable sur berge, des zones d'accueil, des bassins de pêche.

Par ailleurs, une attention particulière a été portée lors des plantations pour veiller à l'intégration paysagère de la voie d'eau à la forêt.

Les bords de l'écluse de Niffer ont été aménagés afin de favoriser l'accueil du public, la visite des ouvrages et la promenade.

1.4. Accueil du projet

Il n'y a pas eu, à la différence de ce qui se passait dans le Doubs, de grande opposition locale au projet, notamment parce que le canal existait déjà et ne présentait pas d'intérêt particulier. Il faut souligner au contraire une adhésion du monde économique et la participation active des collectivités locales, du Conseil Général et du Conseil Régional.

Si des associations, à l'image d'*Alsace Nature*, étaient mobilisées, c'était pour s'opposer au projet dans son ensemble puisque « *le tronçon Niffer-Mulhouse ne peut en aucun cas préfigurer ce que devrait être le projet dans la vallée du Doubs et dans le Sundgau* » comme le Groupe Sectoriel de Mulhouse le précisait dans le bulletin *Alsace Nature infos* n° 26, paru à l'automne 1996⁹¹.

La CNR ou la CCI ont organisé, dès 1996, des 'croisières journalistiques' pour montrer les aménagements écologiques du 'tronçon vitrine', afin de convaincre les collectivités qu'il était possible de « *recréer des milieux les plus naturels possibles mais diversifiés, en modulant la configuration et la végétalisation terrestre et aquatiques selon les sites* »⁹².

Les-dites croisières allaient de pair avec une mobilisation des membres d'*Alsace Nature*, soucieux d'insister sur les différences entre le tronçon déjà réalisé et les milieux concernés par la majeure partie du tracé du 'Grand canal'.

⁹⁰ 4 mois

⁹¹ Source : <http://www.alsace.nature.free.fr>

⁹² cf. Bibliographie, document 198, page 6 - citation reprise de *Liaison Saône – Rhin ; aménagement du bief aval de Niffer aval : dispositions prises pour l'insertion dans l'environnement ; dossier complet à usage technique* (CNR, 1996)

2. Bilan huit ans après la mise en service de l'ouvrage

2.1. Ecologie du bief

Le tronçon Niffer-Mulhouse, avait été « conçu comme une vitrine », selon les dires mêmes du président de la SORELIF, Jean-Claude BURCKEL⁹³, avec un surcoût environnemental important, afin de convaincre, notamment, qu'il était possible de recréer des zones humides, le projet global devant supprimer 50 % de celles existant au long de son tracé.

La démarche initialement lancée par la CNR intégrait, pour la partie environnementale du projet, un observatoire écologique, chargé de contribuer au dimensionnement des infrastructures. Trois campagnes initiales successives ont été réalisées en 1996, 1997 et 1998 afin de suivre les stades juvéniles des écosystèmes et d'évaluer la dynamique de colonisation de la faune et de la flore.

Malgré l'abrogation de la déclaration d'utilité publique, VNF, qui se trouve désormais en charge de l'ouvrage, a décidé de poursuivre la démarche, sur un rythme triennal. La première campagne a eu lieu en 2000 et la seconde à cheval sur deux années civiles (2002-2003), afin de disposer d'un cycle biologique complet.

Les résultats exposés ci-après sont ceux de la dernière campagne⁹⁴.

2.1.1. Caractéristiques physico-chimiques des eaux et sédiments

2.1.1.1. Eau

L'évolution de l'aptitude biologique est globalement positive.

Deux composés présentant une toxicité pour la vie biologique (ammonium et nitrite) sont en recul. La baisse régulière des taux de chlorophylle a permis d'espérer que le risque d'eutrophisation de l'hydrosystème s'éloigne. La stabilisation des teneurs en nitrates à des niveaux proches de ceux avant les travaux est rassurante, après l'explosion de ces derniers en 1996.

Par contre, l'augmentation des matières en suspension, particulièrement au niveau des aménagements écologiques, est préoccupante car elle peut constituer un facteur limitant vis à vis des taxons polluo-sensibles et donc limiter l'intérêt écologique du bief.

2.1.1.2. Sédiments

Au niveau des métaux lourds, la pollution des sédiments par le cadmium, confirmée en 2000, reste à surveiller mais les indicateurs 2002 sont plutôt positifs. Les teneurs se sont en effet stabilisées et il n'y a pas, a priori, de contamination de la chaîne alimentaire.

La pollution mercurienne est plus inquiétante, du fait d'une tendance globale à la hausse, d'une homogénéisation des teneurs⁹⁵ et du caractère réducteur du milieu, favorable au relargage des molécules. La contamination de la chaîne alimentaire semble d'ailleurs avérée.⁹⁶

Si entre 1997 et 2000, l'ensemble des stations a montré une augmentation de la teneur en hydrocarbures des sédiments⁹⁷, cette dernière est globalement en recul en 2002, mais reste préoccupante dans le canal aval. L'augmentation du trafic des hydrocarbures sur le bief⁹⁸ n'est pas seule en cause puisque leur composition traduit d'autres origines (colorants, résines, lubrifiants ...).

Les sédiments d'une des unités écologiques étudiées présentent des teneurs en pesticides organochlorés à surveiller, en raison des risques d'impact sur la vie biologique, notamment pour les

⁹³ cf. Bibliographie, document 23

⁹⁴ Source : documents 198 et 215 de la bibliographie

⁹⁵ alors qu'en 2000 les teneurs étaient importantes au niveau des aménagements écologiques mais moindre au niveau du chenal même

⁹⁶ cf. présence significative de mercure dans les muscles des poissons prélevés sur le bief

⁹⁷ multiplié par deux au minimum, par dix pour deux stations

⁹⁸ Plus 300 000 tonnes entre 1996 et 1999

juvéniles (réduction de la photosynthèse, toxicité pour les végétaux aquatiques, diminution de la fertilité, effets mutagènes, pathologies du foie ...).

2.1.2. Flore

2.1.2.1. Flore aquatique et riveraine

Les plantations réalisées sur le bief de Niffer apportent une densité et une diversité végétales que l'on peut qualifier de remarquables par rapport à l'état avant aménagement.

L'objectif tel qu'il était annoncé avant l'aménagement⁹⁹ de « *recréer des milieux les plus naturels possibles mais diversifiés, en modulant la configuration et la végétalisation terrestre et aquatique selon les sites* » a été atteint dans l'ensemble.

Le contraste est en effet fort entre l'état du bief avant le passage à grand gabarit et les aménagements connexes et l'état actuel de la végétation le long du bief.

Désormais, ce bief offre des possibilités de développement et d'accueil à de nombreuses plantes. Des groupements végétaux variés ont été créés.

L'apparition d'hélophytes et leur développement en peuplements, parfois denses, constituent une des réussites de cet aménagement¹⁰⁰.

Mais certaines stations présentent des taux de végétalisation très faibles, parfois nuls. En effet, les conditions physiques actuelles, liées à l'ouvrage et à sa gestion, rendent plus difficiles la colonisation et le développement de plantes aquatiques. Le batillage reste le facteur limitant le plus contraignant pour les végétaux : variation du niveau d'eau et donc hétérogénéité des conditions hydriques, force mécanique de l'eau et forte concentration des matières en suspension. Le niveau d'eau du canal, la nature du substrat¹⁰¹ et la forte pente des berges sont aussi à l'origine des difficultés d'implantation.

Les groupements de berge, bénéficiant de la protection de cordon anti-batillage et ceux en terre végétale sont les seuls à avoir bien repris (environ 75 % et 95 % respectivement). Les groupements végétaux sur enrochement n'ont pas pu coloniser tout le substrat (moins de 40 % de réussite). Quant aux groupements de platis, ils ont presque totalement échoué (à peine plus de 20 %)¹⁰².

De plus, si la couverture végétale est globalement bonne, elle ne relève que partiellement des végétaux plantés. La reprise moyenne, parfois faible ou nulle des plants a laissé la place à des végétaux plus adaptés aux conditions physiques. Les espèces spontanées, arrivées naturellement, contribuent donc fortement au bon recouvrement et à la diversité végétale du site puisqu'elles constituent plus de 50 % des plantes présentes en 2002 dans les aménagements.

Il semble donc que la composition végétale telle que choisie lors de la phase de pré-aménagement ne soit pas adaptée aux conditions du milieu, batillage notamment. Seules 4 espèces, hélophytes, montrent un taux de reprise supérieur à 50 % (*Carex acutiformis*, *Lythrum salicaria*, *Phalaris arundinacea* – la présence de ce roseau traduit un niveau d'eau toujours très variable, et *Myriophyllum spicatum*).

Néanmoins, il convient de constater le rôle positif de la végétation pour le maintien des berges, qui, sur le bief en question, s'avère plus efficace que les enrochements qui ont été mis en place.

⁹⁹ cf. Bibliographie, documents **198** et **215**, citation reprise de *Liaison Saône – Rhin ; aménagement du bief aval de Niffer aval : dispositions prises pour l'insertion dans l'environnement ; dossier complet à usage technique* (CNR, 1996)

¹⁰⁰ cf. annexe 8, page 3

¹⁰¹ caractère grossier, peu cohésif et pauvre en matière organique de ce dernier, notamment pour les plantations de berges et les platis

¹⁰² cf. annexe 8, page 4

2.1.2.2. Plantations d'arbres sur les berges du canal

Les plantations arboricoles réalisées sur le bief de Niffer apportent au site une diversité qui n'existait pas.

Pour la première fois, la campagne 2002-2003 de l'observatoire écologique s'est attachée à effectuer un diagnostic visuel des plantations de ligneux¹⁰³.

L'état phytosanitaires de ces arbres est assez moyen, puisque seulement 40 % des arbres concernés sont sains¹⁰⁴. Les conditions pédologiques (remblais) et climatiques du site, ainsi que quelques actes de vandalisme¹⁰⁵ peuvent expliquer ce résultat.

Le choix des espèces est globalement bon, même s'il y a eu au départ quelques erreurs manifestes¹⁰⁶. Le Peuplier grisard, l'Erable champêtre, le Pommier et l'Aulne blanc font partie des espèces qui ont le mieux repris.

Comme pour la végétation aquatique et rivulaire, les espèces spontanées (et notamment le Saule blanc et le Saule marsault) contribuent au bon recouvrement et à la diversité végétale.

2.1.3. Faune aquatique

2.1.3.1. La faune benthique

Le bief de Niffer présente une richesse taxonomique intéressante¹⁰⁷. Cette dernière a notablement augmenté depuis la renaturation du canal et se stabilise aujourd'hui, preuve que le système a atteint ou est en passe d'atteindre son équilibre.

Les groupements animaux dominants, tant du point de vue de la richesse taxonomique que de l'abondance, sont caractéristiques des systèmes d'eaux à courant lent ou de bras morts présentant des dépôts de matières organiques. Ils sont polluo-tolérants et supportent des baisses ponctuelles de teneur en oxygène dissous.

Cinq groupes faunistiques représentent presque les trois quarts de la structure de la faune benthique. Les mollusques, qui représentaient 26 % de la composition taxonomique en 2000 constituent désormais 29 % de cette dernière. Ils sont suivis par les crustacés (13 %), les coléoptères (11 %), les diptères (10 %) et les trichoptères (9 %).

La diversification des trichoptères témoigne de la création de micro-habitats permettant aux larves de se construire leur fourreau protecteur. Les opérations de renaturation ont effectivement partiellement consisté en une diversification des substrats.

La diversification modérée des hétéroptères est, elle, à relier à la création de zones humides annexes avec présence de végétaux, de limons et d'une vitesse nulle.

Les stations les plus soumises au batillage (chenal) sont les moins riches en macro-invertébrés benthiques, à la différence des aménagements écologiques annexes.

Les conditions propices au développement de la faune semblent donc être la présence de substrats variés, une végétation bien développée et une protection du batillage.

2.1.3.2. La faune piscicole

Les travaux de mise à grand gabarit du canal de Niffer ont nécessité la mise à sec du canal. La faune piscicole s'y trouvant actuellement est donc issue d'alevinages et de la recolonisation naturelle.

¹⁰³ cf. annexe 8, page 5

¹⁰⁴ 42 % sont peu dégradés (petites blessures bien cicatrisées), 14 % sont dégradés (descente de cime sérieuse, grosses blessures au tronc) et 4 % sont dépérissants ou morts

¹⁰⁵ 10 % des dégâts constatés proviennent de branches cassées ou de troncs abattus à la hache

¹⁰⁶ Erable plane, Coudrier de Bysance, Merisier, Saule faux-daphné, Pin sylvestre (10 % des arbres de première grandeur du site, mais espèce non adaptée d'un point de vue biogéographique), Aulne de Corse, Sorbiers

¹⁰⁷ 54 espèces ou 45 familles

Sur les cinq années de suivi, 2002 arrive en seconde position en terme de richesse spécifique (19 espèces) après 1996.

En 1996, c'est à dire l'année suivant la remise en eau du bief, la diversité a été maximale (20 espèces contre 9 répertoriées en 1992). En effet, le remplissage du bief aval de Niffer a permis l'installation de poissons d'eaux courantes dans un milieu vierge, avec peu de végétation aquatique. Les individus concernés (vandoise, hotu, vairon, barbeau ...) provenaient du Rhin. L'équilibre de ce milieu jeune était particulièrement instable.

En 2000, le nombre d'espèces avait fortement chuté (14 espèces), avec la disparition de celles liées aux eaux claires.

En 2002, la diversité revient à un bon niveau grâce au développement des espèces des eaux lentes et à la colonisation du bief par des espèces rhénanes¹⁰⁸.

Sept ans après les opérations de renaturation, le peuplement piscicole (19 espèces) se caractérise par la dominance des espèces polyphages des eaux dormantes et en particulier du gardon (en effectif, en biomasse et en répartition dans les stations).

La richesse spécifique est supérieure dans les aménagements écologiques de grande taille, protégés du batillage. Les berges enrochées sont également plus riches en poissons que les rives constituées par des dalles. L'influence bénéfique des aménagements sur la diversité piscicole est donc confirmée.

Bien que la biomasse piscicole reste encore faible, l'augmentation du recrutement naturel¹⁰⁹ est aussi une preuve de l'intérêt des opérations de renaturation.

2.1.3.3. Les batraciens

Le bief de Niffer accueille une diversité batracologique somme toute modeste (un tiers des espèces présentes en Alsace) mais en augmentation¹¹⁰.

La réalisation de zones humides annexes a en effet permis l'accueil de ce groupe faunistique autrefois absent.

Mais, après une période de colonisation, immédiatement après les travaux, les effectifs de batraciens sont en baisse et la reproduction sur le site est également en recul.

Le développement de la végétation génère en effet un comblement des pièces d'eau, et notamment des roselières à fossés, accessibles aux batraciens.

Les sites de reproduction des batraciens étant rares en forêt de la Hardt, il conviendrait de veiller à recréer de petites pièces d'eau, au niveau des roselières et des berges à fossé protégées par un cordon anti-batillage.

2.1.4. Faune terrestre

2.1.4.1. Les insectes

S'agissant des insectes, «sans pouvoir faire un diagnostic, on peut affirmer que le canal présente une entomofaune intéressante dont la composition se rapproche de celle des milieux secs rhénans (Ile du Rhin). D'un point de vue fonctionnel, ces habitats sont remarquables en tant que liaison est-ouest et réservoir pour les clairières et les coupes forestières de la Hardt. »¹¹¹

Pour la première fois, la campagne 2002-2003 s'est attachée à étudier la population d'odonates fréquentant le bief, sur la base de la capture des individus adultes.

¹⁰⁸ Le bief de Niffer constitue probablement une zone de nourrissage pour l'Aspe et la Vandoise notamment, qui sont observés sur le bief bien que ses caractéristiques s'éloignent de leurs préférences écologiques.

¹⁰⁹ « En 2000, onze des quatorze espèces pêchées se reproduisent probablement dans le bief. »

¹¹⁰ trois espèces en 1996 et 1997 ; quatre en 1998 et cinq en 2003

¹¹¹ cf. Bibliographie, document **198**, page 82

Treize espèces de libellules ont été recensées dans les aménagements, alors que l'analyse de la faune benthique a permis d'identifier seulement quatre espèces de larves.

Les aménagements écologiques sont utilisés par ces insectes comme lieu de chasse, de repos ou de reproduction, ce qui explique qu'ils aient aisément colonisés le canal.

Néanmoins, la perturbation directe du batillage, l'absence de végétaux aquatiques, support de ponte et la forte pente de certaines berges constituent des facteurs limitants.

2.1.4.2. Avifaune

Le bief aval de Niffer accueille quarante espèces d'oiseaux dont vingt-cinq nicheuses (contre quatre avant aménagement). Ce chiffre est supérieur à la plupart des canaux de ce gabarit.

Les vingt espèces non nicheuses, fréquentent le site pour les ressources alimentaires qu'il présente, notamment en fin d'hiver et en période pré-nidificatrice, ou en utilisent les potentialités pour hiverner ou faire une halte migratoire.

Le peuplement aviaire est essentiellement constitué d'espèces communes, même si le site accueille trois espèces d'intérêt communautaire¹¹².

Du point de vue des effectifs des populations, les espèces recensées ont des évolutions différentes :

- Après une augmentation, dans les premières années, du nombre de palmipèdes (canards, foulques, poules d'eau, cygnes ...), leur population s'est stabilisée quand le développement de la végétation rivulaire, où ces espèces nichent, a été achevé.

- Les passereaux forestiers et des milieux semi ouverts, tels les mésanges, fauvettes, merles noirs ... ont vu leur population augmenter car le développement de la végétation arborée nouvellement implantée leur a créé de nouvelles zones de nidification.

- Le petit gravelot, lui, est en passe de disparaître sur le site. En effet, son biotope doit être constitué de graviers et de cailloux, non végétalisés. Le développement des plantations et des semis a donc diminué le nombre de sites de nidification potentielle de cette espèce.

La forêt de la Hardt vient d'être désigné site Natura 2000 par arrêté du 18 janvier 2005, preuve que les modifications apportées au canal n'ont nuit en rien à l'avifaune.

2.1.4.3. Les mammifères

Si aucune incidence n'est à noter pour les mammifères, si ce n'est un risque de mortalité par noyade désormais bien moindre, il convient de signaler que des tortues de Floride ont été observées sur plusieurs sites. Cette introduction d'espèce exotique peut occasionner une forte perturbation de l'équilibre du milieu.

De manière générale, la faune a fortement colonisé le site. La richesse spécifique s'est nettement accrue, et les espèces présentes se reproduisent de manière beaucoup plus importante sur le site.

2.2. Impacts des aménagements mis en place

Globalement, le bilan des objectifs initiaux est positif. Il apparaît toutefois que le degré de satisfaction est variable selon les mesures écologiques.

Les aménagements importants (végétalisation, étangs et unités écologiques) sont ceux qui ont le mieux atteint leurs objectifs.

Les aménagements ciblés et ponctuels ont un bilan plus négatif qui s'explique en bonne partie par le caractère innovant de ces mesures.

Le principal échec reste les protections anti-batillage dont le manque d'efficacité constitue le principal frein au développement de la vie biologique.

¹¹² Milan noir, Sterne pierregarin et Pie grièche écorcheur

2.2.1. Aménagements majeurs

Les aménageurs préconisaient une conception intermédiaire entre réaliser des plantations très denses et laisser faire la nature.

L'effort de plantation a été conséquent : 70 220 plants d'hélophytes, 8 624 hydrophytes et 2 198 saules ... afin d'obtenir rapidement des milieux pérennes et fonctionnels qui répondent aux objectifs fixés de la plus grande diversité possible.

Aujourd'hui, les milieux créés s'apparentent bien aux milieux naturels. Ils sont assez diversifiés, excepté en ce qui concerne les groupement d'hydrophytes, qui n'ont pas repris. Surtout, ils apportent une plus-value paysagère indiscutable.

2.2.1.1. Berges

Les berges avec cordon anti-batillage et zones humides linéaires à l'arrière ont été efficaces par rapport au batillage et présentent des faciès de végétation diversifiés, avec de bons taux de reprise.

Par contre, l'objectif de protection des berges de profil standard (petits enrochements et plantations de quelques végétaux) n'a pas été atteint. De graves problèmes d'érosion de berge sont apparus. Les enrochements se sont localement affaissés¹¹³.

En terme de résistance au batillage vis à vis des berges, la végétation s'avère donc plus efficace que l'enrochement tel qu'il a été effectué, avec des blocs non adaptés, très sensibles au gel.

La Compagnie Nationale du Rhône avait ouvert une procédure en contentieux contre la société GTM, qui avait pris en charge les travaux. Cette dernière n'a jamais abouti, la CNR n'ayant pas souhaité aller plus avant lorsque la DUP a été abrogée.

Le Chef de la Subdivision de Mulhouse du Service de la Navigation de Strasbourg a porté à ma connaissance le fait que « *l'infrastructure pose un certain nombre de problèmes, liés en grande partie à la qualité des matériaux mis en œuvre ainsi qu'aux méthodes utilisées. Les enjeux financiers sont considérables. Le diagnostic réalisé en 2002 établit que les protections de berges présentent des signes inquiétants de faiblesse, qu'il va falloir pallier très rapidement. Un dossier est actuellement en cours afin de permettre de mettre en place le financement nécessaire à la réfection des berges dégradées ou en passe de l'être.* »

En juin 2003, un nouveau dossier a été déposé en référé, devant le Tribunal Administratif de Colmar, toujours contre GTM, par Voies Navigables de France. La Direction des Transports Terrestres (DTT) du Ministère des Transports a alors demandé l'arrêt de la procédure, une entente amiable ayant été trouvée avec GTM. En novembre 2003, le Chef de la Subdivision de Mulhouse me précisait qu'il était prévu que la DTT prenne en charge le coût des travaux, mais que le détail du plan de financement n'était pas connu. Le Président de VNF devait en effet rencontrer, d'ici fin 2003¹¹⁴, les personnes en charge du suivi du dossier à la DDT pour négocier le montant de la participation financière de l'Etat.

Mi mai 2004, le Chef de la Subdivision de Mulhouse me précisait qu'une reprise du contentieux avait eu lieu, sur consigne du Directeur Général de VNF, ce qui laisse à penser que cette fois ci, la procédure ira à son terme. La maîtrise d'œuvre était alors lancée et il était prévu que les consultations et avis d'appel public à la concurrence soient publiées fin juillet. La partie études pourrait alors être effectuée au cours de l'hiver 2004, si tant est que VNF accepte de pré-financer ce dossier.

Début juin, le même interlocuteur m'indiquait qu'un référé d'expertise allait être introduit en semaine 24¹¹⁵ auprès du Tribunal Administratif de Colmar.

L'expert, une fois nommé, devra identifier les changements intervenus depuis l'expertise de 1999 et mettre en évidence les causes de ces derniers (erreur de dimensionnement, mauvaise qualité des matériaux ...).

¹¹³ cf. annexe 8, page 4

¹¹⁴ Cette entrevue a finalement eu lieu le 15 janvier 2004.

¹¹⁵ 7 au 13 juin 2004

Le juriste de la Subdivision de Mulhouse du Service de la Navigation de Strasbourg avait pris contact avec VNF. Pour lui, seuls les cas d'urgence et de menaces réelles pour l'infrastructure pourraient faire l'objet d'intervention avant la fin de cette nouvelle procédure.

Ceci signifie par voie de fait que les projets d'études pour l'hiver 2004 n'étaient plus d'actualité au début de l'été 2004.

Ceci n'est pas sans poser de problèmes puisqu'une expertise interne a mis en évidence le fait que traiter dès à présent les 4 kilomètres les plus problématiques dès aujourd'hui permettrait d'économiser 28 millions d'€¹¹⁶.

Et qu'à terme, une fois la procédure aboutie, les berges du canal devront être reprises pour remplacer les enrochements gélifs sur environ 15 kilomètres de linéaire.

Le cabinet qui a assuré les deux dernières campagnes de l'observatoire écologique préconise, quoi qu'il en soit, de profiter de l'occasion pour améliorer les capacités d'accueil de la vie aquatique de la partie immergée des berges. Les interstices des enrochements actuels sont en effet de trop faible taille pour permettre à la faune piscicole de s'y abriter et leur colmatage par les sédiments limite la capacité d'accueil de la faune benthique

2.2.1.2. Frayères, roselières et étangs

Pour les frayères, l'objectif a bien été atteint puisque avant la renaturation aucune reproduction de la faune piscicole n'était constatée. Néanmoins, les faibles effectifs pêchés pour certaines espèces montrent que les conditions de reproduction ne sont pas optimales. Ainsi, dans son étude 2002-2003, Ecoscop préconise des mesures spécifiques pour le sandre et le brochet.

S'agissant des roselières, les objectifs ne sont que partiellement atteints¹¹⁷. Elles accueillent bien l'avifaune, en particulier des palmipèdes, mais sont parmi les aménagements pour lesquels la diversité aviaire est la plus faible. Du point de vue des insectes benthiques, la richesse taxonomique est, elle, similaire avant et après renaturation du bief. Par ailleurs, leur atterrissement constitue un frein majeur à la colonisation du site par les batraciens.

Globalement, les objectifs initiaux sont atteints de manière satisfaisante pour les étangs. Ils font en effet partie des aménagements accueillant une faune piscicole parmi les plus diversifiées du site. Leur grande taille (entre 0,8 et 2 hectares) et la présence de zones peu accessibles aux promeneurs (îles) expliquent qu'ils abritent également les plus fortes richesses aviaires.

2.2.2. Aménagements ponctuels

Dans leur majorité, les aménagement à destination spécifique d'espèces ciblées n'ont pas atteint leur objectif :

- les nichoirs à hirondelles de rivage ne sont pas utilisés par les espèces visées
- seule une des quatre falaises aménagées pour la nidification du martin-pêcheur est utilisée à ces fins
- aucune des quatre plages graveleuses n'est utilisée pour la nidification des sternes pierregarin¹¹⁸, espèce d'intérêt patrimonial national à européen, mais elles semblent l'être par les petits gravelots¹¹⁹
- la protection anti-batillage de l'aménagement batracologique mise en place en pointe sud de l'étang 1, s'est écroulée, soumettant le site aux vagues et à la prédation des poissons¹²⁰.

¹¹⁶ Une fois la géomembrane à nu (3 saisons une fois qu'il n'y a plus de protection de berge), cette dernière se dégrade très rapidement (rayons UV ...).

¹¹⁷ cf. annexe 8, page 6

¹¹⁸ L'espèce est régulièrement notée de passage sur le bief mais aucune reproduction n'a été constatée.

¹¹⁹ cf. annexe 8, page 7

¹²⁰ cf. annexe 8, page 6

L'évolution naturelle du site conduisant au développement de milieux communs, ces équipements, pour intéressants qu'ils soient, ne pourront pas être la priorité de la politique de gestion des milieux naturels du bief. Il conviendra néanmoins de les améliorer (leurres à Sterne pierregarin, adaptation des nichoirs à Hirondelles de rivage et des micro-falaises à Martin pêcheur).

2.2.3. Quelques facteurs limitants

2.2.3.1. Des pentes fortes et de faibles superficies

Bien que nettement meilleure que le profil avant aménagement, la pente des berges reste importante et demeure un frein important au développement de milieux palustres. Les milieux humides ne peuvent en effet se développer latéralement que sur quelques mètres. Il en découle des formations linéaires, dont la longueur parfois importante ne compense pas cette faible largeur. Ce facteur est particulièrement limitatif vis à vis de l'avifaune. En effet, les espèces typiques de milieux palustres (telles que les petits échassiers et les fauvettes aquatiques) exigent une superficie et une épaisseur minimales de végétation¹²¹.

2.2.3.2. Des zones tampons d'épaisseur trop faible et un déficit de zone de caches pour la faune piscicole

A l'époque de l'aménagement du bief, la plantation de massifs d'isolement des zones humides et des frayères avaient été envisagée (jeunes plants défensifs). Il s'avère que le choix a été fait de permettre aux promeneurs de voir et d'approcher ces zones écologiques.

Une grande partie des zones humides du site souffre de cette insuffisance de protection vis à vis du dérangement¹²².

Par ailleurs, la fragmentation des enrochements réduit la taille des anfractuosités exploitables par la faune piscicole. En conséquence, les adultes et les immatures de poissons ne semblent pas se maintenir dans les aménagements écologiques, par manque de caches pour s'abriter.

2.2.3.3. Un batillage important

L'étude du niveau du plan d'eau au cours de l'année 2000 a montré un batillage estimé à 90 cm entre les valeurs extrêmes, l'importance de ce dernier dépendant essentiellement du tonnage et de la vitesse de circulation des bateaux.

Or le batillage a un impact négatif sur l'ensemble de l'écosystème et ses effets se produisent en cascade : ils sont notables sur le niveau d'eau (+/- 45 cm) et le substrat remanié (fond et berges).

Le batillage limite ainsi la végétalisation du bief et contrarie le développement des hydrophytes (surtout) et des héliophytes (un peu moins).

Or, le développement de la végétation est le point de départ du développement de la majorité des groupes faunistiques : macro-invertébrés benthiques, poissons, batraciens, oiseaux ... puisque la végétation palustre constitue l'habitat de la plupart de ces espèces.

De plus, si les premiers niveaux du réseau trophique sont peu développés (par exemple, faible abondance des invertébrés benthiques), les niveaux suivants seront limités par insuffisance de la ressource alimentaire (tel est le cas des poissons).

Plus spécifiquement, le batillage a des effets particuliers vis à vis de certains groupes faunistiques :

- destruction de pontes de batraciens
- perte de sites de nidification (Canards, foulques) du fait de l'inondation par les vagues ...

¹²¹ 50 m² pour la Rousserolle effarvate, une des espèces les moins exigeantes, ce qui correspond à des linéaires de plus de 50 m le long des berges, derrière un cordon anti-batillage

¹²² cf. annexe 8, page 7

2.2.3.4. Un plan d'eau plus haut que prévu

Ce batillage conséquent est aussi lié à un plan d'eau plus haut que prévu¹²³.

Ce rehaussement du plan d'eau de 14 centimètres a une incidence importante sur les groupements végétaux et, partant, sur la faune.

La composition et la disposition des groupements palustres ont, en effet, été déterminés en fonction du niveau du plan d'eau. Des espèces comme le Plantain aquatique, *Alisma plantago-aquatica* se sont donc retrouvées dans des conditions qui ne correspondaient pas à leur préférendum écologique.

Cette surélévation du plan d'eau a entraîné l'immersion des platis, zones qui devaient être calées au niveau du plan d'eau. Ces surfaces ont donc été soustraites à toute utilisation par les batraciens et les oiseaux.

De plus, cette surélévation limite l'effet protecteur des cordons anti-batillage calés à la cote 235,70 m, c'est à dire seulement dix centimètres au-dessus du niveau moyen du plan d'eau. Ainsi, les vagues pénètrent totalement dans les aménagements et les phénomènes d'érosion des berges sont très importants dans la majorité de ces aménagements, pouvant aller jusqu'à l'apparition du géotextile, voire à des dégradations de ce dernier.

2.2.3.5. Des vitesses d'écoulement faibles et uniformes

Le bief aval de Niffer est alimenté par le Rhin, majoritairement via le canal de Huningue. L'accroissement de la section entre ces deux canaux induit un ralentissement des eaux. Les vitesses d'écoulement sont très faibles, elles rapprochent donc le fonctionnement du bief de celui d'un plan d'eau.

Les caractéristiques des peuplements biologiques tendent donc naturellement vers ceux des milieux lacustres alors même que le batillage contrarie l'évolution des peuplements vers des milieux lacustres.

2.2.3.6. Une forte fréquentation anthropique du site

Le bief de Niffer depuis son réaménagement est fortement fréquenté par des publics divers : pêcheurs, promeneurs (parfois accompagnés de chiens), cyclistes, gens en roller, joggeurs ...

La fréquentation est quasi-continue avec toutefois des pics lors des week-ends. Les deux rives sont utilisées, mais la piste cyclable l'est davantage.

Cela répond bien à un des objectifs que s'étaient fixés les aménageurs : faire du bief un lieu de loisir.

Mais si en règle générale les aménagements sont assez bien respectés par les usagers du site (plantations peu dégradées par la fréquentation, rares dépôts d'ordures ...), cela induit un dérangement important de la faune, et en particulier de l'avifaune, à l'origine d'une faible installation dans les zones humides. Cet impact est accentué par l'absence de possibilité de refuge sur l'autre rive chacune étant fréquentée par des voies d'accès.

2.3. Trafic du port de Mulhouse-Ile Napoléon et économie locale¹²⁴

2.3.1. Impact de l'effet 'grand gabarit' sur le trafic

Le port de Mulhouse-Ile Napoléon a vu son trafic tonne augmenter de manière significative, depuis le passage à grand gabarit du tronçon Niffer Mulhouse.

Le relèvement des ponts a permis, notamment, l'arrivée des pétroliers à Ile-Napoléon et contribué à faire de Mulhouse 'LE' terminal français du réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord Ouest.

¹²³ cote NGF 235,60 mètres en 2000 pour un niveau prévu à 235,46 m lors de la conception des aménagements

¹²⁴ Les graphiques et tableaux chiffrés illustrant cette partie figurent en annexe 9.

En effet, avec les ports de l'Île Napoléon, d'Ottmarsheim et de Huningue, Mulhouse dispose d'un ensemble portuaire qui la place :

- au troisième rang français, après Paris et Strasbourg
- au deuxième rang français pour le trafic de conteneurs¹²⁵.

De 1981, date de l'arrivée à maturité du port de Mulhouse-Île Napoléon¹²⁶ jusqu'en 1996, première année pleine de fonctionnement en classe Vb, les statistiques font état d'un trafic fluvial oscillant de 706 405 tonnes, en 1981 à 1 023 577 tonnes, en 1987.

En sept années de fonctionnement en classe Vb, le trafic a augmenté de 67 %, en comparaison avec le chiffre 1987, puisqu'il a atteint en 2002 le chiffre record de 1 712 094 tonnes. Néanmoins, ce taux de progression doit être minoré. En effet, en 1996, un important trafic d'ilménite¹²⁷ arrivant auparavant au port d'Ottmarsheim a été transféré au port de Mulhouse-Île Napoléon, par décision de la Direction des Ports de Mulhouse-Rhin. Ce transfert a permis d'assurer :

- un meilleur service au client, puisque le transport terminal entre les quais et l'usine destinataire basée à Thann (à l'ouest de Mulhouse) a diminué d'environ dix kilomètres
- une meilleure gestion des stocks sur terre-plein.

Ce trafic d'ilménite a oscillé entre 37 406 tonnes et 73 396 tonnes suivant les années, pour un trafic annuel moyen de 60 000 tonnes¹²⁸. Si l'on enlève ce trafic moyen au total du trafic 2002 (alors qu'en 2002 seules 45 224 tonnes d'ilménite ont transité) afin de calculer le taux de progression, ce dernier demeure de 61 %.

En 2003, en raison d'un étiage sévère au deuxième semestre¹²⁹, le trafic a régressé de 9,4 % (1 550 693 tonnes).

Les entrées, qui ont constitué 81 % du trafic sont demeurées relativement stables grâce aux débarquements d'ilménite et de rutilite et aux importations d'acier en provenance de Russie, via la Mer Baltique et la Mer du Nord. Ces dernières ont permis de compenser un léger repli des produits pétroliers (- 42 000 tonnes). Les sorties ont affichées, elles, un net recul (- 31 %), principalement en raison de la baisse des expéditions de graviers, de sables et de chlorure de potassium qui se sont totalement arrêtées en février 2003 avec la fermeture des Mines de Potasse d'Alsace.

La voie d'eau s'avère particulièrement adaptée au transport en toute sécurité des matières dangereuses, pondéreuses et encombrantes. Le canal a ainsi évité la traversée de l'agglomération mulhousienne par de très nombreux camions et rames de wagons, avec tous les risques que cela représente pour la population, d'autant que le trafic du port de Mulhouse-Île Napoléon comporte un important tonnage de produits pétroliers (un peu moins de 60 % du trafic 2002). En effet, le plus gros entrepôt pétrolier du Sud Alsace a son propre appontement au port de Mulhouse-Île Napoléon, appontement relié par un oléoduc directement aux citernes dudit entrepôt.

Monsieur Jean-Pierre PRIGENT¹³⁰ a par ailleurs illustré la vitalité du trafic rhénan avec l'exemple de l'entreprise *Millenium*, de Thann. L'ilménite, matière première utilisée par cette société, à capitaux américains, pour fabriquer de l'oxyde de titane arrive en Europe par voie maritime. Malgré l'implantation par la société mère américaine d'une autre usine 'les pieds dans l'eau' au Havre, l'usine alsacienne, approvisionnée depuis Anvers ou Rotterdam, par la voie rhénane, demeure compétitive et n'est pas remise en cause.

¹²⁵ A noter une liaison express entre Mulhouse et Rotterdam en 3 jours. Une formule particulièrement attractive pour le transport des marchandises le week-end, alors que la circulation routière des camions est limitée.

¹²⁶ pour un début d'exploitation en 1968

¹²⁷ matière première utilisée par la société *Millenium* (anciennement *Thann et Mulhouse*)

¹²⁸ Source : Ports de Mulhouse-Rhin

¹²⁹ Pendant la période prolongée pendant laquelle le niveau du tirant d'eau a été extrêmement bas, le trafic a été maintenu mais le niveau de chargement a été nettement réduit (moins 50 voire 75 % de la capacité initiale d'emport des bateaux).

¹³⁰ Président d'honneur des Ports de Mulhouse Rhin et Secrétaire Général de ces derniers à l'époque de l'abrogation de la DUP

2.3.2. Limites de l'infrastructure

Suite à une bataille locale et une importante mobilisation, les décideurs locaux étaient rassurés par la mise en travaux du tronçon Niffer-Mulhouse et la promesse, portée dans la loi, que le projet dans son intégralité serait achevé en 2010.

La prospective commerciale menée dans le milieu des années 1990 avait permis de démontrer clairement que les performances rhénanes étaient réalisables pour le sud :

- la société Rhône Poulenc en raison de ses implantations à Lyon et Marseille-Fos était intéressée

- la société Euroglass¹³¹, localisée à Ottmarsheim, souhaitait également profiter de la mise à grand gabarit de la liaison Saône-Rhin pour diversifier ses fournisseurs

Par ailleurs, et bien que le transport de Peugeot soit sous-traité actuellement à une société ayant plus une culture ferroviaire et routière que fluviale (GEFCO), la société PSA serait ouverte à la voie d'eau, à condition que l'usine de Sochaux Montbéliard puisse également en bénéficier ... Ce qui n'est pas le cas puisque le canal du Rhône au Rhin branche Sud est aménagé à grand gabarit entre le Rhin à Niffer et le port de Mulhouse-Ile Napoléon mais qu'il retrouve au-delà son statut de petit canal pour conduire vers la Franche-Comté et la Bourgogne.

Une telle voie Saône-Rhin n'est économiquement pas viable en matière de transport. Elle peut, par contre, servir de support au tourisme vert. Face à la gare centrale de Mulhouse, un port de plaisance accueille ainsi les embarcations naviguant sur le canal du Rhône au Rhin. Mais Monsieur BOUVARD, de la CNR m'a confié que le nombre élevé d'écluses à passer constituait un frein au développement de cette activité.

Au delà de ces remarques relatives à l'abandon du projet, il convient de relever les limites intrinsèques de l'infrastructure¹³².

Le tourne bateau¹³³ ne permet le retournement que des unités de 120 mètres. Même si presque 80 % du trafic est assuré par des automoteurs de moins de 110 mètres, les 135 mètres, utilisés par les armateurs allemands notamment, empruntent également le bief de Niffer ... et doivent donc repartir en marche arrière. Même si cela ne semble pas, pour le moment, poser de problème aux capitaines, ces bateaux récents étant dotés d'hélices orientables et de passerelles très bien situées, cela peut, à terme, se révéler handicapant.

Par ailleurs, en terme de dimensionnement d'ouvrages, la largeur de l'écluse de Niffer ne s'avère pas toujours suffisante, ce qui constitue un facteur limitant pour l'accès des plus gros bateaux ou convois au port de Mulhouse-Ile Napoléon. Ainsi, lors de la dernière grande grève des transports, les bateaux de PSA n'ont pu la franchir, étant trop larges. Comme les armateurs locaux avaient déjà loué tous leurs bateaux de 'bon' gabarit, les voitures ont dû être chargées à Ottmarsheim, après un transport routier alors que l'usine est implantée à côté du port de Mulhouse-Ile Napoléon.

¹³¹ utilisatrice de sable d'une qualité très précise, importé du nord de l'Europe à ce jour

¹³² Source : entretien avec Monsieur PRIGENT

¹³³ cf. cercle de virement en annexe 8, page 2

III. LA RESTITUTION DES EMPRISES ET SES CONSEQUENCES

Même si le bilan financier est neutre pour les collectivités locales qui étaient entrées dans le capital de la Compagnie Nationale du Rhône¹³⁴, d'aucun, à l'instar de Renaud MUSELIER, lors de la présentation du rapport par la mission d'information commune sur les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône¹³⁵ ont pu regretter que sur les « 17 milliards de francs [qui] devaient être consacrés à ce projet, [...] seuls 30 millions de francs [demeurent] prévus au profit des régions qui s'étaient impliquées. »¹³⁶

Adversaires comme partisans de cette liaison fluviale à grand gabarit ont tous exprimé des doléances à la mission interministérielle Villain¹³⁷, dans une « optique d'indemnisation "tous azimuts" »¹³⁸ : les uns arguant que la DUP avait bloqué les projets de développement et que l'arrêt du projet contraignait à des investissements plus importants dans des délais moindres, tandis que les autres soulignaient que l'abrogation de cette DUP était à l'origine d'une perte d'activités et de ressources fiscales.

Si l'abrogation de la Déclaration d'Utilité Publique permettait d'espérer une restitution rapide des emprises, les avancées sur le terrain n'ont pas été à la hauteur des attentes, notamment dans le Haut Rhin.

Des agglomérations importantes, dont Mulhouse et Besançon, avaient subordonné la réalisation de leur projet d'aménagement au grand canal. Il est intéressant de comparer les choix de développement effectués depuis la levée de la DUP sur ces deux communes.

1. La restitution des emprises

Dans la perspective de la réalisation du projet de canal à grand gabarit, des acquisitions de terrains ou propriétés ont été effectuées, par les services de la navigation, pour le compte de l'Etat, de 1969 à 1985 (acquisitions à l'amiable et à la demande des propriétaires) ou par la Compagnie Nationale du Rhône, en son nom et dans le cadre de sa concession, sur la période 1985-1997. La CNR a procédé à ces acquisitions à l'amiable, sauf dans le cas de trois parcelles, dont une bâtie dans le Jura, pour lesquelles la procédure d'expropriation était en cours au moment de l'abrogation de la DUP.

Au moment de l'arrêt du projet, outre ces trois parcelles bâties en cours d'expropriation, 77 procédures d'acquisition étaient en cours (41 concernant des dossiers de bâtis et 36 des dossiers de non bâtis)¹³⁹.

Comme en a témoigné un ancien cadre de la CNR, le bâti situé dans l'emprise était délabré, les occupants ne souhaitant pas entretenir un bien qu'ils allaient devoir céder. Par ailleurs, les personnes encore en place étaient majoritairement des personnes âgées, donc une population captive, qui n'avait pu ou voulu prendre les devants¹⁴⁰.

Si une plaquette de communication de la Préfecture de région Franche Comté¹⁴¹, mentionne en avril 1998, et selon les sources des services fiscaux, que 652 hectares de foncier non bâti ont été acquis ainsi que 145 parcelles de foncier bâti, les données portées dans le rapport relatif à l'aliénation des biens acquis sous la DUP¹⁴² font elles état d'un nombre de parcelles bâties supérieur :

¹³⁴ cf. annexe 10, page 2

¹³⁵ cf. annexe 2, pages 8 et 9

¹³⁶ cf. Bibliographie, document **193**, page 120

¹³⁷ cf. annexe 2, page 6

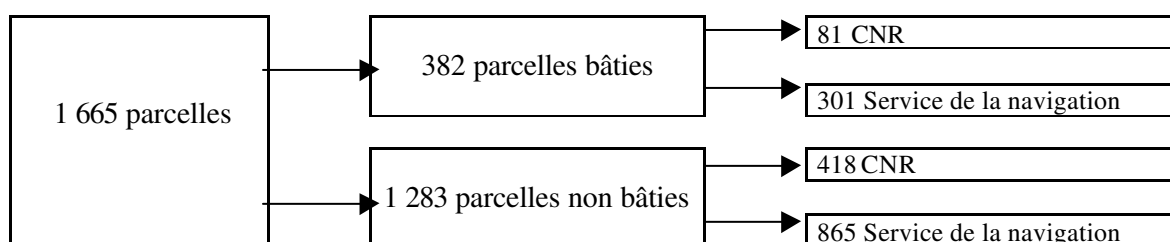
¹³⁸ cf. Bibliographie, document **305**, page 3

¹³⁹ cf. Bibliographie, document **200**, page 9 et annexe 2

¹⁴⁰ Ceci esquisse des problématiques sociales voire sociologiques qui ne seront pas évoquées de manière plus avancée dans le cadre de ce mémoire, mais qui méritaient tout de même d'être mentionnées.

¹⁴¹ Avenir du territoire entre Saône et Rhin, plaquette de communication n° 1, *Vers un projet de développement durable*, page 4

¹⁴² cf. Bibliographie, document **200**, page 9 et annexe 2



La mission interministérielle d'évaluation des conséquences de l'abandon du projet de canal Saône-Rhin, a bien insisté dans son rapport pour stipuler que la question foncière devait être réglée rapidement par la revente des biens acquis. En effet, dans « un "climat" [...] où le passé conduit même au scepticisme sur le caractère définitif de la décision d'arrêter le projet¹⁴³, [...] c'est incontestablement en ce domaine que l'Etat peut accomplir l'un des premiers actes concrets traduisant la volonté de renoncer au projet de façon irréversible. »¹⁴⁴ Et ce d'autant que c'était « la première fois que l'Etat [abandonnait] un grand projet d'utilité publique aussi avancé. »¹⁴⁵

Mais la complexité des procédures à mettre en œuvre, et un contexte politique toujours tendu en Alsace n'ont pas permis que les emprises soient à ce jour toutes rétrocedées ou vendues.

1.1. La complexité des procédures à mettre en œuvre

Les procédures à mettre en œuvre pour vendre les biens acquis sous DUP sont complexes, comme en témoigne l'annexe 11.

Si suite à la consultation des communes et des services de l'Etat il s'avère qu'il n'existe pas, pour les terrains concernés, d'éventuel projet nécessitant une autre déclaration d'utilité publique, il convient de purger le droit de rétrocession auprès des anciens propriétaires.

Le code de l'expropriation précise en effet que lors de l'abrogation d'une déclaration d'utilité publique, l'autorité expropriante doit d'abord proposer aux précédents propriétaires de racheter leurs anciens biens expropriés ou acquis à l'amiable sous DUP¹⁴⁶. Cette information est légèrement différente de celle fournie par le collectif Saône & Doubs vivants, Sundgau vivant – WWF, puisqu'un des tracts, consacré à la vente des biens¹⁴⁷ mentionne que « la procédure d'expropriation [...] offre de meilleures garanties de rétrocessions dans l'éventualité de l'abandon du projet de grand canal Rhin-Rhône. »

Pour les biens acquis par la CNR en son nom propre, et une fois la purge des droits de rétrocessions effectuée, un acte de transfert de propriété des biens, de la CNR à l'Etat, à titre gracieux est réalisé par acte notarié.

Pour les biens acquis par l'Etat, ce sont les services fiscaux qui se chargent de la purge ce droit de rétrocession¹⁴⁸, une fois le procès verbal de remise du bien entre services de la navigation et services fiscaux élaboré.

Les biens acquis par la CNR après 1997, pour le compte de l'Etat, ne font pas l'objet de cette purge, puisque les propriétaires cédant l'ont fait une fois la DUP levée. Ils sont transmis par un procès verbal de remise de gestion aux services de la navigation.

« Au terme de ces étapes préalables, tous les biens acquis dans le cadre du projet de la construction du canal à grand gabarit, qu'ils aient été acquis par l'Etat, par la CNR ou par la CNR

¹⁴³ cf. Bibliographie, document 305, page 3

¹⁴⁴ cf. Bibliographie, document 305, page 19

¹⁴⁵ cf. Bibliographie, document 200, page 10

¹⁴⁶ cf. arrêt de la Cour de cassation du 12 décembre 1984 (Commune des Plats contre M. Tavernier et autres)

¹⁴⁷ cf. Bibliographie, document 235

¹⁴⁸ Ce droit de rétrocession ne peut pas être exercé pour les parcelles acquises avant 1971 dans le Haut Rhin (déchéance du droit).

au nom de l'Etat, sont propriétés de l'Etat et sont gérés par le service de la navigation. Il ne reste donc qu'à remettre ces biens aux services fiscaux pour déclencher la procédure de revente [car ces biens appartiennent au domaine privé de l'Etat]. »¹⁴⁹

Pour les biens dont le montant a été estimé par les domaines à une valeur inférieure à 60 980 € (400 000 F), il convient ensuite de purger les droits de préemption auprès des communes, du Département, de la SAFER et du fermier le cas échéant, ainsi que d'appliquer le droit de préférence, avant de ne procéder à la vente aux tiers.

Le produit de ces ventes était affecté au départ au FITTVN puis, à la réintégration de ce fonds extra-budgétaire dans le budget, à une ligne spécifique du Ministère de l'Equipeement, avant de n'être délégué, par mesure dérogatoire, aux services de la navigation concernés : *« Le produit de la cession de tous les biens vendus par les services fiscaux (y compris ceux acquis par la CNR) [est enfin affecté au budget du service de la navigation]. En effet, selon la circulaire du Premier Ministre du 21 février 1992, le produit de la vente de biens (appartenant au domaine de l'Etat) peut être affecté au service gestionnaire. Dans le cadre du programme Saône-Rhin, 90 % du produit de la vente des biens pourrait revenir au budget du service de la navigation. Au préalable, le produit de la vente à l'échelon local, tombe dans le budget général et remonte au service du budget. Le Ministère de l'Equipeement (direction des voies navigables) doit réclamer ce produit, qui lui sera affecté, par la loi de finances rectificatives. Le Ministère délègue ensuite, les sommes au services de la navigation territorialement compétent. »¹⁵⁰*

Les trois dossiers pour lesquels l'expropriation était en cours dans le Jura n'ont finalement pas été mené à terme. Le relevé de décisions de la réunion du comité interrégional du 26 janvier 1999¹⁵¹ mentionne que ces derniers *« posent problème dans la mesure où l'ordonnance d'expropriation du 24 mars 1997 n'a donné lieu ni à enregistrement aux hypothèques, ni à notification aux intéressés. Le juge n'a donc pas été saisi aux fins de calculer l'indemnité ; l'arrêt du projet a entraîné l'impossibilité de toute demande d'indemnisation, alors que l'ordonnance d'expropriation demeure en vigueur, et a transféré la propriété des biens à la CNR. »* L'avis de la cour administrative de Nancy, qui avait été saisie de ce dossier préconisait *« de mener à terme la procédure d'expropriation, en proposant aux propriétaires évincés, l'indemnité correspondant à la valeur de leurs biens. »¹⁵²* Mais *« finalement, la solution choisie [a été] de laisser la situation en état [puisque] le risque juridique encouru par la CNR [était] minime. »¹⁵³*

1.2. Un processus toujours inachevé en 2004

Dans un premier temps, le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la préfecture de région Franche-Comté a organisé, tous les deux mois, des réunions de tous les intervenants, afin de faciliter le traitement rapide de ce dossier complexe.

Mais le préfet-coordonnateur ne disposant alors¹⁵⁴ d'aucune autorité hiérarchique sur les autres services de l'Etat, il n'a guère été en mesure de faire avancer le dossier et de favoriser un traitement homogène au niveau de tous les départements. Ceci explique sans doute pour partie que les procédures ne soient pas toutes achevées à ce jour.

« Le SGAR [a également regretté] l'absence de pilotage et d'appui au niveau central et son manque de formation juridique pour traiter un dossier aussi technique »¹⁵⁵, comme le rapporte le rapport de janvier 2001.

¹⁴⁹ cf. Bibliographie, document 200, page 20

¹⁵⁰ cf. Bibliographie, document 200, page 41

¹⁵¹ cf. Bibliographie, document 200, annexe 5

¹⁵² cf. Bibliographie, document 200, page 35

¹⁵³ cf. Bibliographie, document 200, page 35

¹⁵⁴ cf. réforme de l'administration territoriale en cours (circulaire Premier Ministre du 19 octobre 2004, précisant les conditions d'applications du décret du 5 octobre 2004) avec notamment simplification de l'organisation administrative en constituant un état-major resserré autour du préfet de région et confortement de l'échelon régional dans l'animation et la coordination des politiques de l'Etat

¹⁵⁵ cf. Bibliographie, document 200, page 48

Force est de constater à ce jour qu'aucun service de l'Etat, pas même le SGAR, n'est en mesure de fournir un bilan précis et exhaustif de l'état d'avancement de ces procédures.

Il a fallu recouper les informations du rapport *Clôture du dossier relatif au projet de liaison fluviale à grand gabarit entre Saône et Rhin : procédures, coopération et retour d'expérience*¹⁵⁶ de janvier 2001, des deux services de la navigation concernées, des rapports de gestion de la CNR ainsi que les divers entretiens pour dresser ce bilan provisoire¹⁵⁷.

1.2.1. Les biens dont l'acquisition était en cours au moment de l'arrêt du projet

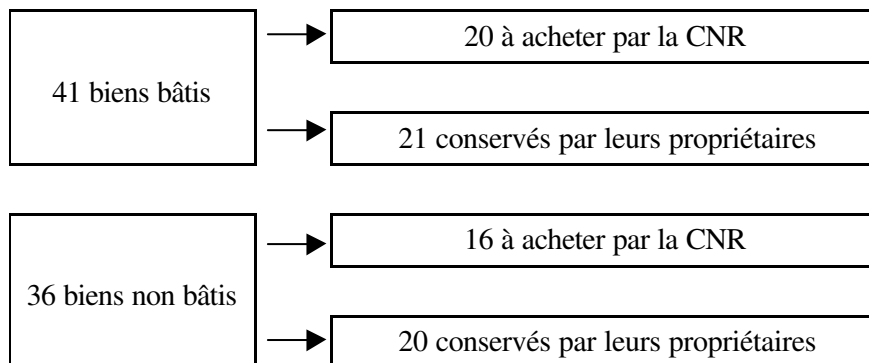
Il a été demandé à la CNR de mener à bien les acquisitions en cours, si les vendeurs souhaitaient toujours se séparer de leurs biens. Dans le cas contraire, la procédure devait être stoppée et la CNR assumait seule tous les frais.

Le notaire de la Compagnie Nationale du Rhône a donc contacté les propriétaires concernés par ces acquisitions pour leur demander s'ils souhaitaient mener à terme le processus de vente, au prix retenu lors de la promesse, indemnité de réemploi incluse.

Le rapport de gestion 1999 de la compagnie précise, en page 56, que 77 propriétaires ont souhaité conserver leurs biens et que 36 acquisitions ont été engagées en 1999.

Des données différentes de celles mentionnées en page 9 du rapport *Clôture du dossier relatif au projet de liaison fluviale à grand gabarit entre Saône et Rhin*¹⁵⁸ : « En 1997, au moment de l'abandon, la CNR avait 77 dossiers pour lesquels les procédures d'acquisition étaient en cours (41 dossiers de bâtis et 36 de non bâtis). 42 propriétaires ont souhaité conserver leurs biens (dont 22 bâtis (cf. tableau en annexe). »

Suite à la consultation des annexes de ce rapport, il s'avère en fait que sur les 77 propriétés concernées, la CNR a dû poursuivre le processus d'acquisition pour 36 dossiers, 41 propriétaires souhaitant finalement conserver leurs biens.



Le rapport de la Préfecture de région Franche-Comté indique qu'« il [restait] au 31/09/2000, environ 16 biens à acquérir, [...] certains notaires des vendeurs tardant parfois à transmettre les pièces. »¹⁵⁹

Le rapport de gestion 2000 de la CNR mentionne¹⁶⁰, pour ces biens acquis au nom de l'Etat, que « la quasi-totalité des actes a été signée et les biens remis à l'Etat. Le solde, essentiellement des dossiers de non bâtis, [doit être] réalisé au 1^{er} semestre 2001. »

¹⁵⁶ S'agissant de ce dernier, le tableau joint en annexe 2 qui précise l'état des ventes au 20 juin 2000 pour les biens acquis par l'état n'étant pas exploitable (pas de correspondance avec les données contenues dans les tableaux sources des services fiscaux), j'ai procédé à une reconstitution (cf. annexe 12).

¹⁵⁷ Les services fiscaux n'ont pas été contactés, en raison d'un planning serré et parce qu'une telle initiative aurait dépassé le cadre d'un simple mémoire.

¹⁵⁸ cf. Bibliographie, document 200

¹⁵⁹ cf. Bibliographie, document 200, page 14

¹⁶⁰ cf. Bibliographie, document 200, page 62

1.2.2. Les parcelles réservées pour un nouveau projet de DUP ou conservées

Le code de l'expropriation prévoit qu'il est possible de déroger au droit de rétrocession si un autre projet de déclaration d'utilité publique est en cours, sans préciser toutefois le délai de réalisation de la DUP à accorder aux collectivités. « *Le SGAR, en concertation avec les autres acteurs du dossier, a recommandé un délai raisonnable de 2 ans, qui s'achève fin 2000.* »¹⁶¹

Le relevé de décision du comité interrégional du 6 juillet 1998¹⁶² précise la liste des parcelles ne devant pas être purgées. Pour six communes¹⁶³, l'intervention d'une DUP dans un délai maximum de deux ans paraissait probable au moment de cette réunion ; pour onze autres, les parcelles concernées étaient mises en attente afin que soit confirmée la probabilité de l'intervention d'une DUP dans un délai de deux ans.

Alors que le rapport consacré à ce sujet est daté de janvier 2001, il ne permet pas de connaître avec précision le nombre de parcelles conservées pour des projets de DUP : « *Aujourd'hui, environ 15 communes restent toujours intéressées par un projet de DUP sur les parcelles acquises par le service de la navigation (environ 200 parcelles sont concernées dont plus de 100 à Ougney-Douvot). De même, 29 parcelles acquises par le CNR en son nom, n'ont pas été purgées, suite à l'enquête menée par la DDE.* »¹⁶⁴ Par ailleurs, ce rapport indique que le service de la navigation a souhaité conserver une cinquantaine de parcelles, destinées au dépôts de dragages ou à la valorisation du canal Freycinet¹⁶⁵.

En juin 2004, le service de la navigation Rhône-Saône m'a transmis divers états. Pour les départements du Doubs, du Jura et de Côte d'Or, restaient à cette date plus de 437 acquisitions non rétrocedées dont :

- 3 parcelles, sur deux communes (28,25 ares) réservées pour le stockage des sédiments
- 25 parcelles (1 640,49 ares) réservées par dix communes pour de la valorisation touristique
- 9 parcelles (45,88 ares) devant permettre à deux villes de disposer d'une plus grande maîtrise sur les berges
- 154 parcelles (9 125,13 ares), sur les territoires de 22 communes, présentant un intérêt écologique
- des parcelles¹⁶⁶ en attente d'un nouveau plan parcellaires sur 8 communes (7 686,64 ares)
- 43 parcelles enfin conservées par le service de la navigation.

S'agissant des départements du Territoire de Belfort et du Haut Rhin, seules trois parcelles ont été conservées par le service de la navigation concerné, pour en faire, éventuellement, des zones de stockages des sédiments (cf. schéma directeur des dragages en cours d'élaboration).

1.2.3. Les parcelles transférées aux services fiscaux

Pour la direction inter-régionale de Strasbourg, toutes les remises aux services fiscaux se sont achevés entre juin et août 1999. Les dépenses d'entretien des biens, bâtis et non bâtis, assumées par VNF Strasbourg avant que ne soient signés les procès-verbaux de remise sont restées marginales (4 000 € peut être pour les bâtiments menaçant ruines).¹⁶⁷

¹⁶¹ cf. Bibliographie, document 200, page 27

¹⁶² cf. Bibliographie, document 200, annexe 5

¹⁶³ Baume-les-Dames, Clerval, Fourbanne, Roche-les-beaupré, Saint Vit et Brunstatt

¹⁶⁴ cf. Bibliographie, document 200, page 27

¹⁶⁵ Cette démarche est conforme au droit, qui ne fait pas obligation à l'expropriant de proposer le bien à l'ancien propriétaire. Néanmoins, si ce dernier exige la purge du droit de rétrocession, le service de la navigation devra céder les parcelles concernées. Même si le risque est faible, il n'est pas possible de mettre en œuvre des aménagements lourds sur les parcelles concernées tant que le délai entre la cession amiable ou l'ordonnance d'expropriation n'a pas dépassé 30 ans.

¹⁶⁶ 203 parcelles rien que pour les quatre communes pour lesquelles la colonne 'Remarque' du tableau porte cette information.

¹⁶⁷ cf. entretien du 8 juin 2004 avec les services de la subdivision de Mulhouse

Pour le service de la navigation Rhône-Saône, les derniers procès-verbaux de remise ont été signés en février 2004. Néanmoins, le service de la navigation concerné est encore susceptible d'en signer d'autres car, comme me l'indiquait Robert LACROIX, chargé de mission à Besançon, « certaines parcelles sont toujours en attente d'une décision concernant leur avenir. »¹⁶⁸ Ainsi, « si les critères retenus pour les conserver s'avéraient obsolètes », elles pourraient faire l'objet d'une vente.

1.2.4. La purge du droit de rétrocession

Les anciens propriétaires ont très peu utilisés leur droit de rétrocession.

Le relevé de la réunion du comité interrégional du 6 juillet 1998¹⁶⁹ mentionne qu'en Alsace, toutes les parcelles sont mises en attente s'agissant de cette purge du droit de rétrocession, sans qu'il ne soit précisé clairement la raison de cette spécificité. L'explication se trouve dans le compte-rendu du comité de suivi du projet ATSR, qui s'est tenu quelques jours plus tard, le 10 juillet 1998. En réponse à un élu mulhousien, faisant état de ses préoccupations au sujet des terrains situés dans l'emprise, « M. le Préfet de la région Franche-Comté [...] annonce le gel des terrains dans ce secteur jusqu'en 1999, afin qu'ils puissent être rétrocédés aux collectivités locales. »¹⁷⁰

Le rapport de gestion 1999 de la CNR¹⁷¹ précise qu'une dizaine de propriétaires se sont portés acquéreurs de leur ancien bien. Une fois cette purge menée à bien, les parcelles, acquises par la CNR en son nom, ont été transférées à l'Etat en 2000. Cette remise s'est effectuée par le biais de cinq actes notariés, un par département.

En juin 2000, pour les parcelles acquises par l'Etat et selon les informations des services fiscaux¹⁷², restaient à purger sept parcelles non bâties dans le département du Jura. Toutes les parcelles acquises après 1971 dans le Haut Rhin avaient à cette date fait l'objet d'une purge.

Les personnes qui ont souhaité de nouveau se porter acquéreur de leur ancien bien ont conservé le bénéfice de la majoration du pourcentage DUP¹⁷³.

1.2.5. Les ventes par les services fiscaux

En juin 2000, restaient à vendre 15 biens bâtis dans le Doubs et un peu plus de 460 parcelles non bâties, la majorité située dans le département du Haut Rhin (442 parcelles)¹⁷⁴ et ce s'agissant uniquement des biens acquis par l'Etat.

Si les ventes sont aujourd'hui quasiment achevées pour les départements de la Bourgogne, du Doubs, du Jura¹⁷⁵ et du Territoire de Belfort, la situation est beaucoup plus tendue en Alsace, où les collectivités souhaitent que l'Etat, à titre d'indemnité, leur cède les terrains concernés pour un euro symbolique¹⁷⁶.

Lors de notre entretien du 21 janvier 2004, le sénateur du Haut Rhin Daniel ECKENSPIELLER, a évoqué le cas précis de la commune de Brunstatt, où beaucoup de terrains avaient été gelés. L'Etat est désormais prêt à les céder. Mais la commune, faisant valoir le fait que ces emprises ont hypothéqué pendant de longues années son développement, demande à ce que l'Etat les lui cède à titre gratuit (pour

¹⁶⁸ courrier électronique du 21 juin 2004

¹⁶⁹ cf. Bibliographie, document 200, annexe 5

¹⁷⁰ cf. Bibliographie, document 320, page 4

¹⁷¹ cf. Bibliographie, document 312, page 56

¹⁷² cf. annexe 12

¹⁷³ Montant acquisition = évaluation Domaines majorée du pourcentage DUP / Montant rétrocession = évaluation Domaines

¹⁷⁴ cf. annexe 12

¹⁷⁵ Les données transmises par le service de la navigation Rhône-Saône en juin 2004 font état de 33 parcelles restant à vendre / en cours de vente sur les 418 rétrocédées pour le département du Doubs et de 10 parcelles de même nature sur les 66 rétrocédées pour le département du Jura.

¹⁷⁶ cf. annexe 12

un euro symbolique), pour y réaliser des équipements d'utilité publique. L'Etat n'est pas à ce jour disposé à revenir sur les montants qu'il attend de la vente des dits terrains.

Le 20 avril 2004, Alban SOUCARROS, chef du bureau développement économique et du développement durable au SGAR Franche-Comté me confirmait que le territoire le plus sensible était l'Alsace, où, pour des raisons politiques, seul 20 % des biens étaient alors restitués.

Le sénateur Georges GRUILLOT, le 13 octobre 2004, m'indiquait pour sa part que seule la ville de Mulhouse avait racheté toutes les emprises, ce qui lui permet de disposer de ces réserves pour la relance du projet.

1.2.6. La récupération du budget des cessions des biens vendus par les services fiscaux

1.2.6.1. Le mécanisme en place et sa remise en cause

Jusqu'à la fin de l'année 2004, lors de la cession de biens appartenant à l'Etat, les services gestionnaires pouvaient bénéficier d'une partie des crédits de cette cession en vertu de la circulaire Premier Ministre du 21 février 1992¹⁷⁷.

Néanmoins, courant 2004, des inquiétudes se sont fait jour sur cette source de financement au niveau des services de la navigation. Le subdivisionnaire de Mulhouse m'a en effet précisé en mai 2004, qu'au vu des données économiques actuelles, l'Etat se réservait de nouveau le droit de réfléchir avant de désigner l'investissement bénéficiaire de ces ventes et ce à compter du 1^{er} janvier 2005.

Le Ministère de tutelle des services de la navigation concernés leur a recommandé vivement d'accélérer les procédures afin que le produit de ces ventes ne reparte pas dans le budget général de l'Etat. C'est à ce titre que le service de la navigation du Haut Rhin a alerté le préfet coordonnateur.

Le SGAR Franche Comté a depuis mis la pression sur les services fiscaux, fixant un ultimatum en septembre 2004.

Néanmoins, face au blocage politique relatif à la vente des parcelles en Alsace, les recommandations du préfet coordonnateur aux services fiscaux concernés ont peu de poids. C'est en la matière une intervention politique forte, sans doute de la part de l'Etat central, qui pourrait parvenir à faire avancer ce dossier.

Ajoutons enfin qu'il est regrettable que des moyens humains n'aient pas été mis en place pour permettre un suivi plus fin de ce dossier. Par faute de temps, les services du SGAR Franche Comté ne recueillent pas les données des divers services fiscaux et il n'existe donc aucun état complet du processus de restitution à ce jour.

1.2.6.2. L'affectation du produit de ces ventes

Pour le service de la navigation du Rhin, les produits des ventes effectuées seront affectés à des travaux d'investissement sur le tronçon concerné (écluse, restauration) car les crédits alloués via le programme ATSR ne permettent pas d'assumer tous les besoins.

Pour le service de la navigation Rhône Saône, « 90 % des produits des ventes effectuées en 2000 ont été réaffecté à la Direction de Lyon pour l'entretien des bâtiments du domaine public fluvial (maisons éclusières, bâtiment de service ...). Le dossier 2001 et 2002 [n'ayant] été envoyé [que] fin 2003, la réaffectation [n'était] pas encore effective [en juin 2004]. »¹⁷⁸

¹⁷⁷ qui précise que le produit de la vente de biens appartenant au domaine de l'Etat peut être affecté au service gestionnaire. Dans le cas présent, les services de la navigation bénéficient de 90 % du montant des ventes (cf. § III.1.1. supra).

¹⁷⁸ Courriel électronique de Robert LACROIX, chargé de mission VNF, du 21 juin 2004

2. La révision des schémas d'aménagement qui a suivi cette levée d'hypothèque foncière : exemple de Mulhouse et de Besançon

Suite à tous ces processus de revente des biens acquis sous le régime de la DUP, il était prévu que soient révisés les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs pour effacer la DUP de ces derniers. Ces modifications devaient faire l'objet d'un financement par fonds de concours, selon les préconisations de la mission Villain : « *La Mission préconise que pour toutes les communes concernées par l'emprise du projet, l'Etat cofinance, au maximum à hauteur de 50 % du coût total, l'élaboration de nouveaux documents d'urbanisme.* »¹⁷⁹

Il n'a pas été possible dans le cadre de cette étude de s'assurer que tous les Plans Locaux d'Urbanisme étaient à ce jour mis en conformité, mais il est vraisemblable que cela soit effectivement le cas.

Puisque les agglomérations de Mulhouse et de Besançon faisaient également l'objet de recommandations spécifiques¹⁸⁰, il nous a paru intéressant de comparer deux approches urbaines.

2.1. La convention SORELIF et la révision des schémas d'aménagement

Interrogée en juillet 2004 sur la mise en œuvre de la recommandation de la mission Villain relative au cofinancement par l'Etat, via un fonds de concours, de l'élaboration des nouveaux documents d'urbanisme, Muriel JANEX, alors chargée de mission du SGAR Franche Comté, en charge du suivi du programme, m'a indiqué qu'il s'agissait du fonds SORELIF, reversé par la DATAR.

2.1.1. La convention Etat-SORELIF du 19 mars 1998

Cette convention Etat-SORELIF sur le *règlement de conséquences découlant directement de l'abandon du projet de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin* détermine « *la nature, le montant global et les modalités de règlement d'une partie des dépenses afférentes aux conséquences directes de l'abandon des opérations relatives à la construction de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.* »¹⁸¹

Sept types de dépenses « *susceptibles d'être prises en charge par la SORELIF* » sont listées à l'article 2, pour un montant maximum de 28 millions de francs TTC¹⁸² :

1. études d'urbanisme des communes situées dans l'emprise
2. pré-études d'aménagement foncier des communes situées dans l'emprise et des communes périphériques « *dites "perturbées"* »¹⁸³
3. études d'aménagement des villes de Mulhouse, Montbéliard et Besançon
4. prise d'eau gravitaire de Kembs (68)
5. démolition des immeubles désignés dans un arrêté de péril au niveau de la commune de Fourbanne¹⁸⁴
6. indemnisation éventuelle de cas individuels
7. prise en charge des indemnités obtenues au contentieux dans un cas particulier¹⁸⁵

¹⁷⁹ cf. Bibliographie, document 305, page 33

¹⁸⁰ cofinancement par l'Etat, à hauteur de 50 % du coût total, de « *l'ensemble des études d'aménagement nécessaires au développement de ces agglomérations urbaines, au moyen du fonds déconcentré.* » (cf. Bibliographie, document 305, page 34) soit un montant estimé de 228 673,53 € (1 500 000 F) pour Mulhouse et 76 224,51 € (500 000 F) pour Besançon (cf. Bibliographie, document 305, page 53)

¹⁸¹ article 1 de la convention

¹⁸² 4,3 millions d'euros (cf. article 3)

¹⁸³ soit 167 communes, dont 108 incluses dans la DUP

¹⁸⁴ cf. annexe 7

¹⁸⁵ promesses de vente pour des parcelles non bâties du département du Jura

2.1.2. L'avenant du 26 octobre 2000 portant création du fonds de concours

Un avenant a dû être signé à l'automne 2000, en raison de la liquidation amiable de la SORELIF¹⁸⁶.

Par cet avenant, la CNR verse les 18 776 266,62 F non encore consommés¹⁸⁷ en vue de la création d'un fonds de concours rattaché à la DATAR¹⁸⁸.

Restent six types de dépenses susceptibles d'être prises en compte :

- 4 sont reprises in extenso de la convention initiale (points 1, 2, 4 et 5)
- une constitue une adaptation des points 6 et 7 précédents pour un cas particulier¹⁸⁹
- enfin, le point 3 précédent est repris au titre du « *solde des protocoles engagés par la convention Etat-SORELIF* »¹⁹⁰

2.1.3. L'utilisation de ce fonds de concours comme du FNADT classique

La mesure B.2.1, *Réalisation d'aménagements fonciers*, s'inscrit pleinement dans les dépenses pouvant être prises en compte par ce fonds de concours. Elle figure dans toutes les conventions locales, à l'exclusion de celle du territoire de la confluence Saône-Doubs.

Bien que la rubrique '*Critères généraux de sélection*' précise systématiquement que « *les aménagements fonciers doivent concerner les communes perturbées par le projet de canal à grand gabarit* », seule la convention relative à l'espace de projet Nord Jura liste les communes concernées. Ces dernières sont au nombre de 24. Au 31 décembre 2004, 11 d'entre elles étaient déjà prises en compte dans le cadre de l'un des six dossiers déposés sur cette mesure B1 par un unique porteur de projet, le Conseil général du Jura ...¹⁹¹ Le pourcentage de réalisation actuel est donc très faible sur cette mesure (8,42 %, hors crédits européens).

De la même manière, aucun dossier au 31 décembre 2004 n'était inscrit s'agissant de Mulhouse sur la mesure D.M.7.1. portant sur l'*organisation de la ceinture urbaine de Mulhouse et de l'accès à la gare centrale*¹⁹².

Heureusement, une clause particulière de l'avenant du 26 octobre 2000 prévoit « *[qu']en cas d'utilisation partielle des lignes arrêtées dans l'article 2¹⁹³, des crédits pourront être mobilisés pour financer des actions pour lesquelles un lien de causalité avec l'abandon du projet de canal à grand gabarit Saône Rhin est avéré.* »

C'est ce qui a permis d'étendre le bénéfice de ce fonds de concours à l'ensemble du programme, comme me l'a indiqué Muriel JANEX lors de notre entrevue de juillet 2004. Ce qui présente l'inconvénient, comme me le signalait Alban SOUCARROS, lors de notre entretien du 14 septembre 2004, de soumettre ces fonds SORELIF, désormais intégrés au FNADT classique, aux gels budgétaires.

Interrogé de nouveau à ce sujet le 24 janvier 2005, Alban SOUCARROS m'a apporté des précisions sur cette intégration du fonds SORELIF à la maquette du programme.

Pour la Franche Comté, le fonds de concours a été intégré au programme ATSR (toutes les mesures et non uniquement celles relatives aux dépenses initialement visées dans la convention), avec aval de la DATAR s'agissant de FNADT classique, une fois réglé les dossiers particuliers (e.g.

¹⁸⁶ point prévu à l'article 6 de la convention initiale

¹⁸⁷ 2 862 423,39 €

¹⁸⁸ FNADT, titre IV et VI

¹⁸⁹ « *bien non bâti DUCRUEZ, non pris en compte par la mission interministérielle VILLAIN* »

¹⁹⁰ 625 702,22 € sont ainsi concernés

¹⁹¹ cf. Bibliographie, document 347

¹⁹² ouvrages d'arts et dispositifs de franchissement du canal contribuant à la réalisation de la ceinture de Mulhouse ; les collectivités concernées considéraient que ces aménagements connexes auraient été financés par les aménageurs si le projet de grand canal avait été réalisé.

¹⁹³ qui fixe les dépenses éligibles

Fourbanne) et en l'absence de nouvelles demandes correspondant aux actions visées dans la convention. Il y avait ainsi début 2004, un reliquat de 900 000 € non fléchés. Ces derniers ont pu être intégrés à la maquette.

Le comité de programmation Franche-Comté du 25 novembre 2004 a été l'occasion de faire le point sur ces fonds FNADT-SORELIF :

- 981 978 € de titre VI ont été engagés sur trois opérations, deux projets d'assainissement et un projet d'aménagement de zone d'activité

- 44 601 € de titre IV ont été engagés sur trois opérations (documentaire de sensibilisation, étude de cœur de village et étude de réhabilitation d'une ferme dans le Nord Jura)

Les services du SGAR Franche Comté ont prévu de solder début 2005 les derniers dossiers classiques en cours sur ce fonds.

En 2005, l'Alsace devrait également faire disparaître les crédits du fonds SORELIF de sa comptabilité (cf. § III.2.2.3.2. ci-après).

2.2. Mulhouse ou la reprise des projets du SDAU de 1978

Selon un article paru dans *Le Moniteur* du 27 février 1998¹⁹⁴, « la mission interministérielle présidée par Claude Villain [avait] pour priorité, par ordre d'importance décroissante, la rétrocession du foncier [... puis] les difficultés d'ordre urbanistique [rencontrées par] les collectivités territoriales qui s'étaient préparées à accueillir la voie d'eau. » L'article poursuit en précisant que « Mulhouse a déjà pris toutes les dispositions pour restructurer une portion de sa voirie (voies sur berges et franchissements nord-sud). »

2.2.1. La stratégie choisie

Les terrains qui avaient été gelés par la DUP appartenaient toujours aux communes.

Quand elles en ont retrouvé la pleine maîtrise, elles auraient pu s'interroger sur la valorisation de l'artère fluviale, qui n'aura nécessairement pas la vocation économique attendue, ou sur l'aménagement des berges.

Au lieu de cela, les élus ont décidé de conserver tous les projets identifiés dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1978, et notamment celui de la voie sud, liaison routière parallèle au canal à grand gabarit.

Les collectivités locales avaient en effet toujours escompté que tout ou partie des frais liés à la mise en place de cette voirie parallèle à la voie fluviale serait pris en charge par la SORELIF¹⁹⁵.

Dès lors, la seule obsession des acteurs étaient de parvenir à utiliser tous les moyens disponibles pour réaliser le projet initial et l'adapter à la nouvelle situation urbaine et financière ...

Dans un premier temps, et comme me le confiait Jean-Roch KLETHI, directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération mulhousienne le 7 mai 2004, des crédits¹⁹⁶ ont été débloqués pour réaliser un programme d'étude permettant de déterminer :

- comment réaliser les ouvrages prévus dans un contexte hors canal à grand gabarit
- comment prendre en compte l'évolution de la donne (insertion urbaine, développement, réflexion plus globale avec mise en compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain).

Ceci a permis de mettre sur pied un programme prenant mieux en compte l'environnement, assurant une meilleure répartition entre les divers modes de déplacements et une meilleure insertion urbaine.

¹⁹⁴ cf. Bibliographie, document 61

¹⁹⁵ Il s'agit a priori plus d'un espoir sur une opportunité que de réels engagements de la part de la société concernée.

¹⁹⁶ dans le cadre de la convention Etat-SORELIF

Le projet de voirie le long du canal permet d'éviter le centre ville. Il constitue l'amorce d'une rocade. Il dessert par ailleurs la gare de Mulhouse et réinsère cette dernière dans la ville puisqu'elle constitue également le terminus sud de la ligne de tramway, pour laquelle les procédures de réalisation sont en cours et qu'elle est aussi concernée par le projet de tram-train (en chantier actuellement) et par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône¹⁹⁷.

Ajoutons pour terminer, que Mulhouse souhaite conserver la maîtrise sur les emprises, dans l'attente de pouvoir, tôt ou tard, éviter que le grand gabarit ne s'arrête à Niffer¹⁹⁸. Ainsi, les délaisés le long du canal font progressivement l'objet d'aménagements paysagers, comme me l'a indiqué Jean-Roch KLETHI.

2.2.2. L'aménagement de la voie sud et les projets connexes

Les informations ci-après sont extraites d'un document du bureau d'études BRACE ingénierie¹⁹⁹ qui constitue l'étude de programme sur la base de laquelle sera lancé le concours de maîtrise d'œuvre.

2.2.2.1. Les principes d'aménagement de la voie sud

Le projet est réalisé prioritairement pour compléter le barreau des voies d'évitement du centre. Au niveau de la gare, il doit préserver et compléter le pôle d'échange multimodal, en particulier en favorisant les accès aux parkings et à la desserte minute.

Cette voie sud, qui a les caractéristiques d'un boulevard urbain, doit donc répondre à de nombreux besoins :

- améliorer l'accessibilité du centre ville et y assurer la fluidité du trafic
- assurer le transit partiel Est-Ouest et Ouest-Est dans le sud de la ville
- offrir un itinéraire de substitution contournant le centre ville par le sud, compte tenu des restrictions de circulation imposées par la réalisation du tram train
- desservir les ZAC de la Fonderie, de Barbanègre et du Nouveau Bassin²⁰⁰
- faciliter l'accès aux grands équipements de l'agglomération (Clinique Saint Sauveur, lycée Leclerc ...)
- assurer un accès rapide et fluide à la place de la gare
- assurer le fonctionnement de l'intermodalité sur le parvis de la gare sans paralyser le trafic automobile
- assurer une fonction de relation inter quartiers et assurer la desserte des quartiers sud.

Ce barreau sud constitue la partie centrale de la liaison Est-Ouest intercommunale desservant la future gare TGV, qui reliera Brunstatt à l'entrée Ouest de l'agglomération, et Illzach et Rixheim, en suivant globalement le tracé du canal du Rhône au Rhin.²⁰¹

2.2.2.2. Les projets connexes

Le projet doit tenir compte de sept projets connexes, pour partie évoqués dans la partie précédente :

- l'aménagement du site de la gare, entre voie ferrée et canal (parkings de longue durée notamment)
- le projet de tram train²⁰²
- la mise en service du TGV

¹⁹⁷ cf. annexe 3

¹⁹⁸ entrevue du 21 septembre 2004 avec Jean-Claude BURCKEL, ancien Président de la SORELIF

¹⁹⁹ reçu par courrier électronique le 16/09/2004

²⁰⁰ cf. plan de situation en annexe 13, page 3

²⁰¹ cf. annexe 13

²⁰² déclaré d'utilité publique par décret du 11 octobre 2004, cf. Bibliographie, document 285

- l'aménagement d'un pôle multi-modal sur le parvis de la gare (tram-train, taxis, bus urbains et interurbains et différents stationnements)
- l'aménagement paysager de l'espace compris entre la voie et le canal, à l'est de la gare (requalification de site permettant la création d'espaces de loisirs)
- l'aménagement des trois ZAC de la Fonderie, de Barbanègre et du Nouveau Bassin
- le projet de véloroute Nantes-Budapest sur les berges du canal

2.2.2.3. Les travaux à mettre en œuvre et le calendrier prévisionnel

Pour la réalisation de cette voie, plusieurs ouvrages d'art sont à mettre en place :

- deux ponts, fixes ou mobiles, devront être réalisés, l'un en face de la ZAC de la Fonderie, l'autre en face de la rue de la Hardt. Ils assureront la liaison de la voie sud aux actuelles voies d'évitement du centre de Mulhouse, moyennant l'aménagement des carrefours à leur jonction. La mise en place du pont de la Hardt nécessite le déplacement de l'écluse 41.
- une tranchée couverte sera mise en place sous le parvis de la gare, elle permettra de traverser en souterrain le pôle de transports multimodal, où se superposent de nombreuses fonctionnalités
- un passage inférieur sera créé à l'arrière de la coulée du pont d'Altkirch
- cinq carrefours permettront de répondre aux différentes fonctionnalités de la voie sud
- deux carrefours externes aux ponts d'Altkirch et de Riedisheim permettront de reporter le trafic du centre ville sur la voie sud et ainsi de permettre aux usagers d'accéder aux fonctionnalités proposées
- deux giratoires internes, situés entre les ponts d'Altkirch et de Riedisheim, permettront de desservir les parkings de petite et longue durée, situés de part et d'autre du bâtiment de la gare proprement dit, et d'accéder à la desserte minute sous la gare.
- un giratoire sera mis en place en limite de commune de Riedisheim.

En ce qui concerne le tronçon du site de la gare, le démarrage des travaux est prévu dans le courant du deuxième semestre 2004 et la fin des travaux est envisagée pour le deuxième semestre 2005.

S'agissant de l'écluse 41, son déplacement vers l'amont nécessite que le bief soit approfondi sur 500 mètres. Les travaux de ce maillon primordial de la voie sud doivent commencer le 1^{er} novembre 2005 et s'achever pour le printemps 2006²⁰³. Le projet est porté par la ville de Mulhouse dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public.

La mise en service complète de la voie sud est prévue courant premier semestre 2006.

2.2.3. Un sujet encore délicat

Le peu d'interlocuteurs disposés à me fournir quelques informations en la matière manquait parfois cruellement d'objectivité ...

2.2.3.1. Des silences lourds de sens ?

Si les services de l'Etat (service de la navigation de Mulhouse, préfecture de département du Haut Rhin ...) ont toujours été prompts à me renseigner, la tâche a été plus ardue dès lors que je me suis adressée aux collectivités locales ...

Excepté le directeur de l'agence d'urbanisme et, dans une moindre mesure, l'ingénieur chargé de l'aménagement de cette voie sud, le recueil d'informations en la matière a été laborieux.

Sur les conseils du sénateur Daniel ECKENSPIELLER, j'ai ainsi adressé un courrier le 23 février 2004 à Monsieur RIEDWEG, premier adjoint au maire de Mulhouse, qui paraissait être la personne ad hoc pour évoquer ce dossier. Il est en effet notamment Président du comité de pilotage du

²⁰³ La période de chômage sur cette voie d'eau, exceptionnellement longue, s'étendra du 1^{er} novembre 2005 au 15 mars 2006. Une décision exceptionnelle dans la mesure où VNF, dans le cadre de son plan d'entreprises pour l'environnement, fait certifier ISO 1401, direction par direction certaines activités et que c'est précisément la gestion des chômages qui est concernée sur le canal Rhin-Rhône.

Plan de Déplacements Urbains, très impliqué dans l'élaboration de l'actuel Schéma de Cohérence Territoriale. Mais surtout, c'est le père du concept du système d'évitement du centre ville actuellement en voie de se concrétiser. Malgré plusieurs appels à son secrétariat²⁰⁴, je n'ai jamais eu l'occasion de m'entretenir avec lui.

Ce silence peut trouver son explication dans le contexte local qui, après une brève accalmie est de nouveau très tendu.

Dès l'annonce de l'abandon du projet, les réactions ont été très vives en Alsace et beaucoup d'élus considèrent, encore aujourd'hui, que rien ne pourra compenser la perte politique du projet.

Si les tensions étaient un peu retombées il y a deux ans, la fièvre tend de nouveau à monter. En effet, les possibilités d'extension du port de Mulhouse, aujourd'hui premier port fluvial de France, sont mises à mal car il n'y a pas de débouché sur le sud. Par ailleurs, et alors que cet engagement figurait dans le programme ATSR, Réseau Ferré de France ne souhaite plus mener les travaux alors annoncés sur la ligne Mulhouse-Bantzenheim, parce que les problématiques de fret ne lui paraissent pas prioritaires.

Or, comme me l'a précisé Julie WINGTON, chef du bureau de l'aménagement du territoire et des affaires européennes à la préfecture du Haut Rhin²⁰⁵, il y a une vraie sensibilité politique sur les problèmes de déplacement en Alsace, où la densité de population est très forte sur un territoire contraint entre Vosges et Rhin²⁰⁶. Avec à la clé de vrais problèmes de maîtrise foncière.

Dans ce contexte, Mulhouse rencontre de surcroît un gros problème de positionnement. C'est une métropole peu attractive. Pour preuve, la population alsacienne augmente partout, sauf à Mulhouse ... Ceci est lié à plusieurs critères. Au-delà des quartiers difficiles, qui sont sans doute la première raison qui vient à l'idée des personnes d'autres régions, la ville souffre beaucoup de l'attractivité de Bâle et de Strasbourg et de son économie, principalement industrielle. Mulhouse est une ville du XIX^{ème} siècle qui n'a pas réussi sa mutation. Elle demeure donc très dépendante des décisions de centres économiques éloignés, ce qui rend le contexte difficile pour la main d'œuvre peu qualifiée dans le contexte actuel de globalisation des échanges.

D'où les prises de position actuelles, sur le dossier de la restitution des emprises ou, comme nous le verrons dans le point suivant, la mise en œuvre du projet de voie sud.

2.2.3.2. Le financement de ces projets

L'ingénieur de la ville en charge du projet de voie sud assène que « *l'Etat avait promis d'aménager un projet de voie sur berge dans le cadre du dossier Rhin-Rhône* » et « *qu'à l'abrogation de la DUP la ville a dû porter seule le projet* ». La situation mérité sans doute d'être nuancée ...

L'agence d'urbanisme de la région mulhousienne avait effectivement été missionnée par la SORELIF pour établir un avant-programme canal.

Le document de 78 pages²⁰⁷ date de novembre 1997. Il précise la nature du projet et ses principales implications pour l'agglomération et recense les enjeux à intégrer au projet global et les exigences des communes. Une mention, en page 70, stipule que « *pour que la liaison fluviale s'accompagne d'une réelle dynamique de projets, il convient d'engager au moins quatre études complémentaires* » (développement économique, développement du tourisme fluvial, convergence des projets concernant le pôle gare et affirmation d'une nouvelle identité paysagère).

Cette étude ayant été rendue après l'arrêt du projet, il semble peu probable qu'il y ait eu des engagements financiers.

²⁰⁴ « *Il est fort occupé mais vous contactera dès que possible. Monsieur KLETHI, de l'agence d'urbanisme, pourrait néanmoins vous renseigner d'ores et déjà sur de nombreux points.* » (9 mars 2004)

²⁰⁵ entretien du 28 janvier 2005

²⁰⁶ « *Si l'on ne prend pas en compte les Vosges, notre densité de population égale celle de la région parisienne ...* »

²⁰⁷ cf. Bibliographie, document 191

Comme me le confiait M. KLETHI, « les élus ont donc obtenu un projet satisfaisant de leur point de vue, mais sans garantie financière (sauf à ce que nous n'ayons pas été informés de toutes les tractations, ce qui est possible) ». Et d'ajouter que ses services « s'interrogeaient alors sur la capacité des acteurs locaux à mener des négociations financières afin d'assurer la prise en compte des projets connexes dans des conditions satisfaisantes alors que le tracé même de la voie était en cours de définition ... ».

Outre le fait qu'il n'a sans doute jamais existé d'engagement écrit de l'état ou de la SORELIF en la matière, force est tout de même de constater que des financements ont été mobilisés pour appuyer la ville dans cette démarche²⁰⁸.

Des crédits ont été mobilisés au titre de la convention du fonds de concours SORELIF. L'avenant à la convention, du 26 octobre 2000, fait ainsi état d'un montant de 179 645,92 € restant à verser à la commune de Mulhouse. Les services de la préfecture de département, interrogé à ce sujet, m'ont indiqué qu'un versement de 225 000 € avait été effectué à la ville de Mulhouse pour « le programme d'étude d'aménagement de l'axe fluvial dans la traversée de l'agglomération mulhousienne. »

Des lignes budgétaires sont par ailleurs disponibles dans le cadre du programme ATSR, pour l'espace de projet « Agglomération mulhousienne » comme en témoignent les données ci-après²⁰⁹ :

Mesure	Sous-mesure	Montant de la sous-mesure	Etat		Région Alsace	Département du Haut-Rhin
			tot. ****	% d'int.	tot.	tot.
3 – Assurer le renouvellement urbain de l'agglomération	3.2 Réalisation d'opérations de renouvellement urbain : conversion de friches urbaines, opérations de restructuration urbaine	9 MF	2,7 MF	30 %	*	pas d'intervention
7 – Réorganiser les déplacements urbains dans l'agglomération	7.1 Organisation de la ceinture urbaine de Mulhouse et de l'accès à la gare centrale	30 MF	10 MF	33,3% * * *	pas d'intervention	3 MF **
	7.2 Réalisation d'équipements de voirie dans la partie sud de l'agglomération	70 MF	pas d'intervention		pas d'intervention	17,5 MF **

* intervention du Conseil régional envisageable, examinée au cas par cas selon la qualité et l'intérêt des projets

** intervention du Conseil Général plafonnée par action ; taux de subvention à définir

*** taux d'intervention donné à titre indicatif

**** l'affectation des crédits de l'Etat pour chaque mesure est précisée à titre indicatif, les crédits étant globalisés pour l'espace de projet

Source : Bibliographie, document **341**

La consultation du tableau de suivi du programme ATSR au 31 décembre 2004²¹⁰ révèle que trois dossiers ont été programmés au titre de la mesure D.3.2 pour un montant de subvention Etat de 1 399 539,20 €. Bénéficiaire : la ville de Mulhouse avec deux dossiers portant sur l'aménagement de la ZAC de la Fonderie (réhabilitation de locaux pour accueillir un centre d'art contemporain et les archives municipales). Au total et selon les informations fournies par la préfecture de département le 28 janvier 2005, l'Etat a investi 6 millions d'euros pour que le site de cette ancienne friche puisse accueillir une faculté. Seul l'aménagement des abords de cette ancienne friche ne fait pas encore à l'heure actuelle l'objet d'un dossier de demande de financement.

Les trois dossiers en préparation actuellement pour la voie sud (réalisation des trois franchissements ; aménagement de la berge du canal et véloroute ; écluse 41) devraient consommer 3 millions de subvention Etat en 2005 sur l'axe D du programme ATSR. Le faible reliquat de crédits Etat disponible pourrait être consacré ensuite à l'aménagement des cheminements autour de la gare ou à celui des abords de la Fonderie.

²⁰⁸ Il n'a malheureusement pas été possible d'obtenir beaucoup d'informations en la matière (cf. paragraphe supra).

²⁰⁹ cf. Bibliographie, document **341**, extraits du tableau en page 29

²¹⁰ cf. Bibliographie, document **347**

S'agissant du dossier écluse 41, il bénéficiera également du solde de l'enveloppe SORELIF alsacienne et des 400 000 € dégagés par la revente des terrains de l'ancienne emprise. Le bouclage de ce plan de financement a été délicat à obtenir, dans la mesure où le projet était inscrit à la convention départementale d'application d'ATSR, mais sans crédit identifié, ce qui a nécessité une très forte mobilisation des services de l'Etat.

Lors de notre entretien du 28 janvier 2005, Julie WINGTON estimait ainsi que la ville de Mulhouse, pour ces seuls crédits ATSR territorialisés avait reçu 6,7 millions d'euros. La commune a également bénéficié de crédits sur la mesure Inondation (axe A) pour l'aménagement de bassins de rétention.

Par contre, et c'est un point commun avec Besançon, Mulhouse n'est pas parvenu à consommer les crédits 'Paysages urbains' (A.3.1.) qui prévoyaient 304 898,03 € pour la réhabilitation de la friche de la Fonderie (cf. annexe 16, page 10).

2.3. Besançon ou l'émergence de nouvelles réflexions en terme d'aménagement

S'agissant de Besançon, l'article du *Moniteur* du 27 février 1998, précédemment cité²¹¹, indique qu'il « *va falloir notamment retraiter deux friches industrielles et prévoir la reconversion de l'ancien port de commerce.* »

2.3.1. La révision du schéma directeur de 1974

Les réflexions sur la révision du schéma directeur avaient été lancées en 1993-1994 et facilitées alors par la mise en place d'un district. L'abandon du projet de canal Rhin-Rhône à grand gabarit a nécessité que des études complémentaires soient menées.

Le rapport de la mission Villain prévoyait ainsi que, pour l'agglomération bisontine, « *l'étude d'aménagement pourrait comprendre :*

- *l'étude de réhabilitation urbaine du secteur Tarragnoz-Casamène, entre la passerelle Mazagran et le pont de Velotte*
- *l'étude de réhabilitation urbaine du secteur des Près de Vaux (site de la friche industrielle de Rhône-Poulenc)*
- *l'étude stratégique en matière de tourisme fluvial dans la commune de Besançon*
- *l'étude préalable nécessaire à la reconversion du site du port de commerce fluvial.* »²¹²

Un autre article du *Moniteur*, en date du 23 octobre 1998²¹³ précise qu'une « *étude complémentaire à celle diligentée par l'Etat précisera dans le courant de l'automne les orientations concernant la partie urbaine du Doubs. Le pré-projet attire l'attention sur la vallée de l'Ognon « pour l'instant en partie préservée » et le marais de Saône, « dans une situation écologique critique.* » »

Des crédits ont bien été mobilisés dans ce cadre au titre de la convention du fonds de concours SORELIF. L'avenant à la convention, du 26 octobre 2000, fait ainsi état d'un montant restant à verser de 106 543,47 € à partager entre la ville de Besançon (18 293,88 €) et le District du Grand Besançon (88 249,69 €).

Après un réel démarrage des travaux en 1999, et malgré un changement de la donne sur le plan politique, le schéma directeur, qui concerne 68 communes, a été approuvé le 8 mars 2002²¹⁴.

Ce dernier insiste beaucoup sur le développement de l'axe Rhin-Rhône, comme corridor européen²¹⁵, précisant même que c'est l'autoroute A36 qui en « *constitue l'épine dorsale* »²¹⁶. Il

²¹¹ cf. Bibliographie, document **61**

²¹² cf. Bibliographie, document **305**, page 35 (cf. plan de situation en annexe 14, page 1)

²¹³ cf. Bibliographie, document **62**

²¹⁴ cf. Bibliographie, document **356**

²¹⁵ « *Le développement de l'axe Rhin-Rhône, à titre de corridor européen, constitue un enjeu fort pour le positionnement stratégique de l'agglomération bisontine.* » (cf. Bibliographie, document **356**, page 14) « *Un des*

demande également, au regard du retard du ferroviaire sur cet axe, l'augmentation du gabarit de la voie Dijon-Mulhouse.²¹⁷

Surtout, et à la différence de ce qui s'est passé pour Mulhouse, le schéma directeur fait également de « *la valorisation de l'axe récréotouristique de la vallée du Doubs [...] un élément fort du parti d'aménagement.* »²¹⁸

L'aménagement d'un cheminement piétonnier est ainsi prévu, au niveau du site de Prés de Vaux, l'autre rive du Doubs étant longé par la véloroute.

Au delà de la réhabilitation de la voie d'eau et des friches industrielles²¹⁹, le syndicat mixte a posé les bases du réseau des équipements fluviaux à développer²²⁰. La réalisation du port fluvial à Deluz permettra de doter l'agglomération d'un vrai port de plaisance et de réhabiliter par là même une friche industrielle. Cette armature fluviale devra, pour être pleinement efficace, s'appuyer sur un ensemble d'équipements et de services complémentaires (équipements touristiques, culturels et commerciaux notamment) pour assurer les liens vers la vallée.

Ces orientations sur le développement du tourisme fluvial rejoignent celles du schéma de développement du tourisme fluvial Rhône-Saône-Doubs (cf. annexe 14, page 4) et de manière plus générale la stratégie posée dans le cadre de la réflexion initiée dans le cadre du programme ATSR.

2.3.2. Une mise en application difficile

Si le rapport de présentation du schéma directeur²²¹ mentionne que « *le projet de canal à grand gabarit étant abandonné, les communes baignées par le Doubs pourraient voir leur attractivité renforcée grâce à l'émergence de nouveaux projets de développement* », il semble que dans les faits les choses se soient passées différemment.

Nathalie ETAHIRI, en charge de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale à l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon m'a indiqué qu'un territoire pouvait se figer parce que les projets étaient mal déterminés ou qu'ils étaient trop ambitieux, voire parce que les décisions politiques qui les sous-tendaient allaient à l'encontre de la logique intrinsèque du territoire même.

Il ne me semble pas que ce soit le cas pour les partis d'aménagement évoqués précédemment. Mais les contraintes géographiques (la vallée du Doubs est inondable) et les hésitations politiques expliquent pour une large partie que les projets tardent à se mettre en place.

2.3.2.1. La difficile reconversion des friches situées en zone inondable

Le plan de prévention des risques naturels prévisibles prescrit pour la vallée du Doubs établit en effet que beaucoup de terrains de l'ancienne emprise sont situés en zone inondable. Or, « *afin de prévenir toute aggravation des risques d'inondation, le caractère inconstructible des terrains non bâtis dans les zones submersibles doit être maintenu.* »²²²

Au delà du fait qu'il n'y a à l'heure actuelle ni idée forte, ni parti pris d'aménagement pour le site de la friche de Prés de Vaux, cheminement piétonnier sur berge excepté, le PPRI constitue un blocage supplémentaire. Le schéma directeur prévoit en effet que « *dans le cas de restructuration des zones urbanisées comme les friches industrielles (Prés-de-Vaux, Casamène), les réalisations devront*

enjeux est de pouvoir renforcer son positionnement sur l'axe Rhin-Rhône tout en appuyant le développement de ce corridor européen. » (cf. Bibliographie, document 356, page 19)

²¹⁶ cf. Bibliographie, document 356, page 34

²¹⁷ La requalification de l'itinéraire parallèle à l'A36 et la mise au gabarit B1 de la ligne Dijon-Mulhouse font partie des actions soutenues par le programme ATSR (C.1. et C.2.3.).

²¹⁸ cf. Bibliographie, document 356, page 77

²¹⁹ La communauté d'agglomération a étudié quatre d'entre elles et leur remise à niveau (dépollution, viabilisation ...) est envisagée.

²²⁰ cf. annexe 14, pages 3 et 4

²²¹ cf. Bibliographie, document 356, page 15

²²² cf. Bibliographie, document 356, page 115

concilier aménagement urbain et risques d'inondation. »²²³ Une équation d'autant plus difficile à résoudre que la réhabilitation, «*dans un souci de mixité urbaine* »²²⁴ doit mêler activités, habitats et équipements ... Néanmoins, des travaux devraient y être entrepris avant la fin du mandat de l'équipe municipale²²⁵.

La mesure D.5.1., *Espace de projet « Agglomération de Besançon », requalification des friches urbaines* du programme ATSR avait permis, au 31 décembre 2004, de soutenir cinq dossiers :

- un sur la commune de Deluz (première phase de travaux de mise en sécurité et en valeur de la friche industrielle) avec une aide Etat de 165 600 €

- quatre sur la commune de Besançon, dont deux bénéficiant de subventions de l'Etat pour un montant cumulé de 608 583 € (acquisitions de bâtiments sur des friches et déconstruction de divers bâtiments situés dans le secteur de Casamène)

Aucun dossier majeur portant sur une réhabilitation importante de site n'est pour le moment programmé. Pourtant, au delà des crédits de l'espace de projet, la mesure A.3.1. prévoyait une subvention Etat de 762 254,09 € pour la reconversion de la friche des Prés de Vaux.

2.3.2.2. La mise en œuvre du plan de développement du tourisme fluvial en suspens

Alors que l'agence d'urbanisme a effectué un gros travail, s'agissant du développement du tourisme fluvial, l'ancien animateur ATSR de l'agglomération bisontine²²⁶ regrette que «*cela ne prenne pas au niveau des élus* ». Un point de vue nuancé par l'agence d'urbanisme pour qui la frilosité des élus locaux s'explique par le fait qu'ils veulent disposer de garanties quant à la réussite du projet avant de se lancer.

La réhabilitation de la friche en cours sur Deluz (cf. paragraphe supra) constitue néanmoins le point de départ de l'aménagement du port d'agglomération.

Pour le reste, deux dossiers seulement étaient inscrits au 31 décembre 2004 sur la mesure D.5.4., *Espace de projet « Agglomération de Besançon », aménagements d'équipements pour le tourisme fluvial, vert et ludique* du programme ATSR. L'Etat s'est ainsi engagé à hauteur de 400 621,31 € pour des travaux au niveau du musée de Nancray²²⁷ et de la citadelle de Besançon.

Xavier DEGOIS m'a également indiqué, lors de notre entrevue du 19 juillet 2004, que pour ce territoire, désormais, toute l'enveloppe ATSR était bloquée, préemptée par la communauté d'agglomération, qui doit donner son aval aux autres projets alors même que les crédits lui sont nécessaires pour les projets qu'elle met, elle, sur pied. Il est donc vraisemblable en la matière que les crédits encore disponibles²²⁸ seront plutôt affectés aux opérations de restauration des friches, sur lesquelles la communauté d'agglomération a déjà travaillé.

²²³ cf. Bibliographie, document 356, page 115

²²⁴ cf. Bibliographie, document 356, page 122

²²⁵ Source : entrevue du 19 juillet 2004 avec Nathalie ETAHIRI

²²⁶ Xavier DEGOIS, qui travaille désormais au cabinet du Président du Conseil Général du Doubs

²²⁷ musée des maisons comtoises, ouvert depuis 1983, qui a entrepris un programme d'extension sur plusieurs années ; cette seconde tranche concerne la réfection des cheminements, l'aménagement des placettes devant les maisons et la modernisation des réseaux d'assainissement

²²⁸ Le tableau de suivi financier du programme au 31/12/2004 fait état de soldes disponibles de 1 945 134,87 € pour l'Etat, 778 500,49 € pour le Conseil Régional Franche Comté et 2 388 851,47 € pour le Conseil Général du Doubs

IV. LE PROGRAMME AVENIR DU TERRITOIRE ENTRE SAONE ET RHIN (ATSR)

Le projet de canal à grand gabarit abandonné, le Gouvernement a décidé de proposer pour le territoire entre Saône et Rhin concerné un projet de développement durable.

Dominique VOYNET, qui présidait à la gestion de la crise qui a fait suite à l'annonce de l'arrêt du projet, a en effet souhaité que le gel des emprises pendant de si longues années ne soit pas vain.

De faiblesse qu'il était pour le secteur, dans la mesure où il avait empêché de prévoir et/ou de mettre en œuvre des projets, le gel des emprises constituait également une force puisqu'il avait évité des actions dispersées, sans vision d'ensemble.

Partant de ce constat, le Ministre de l'Environnement, rejoignant en cela les conclusions de la mission interministérielle Villain, a souhaité la mise en œuvre d'un programme permettant de rattraper le retard de développement.

Après une présentation des conditions qui ont présidé à la mise en place de ce programme et de son contenu, nous procéderons à une analyse force-faiblesse de ce dernier.

Cet exercice, effectué à la lueur des nombreux entretiens menés au cours de ces deux dernières années²²⁹ et dans une moindre mesure des rapports de l'évaluation à mi-parcours ne se veut en aucun cas exhaustif. L'objectif ici n'est pas de procéder à une évaluation complète du programme, mais bien de mettre en avant quelques unes des conditions nécessaires à la réussite d'un programme de développement durable mené à une telle échelle.

1. La genèse du programme et son contenu

Dans ses conclusions, remises le 10 novembre 1997 au Premier Ministre, la mission Villain, qui avait écarté le principe des compensations financières, préconisait déjà la mise en place d'un contrat de plan spécifique et interrégional : « *La Mission estime que les régions ou les villes concernées devraient bénéficier d'une réelle priorité, qui pourrait [...] prendre la forme d'un contrat de plan interrégional spécifique, tant l'histoire du projet, de sa genèse à sa chute, témoigne d'une responsabilité certaine de l'Etat.* »²³⁰

Une idée qui sera suivie et aboutira à la mise en œuvre d'un contrat de plan spécifique pour les territoires concernés.

1.1. La mise sur pied de ce programme²³¹

Le Préfet de Région Franche-Comté est missionné par Dominique VOYNET, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement pour élaborer, avec l'ensemble des acteurs du territoire concerné un projet de développement durable.

Trois comités interministériels à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT) successifs se penchent sur le berceau du programme, qui se met en place au titre de contrat de plan spécifique sur la période 2000-2006.

En vertu des règles d'équité qui régissent les contrats de plan Etat-Région (CPER)²³², la mise en œuvre d'un programme particulier offrait en effet la possibilité de disposer de crédits supplémentaires.

1.1.1. Le rôle du préfet coordonnateur

Par courrier du 5 décembre 2007, Dominique VOYNET confie au Préfet de la région Franche-Comté la mission de lui « *proposer pour être présenté au Gouvernement un programme portant sur l'ensemble [du] territoire [concerné], répondant à l'objectif d'un développement durable, respectueux*

²²⁹ cf. annexe 15

²³⁰ cf. Bibliographie, document 305, page 60

²³¹ cf. annexe 16, pages 1 à 7

²³² enveloppes normalisées sur la base de critères très précis aux rangs desquels figurent la population, le PIB ...

de l'environnement de cette zone et accordant une attention particulière sans être exclusive aux problématiques du patrimoine naturel et paysager, de la gestion de l'eau, de l'amélioration du cadre de vie urbain, des transports et du développement économique. »

La Ministre y insiste sur la démarche participative de tous les acteurs du territoire : *«L'avenir de ce territoire doit se construire à partir des propositions de ses habitants, des élus, des associations et des acteurs économiques. Je vous demande donc de mener une démarche résolument innovante pour que les divers acteurs qui s'étaient mobilisés à l'occasion du projet de canal s'investissent dans l'élaboration d'un projet de développement durable de ce territoire valorisant tous ces atouts et au premier chef son environnement. Au delà des administrations, collectivités locales, chambres consulaires et universités, vous veillerez à associer à cette démarche l'ensemble des acteurs concernés et notamment les associations. »*

Le préfet-coordonnateur doit remettre, pour le 31 juin 1998 un rapport comportant *«notamment la définition des grandes orientations à mettre en œuvre sur le territoire, les critères de sélection des projets, ainsi qu'un premier projet de programme d'actions et [des] propositions sur les méthodes et moyens pour enrichir ce programme et mettre au point les actions à entreprendre. »*

Dès cette lettre de mission, l'objectif est clairement fixé : *«les actions [doivent pouvoir] se concrétiser dans le cadre du prochain contrat de plan »*. Ceci laisse un an et demi au préfet-coordonnateur ...

Claude GUEANT, alors Préfet de la région Franche-Comté et Anne MEIGNIEN, son Secrétaire Général pour les Affaires Régionales ont effectué *«un bon travail en la matière »*²³³. Ils ont fait leur possible pour comprendre cette notion de développement durable²³⁴ et pour œuvrer pour le programme. Le premier chargé de mission ATSR, Sébastien FOREST, également.

Neuf groupes de travail thématiques ont été mis en place sous le pilotage chacun d'un service de l'Etat et avec la participation de tous les acteurs l'ayant souhaité :

- gestion de l'eau (DIREN Franche-Comté)
- environnement (DIREN Franche-Comté)
- tourisme et loisirs (DRT Franche-Comté)
- agriculture et forêt (DRAF Franche-Comté)
- transport (DRE Franche-Comté)
- friches industrielles (DRIRE Franche-Comté)
- développement économique (SGAR Franche-Comté)
- devenir du canal Freycinet (Service de la Navigation)
- urbanisme et aménagement (DRE Franche-Comté)

A charge pour eux de procéder à un état des lieux de la situation du territoire et des études existantes puis de dégager les principales orientations stratégiques.

La restitution des travaux de ces groupes a eu lieu à l'occasion du premier comité de suivi du projet, le 24 avril 1998.

Sur la base des orientations qui s'étaient dégagées, une vaste consultation des élus, des associations, des acteurs économiques et des habitants a été organisée, au sein des douze secteurs identifiés (Mulhouse, Altkirch, Territoire de Belfort, Montbéliard, Doubs centre, Besançon, Doubs sud, Jura nord, Dôle, Jura sud, Côte d'Or et Saône-et-Loire) par le biais de réunions publiques organisées en mai et juin. Le document de travail réalisé suite au comité de suivi a également été adressé à toutes les communes concernées.

Les remontées de ces deux mois de consultation ont permis la rédaction d'un document présentant les premières propositions d'orientation. Ce dernier, axé autour de quatre thèmes stratégiques (l'eau et le patrimoine, le développement et l'attractivité, les modes de transports et les

²³³ Entrevue du 25 janvier 2005 avec Dominique VOYNET

²³⁴ cf. annexe 17, pages 1 et 2

ressources humaines) et retenant sept espaces de projets a été approuvé lors du comité de suivi qui s'est tenu le 10 juillet 1998, en présence du directeur de cabinet de Dominique VOYNET, retenue par d'autres dossiers.

Comme me l'a confié Sébastien FOREST²³⁵, pendant cette phase d'élaboration du programme, les élus ont eu du mal à comprendre ses objectifs et ils restaient très dubitatifs sur la capacité de l'Etat à apporter des crédits en la matière. D'où une certaine indifférence ou un dialogue difficile car ils demandaient de l'argent au titre d'une compensation et n'étaient pas prêts à s'engager dans une réflexion sur un programme de développement.

Cet état d'esprit a fort heureusement évolué dès le CIADT de décembre 1998, où le montant des crédits a été annoncé.

1.1.2. Les décisions des CIADT de 1997, 1998 et 1999

Le CIADT du 15 décembre 1997 permet de fixer le cadre de l'action gouvernementale. Les quatre objectifs poursuivis pour l'aménagement du territoire²³⁶ nécessite une réorientation des instruments financiers et une révision de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, afin notamment de mieux respecter le territoire.

Ce dernier «ne doit plus être considéré comme une variable d'ajustement de la croissance économique, mais comme une ressource à part entière qu'il convient de valoriser. Son aménagement ne doit plus servir de prétexte à des opérations dépourvues de justifications économiques. La construction du canal Rhin-Rhône est abandonnée.»²³⁷

Ce CIADT fait également l'annonce du lancement de trois programmes d'actions en faveur du développement durable territorial: le plan de développement durable pour le Massif Central, la convention de développement du Pays Basque ... et l'aménagement de la vallée du Doubs, à la suite de la décision d'abandon du canal Rhin-Rhône.

«A la suite de sa décision d'abandonner la liaison à grand gabarit Rhin-Rhône, le Gouvernement a mis en place, durant l'été, une mission d'évaluation des conséquences de cette décision. Le Gouvernement a pris, sur la base de cette mission, une première série de décision.

S'agissant de la clôture de l'opération, il a été décidé de mettre fin au processus d'acquisition foncière ; d'achever les travaux engagés sur la Saône et sur le bief de Niffer-Mulhouse ; de dégager les moyens financiers permettant à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) d'assumer les conséquences de l'abandon du canal ; et enfin de proposer au Parlement les modifications législatives nécessaires.

Au-delà, le Gouvernement confie au ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement le soin d'élaborer un nouveau projet de développement pour la vallée du Doubs. Ce projet associera les collectivités locales et les forces vives des territoires concernés et s'inscrira dans une logique de développement durable respectueux de l'environnement de cette région.

D'ores et déjà, des moyens, à hauteur de 20 MF, seront engagés en 1998, en faveur de la restauration hydraulique et écologique du Doubs et de la lutte contre les inondations.»²³⁸

Ces 20 millions de francs (3 048 980 €), comme me l'a indiqué Sébastien FOREST²³⁹, proviennent du fonds de concours EDF, attribué sur une période de dix ans (1999-2008). Ce dernier a fait l'objet d'une âpre négociation entre le Ministère de l'Environnement et EDF, sans doute au titre des bénéfices financiers conservés par EDF du fait de la non réalisation de l'infrastructure à grand gabarit qui devait être financée par la "rente du Rhône".

²³⁵ lors de notre entretien du 22 avril 2004, époque à laquelle il était Commissaire à l'aménagement du massif du Jura

²³⁶ maillage à partir des agglomérations et des villes moyennes, valorisation de systèmes urbains dans la compétition mondiale, nécessité d'assurer les conditions d'un développement durable et partenariat et mise en œuvre de la démocratie participative

²³⁷ cf. Bibliographie, document 267 (Eléments de compte-rendu disponibles sur le site <http://www.datar.gouv.fr>)

²³⁸ cf. Bibliographie, document 267

²³⁹ entretien du 26 juillet 2004

Lors du CIADT du 15 décembre 1998, le Gouvernement annonce qu'il «*décide d'engager, sur les territoires situés entre la Saône et le Rhin, et notamment le long de la vallée du Doubs, un ensemble de mesures destinées à promouvoir sur ces régions un modèle de développement économique durable, à favoriser la coopération interrégionale et à soutenir les ensembles industriels et urbains confrontés à des mutations industrielles importantes, tout particulièrement sur l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard.* »²⁴⁰

S'agissant du projet de territoire Saône-Rhin, qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de ce mémoire, le gouvernement «*a approuvé le contenu [du programme, tel que transmis en juillet par le préfet-coordonnateur] et il a demandé au préfet de la région Franche-Comté de le finaliser, dans la perspective d'une convention interrégionale qui sera signée entre l'Etat et les collectivités d'ici la fin 1999.* »

Le compte-rendu poursuit en détaillant les quatre séries d'actions autour desquelles s'articulera le programme (cf. annexe 16, page 2) avant de n'apporter des informations en terme d'engagement financier.

« L'ensemble de ces mesures, qui couvriront la période 2000-2006, viendront en complément des contrats de plan des trois régions concernées (Alsace, Bourgogne et Franche-Comté). Elles représentent une enveloppe globale de 3 000 MF, dont 700 MF d'engagement de l'Etat arrêtés par le gouvernement, qui pourront faire l'objet de décisions complémentaires courant 1999, notamment dans le domaine des transports. L'Etat proposera à l'Union Européenne de s'associer au financement de ce programme dans le cadre d'un des Programmes d'Initiatives Communautaires (PIC) qui sera mis en place sur la période 2000-2006. »

Comme me l'a signalé Sébastien FOREST, presque tous les élus du territoire ont été surpris par l'annonce des financements lors du CIADT de décembre 1998 et cela a permis une mobilisation importante en 1999, tant dans le cadre des groupes techniques que des groupes locaux de concertation. Il a ainsi été possible de traduire les orientations ainsi arrêtées en un programme d'actions concrètes et de valider les périmètres des sept territoires²⁴¹.

Un changement d'état d'esprit qui transparait aussi dans le rapport d'information sur *les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône*, enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 15 novembre 1999 :

« I. – conclusions de la mission relatives aux investissements prioritaires sur l'axe Rhin-Rhône

Les partisans comme les adversaires du projet de grand canal Rhin-Rhône, naguère opposés, se sont retrouvés d'accord sur la nécessité de développer sur cet axe une politique volontariste d'aménagement du territoire afin de l'inscrire dans le développement européen et national.

*Il ne s'agit ni d'obtenir une solution alternative au projet abandonné, ni de recevoir un quelconque « dédommagement ». En revanche, [...] il importe que les partenaires et les acteurs des régions traversées par l'axe se rapprochent, à l'orée des décisions sur les contrats de plan et les schémas régionaux d'aménagement du territoire, et au niveau européen sur les fonds structurels. »*²⁴²

Le comité de suivi du 21 mai 1999 a ponctué cette année et permis de faire le point de l'avancée des réflexions, notamment s'agissant des groupes techniques dont le rendu était dépendant de la remise d'études confiées à des cabinets externes²⁴³.

²⁴⁰ Eléments de compte-rendu disponibles sur le site <http://www.datar.gouv.fr>

²⁴¹ Au delà du noyau dur de communes bénéficiaires, des périmètres plus étendus ont été arrêtés pour des raisons thématique (e.g. de l'eau, la gestion des inondations étant plus aisée en considérant un bassin versant dans son ensemble), mais également pour respecter des territoires pré-existants (schéma directeur, intégralité des cantons, pays).

²⁴² cf. Bibliographie, document 193, page 84

²⁴³ expertise des enjeux de la réhabilitation du canal du Rhône au Rhin, étude prospective multimodale de fret sur l'axe Méditerranée-Mer du Nord, schéma directeur de gestion des inondations, enjeux et besoins des entreprises, schéma de développement du tourisme, potentiel de développement des microcentrales, étude Formation – Emplois ...

Les évolutions du projet de territoire, comme la réalisation des aménagements sur la voie ferrée Mulhouse-Dijon, apparues comme prioritaire lors des réunions de concertation, ont été prises en compte lors du CIADT du 23 juillet 1999.

1.2. Le contenu et la mise en œuvre du programme

La convention interrégionale²⁴⁴ entre l'Etat, les Régions et les Départements, Voies Navigables de France, Réseau Ferré de France, l'ADEME et les agences de l'eau a été signée le 29 avril 2000. Elle comprend, outre l'indication des domaines d'intervention, les annexes financières, la liste des communes concernés et la composition des comités mis en place pour assurer le suivi du programme ATSR.

1.2.1. Le contenu du programme

Le programme Avenir du Territoire entre Saône et Rhin se décline donc à la fois de façon thématique, sous la forme de trois axes interrégionaux et de façon territoriale, avec un axe dont le contenu est propre à chacun des sept espaces de projets.

La convention interrégionale s'appuie sur quatre orientations fortes identifiées comme stratégiques par l'ensemble des acteurs au stade de la réflexion préalable :

- préserver et valoriser les atouts patrimoniaux (axe A)
- favoriser le développement endogène et renforcer l'attractivité du territoire (axe B)
- organiser les modes de transport (axe C)
- faciliter l'émergence des projets locaux (axe D)

Six conventions d'application, dont l'objet est de préciser le contenu et les modalités propres à chaque espace de projet ont également été signées par l'ensemble des cofinanceurs :

- convention d'application Alsace (pour les deux territoires de projets Agglomération mulhousienne et Pays du Sundgau)
- convention d'application Aire urbaine
- convention d'application Doubs central
- convention d'application Agglomération bisontine
- convention d'application Nord Jura
- convention d'application confluence de la Saône et du Doubs

Des informations complémentaires sur les actions soutenues figurent en annexe 16, pages 10 à 15.

L'axe D comporte également une huitième orientation, relative à l'animation des espaces de projets et à l'évaluation du programme²⁴⁵.

1.2.2. Le fonctionnement du programme

Si les conventions définissent le type d'actions susceptibles de bénéficier de subventions, le manuel de procédures, élaboré courant 1999, fixe quant à lui les étapes de la vie d'un dossier. Ces dernières sont proches de celles en vigueur pour les fonds structurels européens ou les politiques territoriales (cf. annexe 16, pages 16 et 17).

Les dossiers doivent être déposés par le porteur de projet en sept exemplaires auprès d'un guichet unique²⁴⁶. Le porteur pouvait, dans l'esprit, recevoir l'appui d'un animateur pour la définition du contenu de son projet, sa mise en adéquation avec les objectifs du programme et bien sûr, le montage technique, administratif et financier.

²⁴⁴ cf. annexe 16, pages 7 à 16

²⁴⁵ ligne équivalente aux axes 'Assistance technique' des DOCUP régionaux Objectif 2

²⁴⁶ cf. détail en annexe 16, page 16

En effet, considérant que l'animation était une des conditions majeures de la réussite et de l'exécution d'un programme public, la mesure D8 d'ATSR prévoyait le recrutement d'animateurs territoriaux (un par espace de projet) et d'animateurs transversaux en charge de thématiques comme le développement durable, le tourisme fluvial, l'eau et les milieux naturels. Ces derniers devaient mener à bien la communication et accompagner les porteurs de projets. Comme nous le verrons plus loin, ces postes n'ont pas tous été pourvus et il n'y a pas eu d'animation en continu sur le territoire pendant toute la durée du programme.

Le guichet unique est chargé de s'assurer que le dossier est complet (et le cas échéant de demander les pièces complémentaires), avant de ne délivrer un accusé de réception. C'est lui qui transmet les dossiers aux cofinanceurs potentiels, au service unique et à la trésorerie générale et qui crée le dossier dans la base de données partagée.

Le service unique est alors chargé de vérifier l'éligibilité du projet, son opportunité, son caractère viable ou non, au moyen de la grille de lecture 'développement durable' (cf. annexe 16, page 18) et d'assurer la présentation du dossier en comité de programmation.

La notification de la décision du comité est assurée par l'ordonnateur et si la décision est favorable, le service instructeur prend le relais et établit la convention. Il assure ensuite le suivi des dépenses du maître d'ouvrage et des versements de subvention, avant de ne solder le dossier et de l'archiver.

1.3. Un rendez-vous raté avec l'Union européenne

A Postdam, lors du conseil européen des ministres de l'aménagement du territoire, en 1999, Dominique VOYNET a présenté le dossier *Avenir du territoire Saône-Rhône*. Consciente de son caractère novateur, puisqu'il s'agissait de la première expérience de plan de développement durable menée à une telle échelle au niveau européen, Madame WULF MATHIES, commissaire européen en charge de la politique régionale s'était alors montrée vivement intéressée, et prête à mobiliser des crédits.

La convention ATSR interrégionale 2000-2006 mentionne une « *clause de rendez-vous pour les crédits européens* » :

« La commission européenne n'étant pas en mesure de s'engager en faveur du programme à ce jour, la participation financière de l'union n'a pas pu être précisée. Conformément aux décisions du CIADT du 15 décembre 1998, un engagement à hauteur de 223.4 MF (soit 34 057 110,45 €) est attendu de sa part. Les partenaires financiers du programme conviennent de se fixer une clause de rendez-vous à la fin de l'année 2000 pour constater le niveau des engagements obtenus et si cela s'avère nécessaire pour redéployer ou compléter leurs crédits en fonction des décisions de la commission. »²⁴⁷

Lors de notre entrevue du 25 janvier 2005, Mme VOYNET m'a indiqué qu'au changement de Commission, Michel BARNIER, nouveau commissaire en charge de la politique régionale, avait tout fait pour qu'ATSR ne bénéficie pas de crédits européens. Ce qui fut le cas. D'où des articles de presse assassins, disant que le Ministre de l'Environnement n'avait pas honoré ses promesses et qu'il manquait 34 millions d'euros ...

Si la logique du développement durable commençait alors à être intégrée aux diverses politiques de l'Union²⁴⁸, il faut tout de même signaler que le programme ATSR, de par l'ampleur et la diversité du territoire couvert notamment, pouvait difficilement entrer dans les moules réglementaires de la programmation 2000-2006 des fonds structurels.

Certains projets ATSR ont pu bénéficier de financement européen, parce que réalisés dans des communes listées comme bénéficiaires potentielles de crédits structurels ou en raison de leur adéquation avec les domaines couverts par les Programmes d'Initiatives Communautaires (PIC), mais

²⁴⁷ cf. Bibliographie, document 323, page 21

²⁴⁸ cf. annexe 17, pages 2 et suivantes

il paraît aujourd'hui difficile d'imaginer comment tout le territoire ATSR aurait pu bénéficier d'une enveloppe européenne propre.

Les fonds alloués afin de soutenir la reconversion économique et sociale des zones connaissant des difficultés structurelles le sont région par région et tout le territoire ATSR, n'est pas zoné Objectif 2. Néanmoins, une partie des dossiers de réhabilitation du canal Freycinet, en Franche-Comté, a notamment pu bénéficier de crédits au titre du programme Objectif 2 concerné.

Les PIC, évoqués lors du CIADT de décembre 1998, visent eux à soutenir des actions innovantes dans quatre domaines :

- le développement local en milieu rural (LEADER +), mais au sein de petits territoires, alors qu'ATSR mêle zones urbaines et rurales ; deux territoires du périmètre ATSR bénéficient néanmoins de crédits LEADER +, le Groupe d'Action Local (GAL) du Pays du Sundgau et le GAL du Pays du Doubs central

- la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale (INTERREG III) alors qu'ATSR vise plus à combler le retard de développement d'un territoire national, dans son environnement européen ; néanmoins, des dossiers d'envergure européenne, à l'instar de la véloroute Nantes-Budapest, ont bénéficié de soutien au titre du programme INTERREG III

- la lutte contre les discriminations et les inégalités en relation avec le marché du travail (EQUAL), avec des subventions attribuées sur appels à projets

- la réhabilitation économique et sociale des quartiers en difficulté (URBAN II) ; aucune des villes du territoire Saône-Rhin n'atteint la taille critique pour être confrontée à des difficultés de nature à être retenue au titre de ce PIC²⁴⁹.

Enfin, même si l'un des trois thèmes stratégiques d'intervention soutenus par le fonds européen de développement régional (FEDER) dans le cadre des programmes régionaux d'actions innovatrices (PRAI)²⁵⁰ vise à soutenir le domaine de l'identité régionale et du développement durable²⁵¹, le fait qu'ATSR couvre trois régions rendait de facto toute candidature impossible. Par ailleurs, le caractère innovant des actions inscrites au programme ATSR n'étant pas avéré, aucune des régions concernées ne s'est lancée sur une tentative de dossier connexe. L'Alsace et la Bourgogne ont par contre toutes deux obtenu une enveloppe lors de l'appel à projets 2002-2003, respectivement pour des actions ciblées sur la filière des énergies renouvelables et des technologies bio-environnementales et pour la création d'un pôle européen d'excellence en matière de technologie de l'image et du son.

Alors que Muriel JANEX annonçait lors du comité de suivi du 29 novembre 2002 que « *la problématique des taux d'intervention liée à l'absence de crédits européens [devrait] être abordée dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours* »²⁵², il y a juste eu « *des ajustements au gré des comités régionaux mais à la marge, toute révision globale de la maquette étant exclue.* »²⁵³

2. Les apports du programme

Il n'est pas possible dans le cadre de cette étude de faire le point sur toutes les actions des axes transverses et tous les espaces de projets. Mais il convient néanmoins de mettre en lumière quelques apports du programme au territoire concerné.

²⁴⁹ Les neuf sites français subventionnés dans le cadre de la programmation 2000-2006 sont les suivants : Bastia, Bordeaux, Clichy-Montfermeil, Grenoble, Grigny-Viry Châtillon, Le Havre, Le Mantois, Val-de-Seine et Strasbourg

²⁵⁰ volet A de la génération 2000-2006 des actions innovatrices ; les volets B et C concernant respectivement la création de réseaux et l'identification et la valorisation des meilleures pratiques

²⁵¹ Les deux autres volets sont l'économie fondée sur la connaissance et l'innovation technologique et la société de l'information au service du développement régional. 8 des 18 PRAI français ont une partie de leur enveloppe liée à cette thématique développement durable (cf. annexe 17, page 10).

²⁵² cf. Bibliographie, document 355, page 5

²⁵³ Alban SOUCCAROS (20 avril 2004)

Le point fort incontestable d'ATSR consiste en la remise à niveau du canal. Il nous a également paru utile d'évoquer deux autres projets : la véloroute Nantes-Budapest, dans la mesure où cette dernière concerne, comme le canal qu'elle longe, la totalité du périmètre et qu'elle a été qualifiée de "projet phare" dans le rapport d'évaluation à mi-parcours du programme et la plate-forme de Pagny, dont la Compagnie Nationale du Rhône avait commencé l'aménagement.

Tous les acteurs consultés ont également unanimement fait état d'avancée en matière de structuration des territoires ruraux et de progrès plus mesurés s'agissant de l'intégration de la notion de développement durable, ce qui assurera une transition avec la partie suivante, consacrée aux limites du programme.

2.1. La restauration et la mise en valeur du canal du Rhône au Rhin

Tout à la fois à l'origine du retard de développement de par le projet dont il était le support et trait d'union entre l'ensemble des sept espaces de projets, le canal du Rhône au Rhin bénéficie depuis 2000 d'une remise en état.

2.1.1. Un choix en terme d'aménagement qui risque de se poser ailleurs

Après plus de trente ans sans entretien majeur, le canal était dans un état dégradé, qui, au delà des problèmes de navigabilité, était surtout source de risques en terme de sécurité des biens et des personnes²⁵⁴.

Lors de l'élaboration du programme, une expertise Béture Cérec, a permis de choisir entre quatre scénari :

- la réhabilitation, permettant la poursuite de la navigation commerciale au gabarit Freycinet et le développement de la navigation de plaisance
- la réhabilitation pour la seule activité de plaisance
- le maintien en eau sans activité de navigation
- le comblement du canal

La première solution a été retenue, malgré les charges d'exploitation qu'elle induit et ce en raison des retombées locales escomptées :

	Investissements (MF)	Produits (MF/an)	Emploi (évolution)
Scénario 1	621	56	+ 60
Scénario 2	560	49	+ 25
Scénario 3	386	7	- 100
Scénario 4	366	4	- 175

Source : Diaporama du comité de suivi du 21 mai 1999

Le rapport parlementaire d'information sur les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône, enregistré le 15 novembre 1999 à la Présidence de l'Assemblée nationale, confirme que ce scénario 1 avait bien toutes les faveurs : « *Des besoins se font également sentir en matière d'équipements fluviaux. Ainsi, la remise en conformité du canal Freycinet apparaît nécessaire. M. Pierre Moscovici, ministre délégué chargé des affaires européennes, a d'ailleurs cité « la réhabilitation du canal Freycinet, paradoxalement sous-équipé et sous-utilisé depuis des décennies du fait même du projet de grand canal » parmi les éléments qui lui semblaient prioritaires. Ce canal continue en effet d'accueillir une navigation commerciale de 200 à 300 tonnes en provenance du bassin méditerranéen, notamment avec les ports rhénans de Huningue, Ottmarsheim et de l'Ile Napoléon. En outre, compte tenu des perspectives de développement du tourisme fluvial évoquées notamment par Mme Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, et par M. François Bordry, président de Voies Navigables de France*

²⁵⁴ Faute de crédits, certains effondrements de berge étaient uniquement signalés.

(VNF) qui a précisé que cet établissement public avait « de grandes ambitions touristiques sur le canal du Rhône au Rhin », des aménagements paraissent nécessaires sur le canal Freycinet. »²⁵⁵

Même si la création de VNF a permis d'augmenter significativement les crédits disponibles pour la voie d'eau, et qu'un volet fluvial est apparu dans les contrats de plan Etat Région 2000-2006, la question de l'entretien des canaux au gabarit Freycinet, inutilisables pour le commerce, risque de se poser de manière accrue dans les années à venir sur d'autres territoires.

Et ce d'autant que la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit que le réseau de voies régionales pourra être transféré aux collectivités locales volontaires²⁵⁶.

Il s'agit d'une partie de notre patrimoine mais la question se pose clairement du mode de gestion à adopter. Ne faudra-t-il pas, dans certains cas, faire le choix du comblement pour ne pas engager de dépenses trop importantes ? C'est une vraie question en matière d'aménagement du territoire.

En Bourgogne, le programme LEADER + précédemment évoqué soutient trois territoires qui essayent de se structurer autour d'un canal, dans une logique de valorisation des ressources naturelles et culturelles :

- le canal du Nivernais constitue pour les 3 Pays en projet qu'il traverse une ressource touristique structurante, un patrimoine naturel et culturel à mieux valoriser à partir d'une plus grande coopération des acteurs locaux

- le canal de Bourgogne est support de développement pour deux pays (Auxois, 204 communes et Tonnerrois, 78 communes) qui avaient au départ présentés une candidature unique.

L'expérience semble plus concluante en Nivernais, au regard notamment des opérations qui dans leur grande majorité sont centrées sur le canal. Avec 32 dossiers programmés, le taux de programmation du GAL atteint 46,52 % et le taux de réalisation 25,27 %, au 31 janvier 2005²⁵⁷.

Pour favoriser la ré appropriation du canal par les habitants, un concours vidéo a été lancé sur ce thème et une exposition itinérante a été réalisée. Le programme a également permis de réaliser une étude de faisabilité d'un train bois et d'assurer la communication d'une association qui fait découvrir le canal aux enfants, grâce à des activités de plein air. Pour encourager la rencontre entre populations autour du canal, des randonnées pédestres, visites commentées, fêtes nautiques mais aussi des concerts sont organisés. Par ailleurs, des circuits de découverte ont été mis en place. La mise en valeur et la promotion du canal passent aussi par l'édition d'un ouvrage qui lui est consacré ou la création de l'identité visuelle d'une intercommunalité (logo). Enfin, afin que cette voie d'eau soit aussi vecteur de développement économique, diverses actions permettent la promotion et l'accompagnement de la véloroute. Au delà de l'étude sur un nouveau concept de haltes nautiques ou de la mise en valeur de sites, l'aménagement le plus structurant est sans doute la maison éclusière n° 16. Cette dernière au fil des années accueille de nouvelles fonctions : informations touristiques, borne internet et point téléphone, prise d'eau potable, épicerie et dépôt de pain mais aussi point de location de vélos.

Pour le canal de Bourgogne, la voie d'eau est moins au cœur des actions soutenues. Par ailleurs, les deux GAL ne progressent pas à la même vitesse. Si le rythme de consommation est satisfaisant pour l'Auxois (42 dossiers programmés et 14 refusés pour des taux de 69,83 % de programmation et 40,00 % de réalisation), les projets semblent avoir plus de difficulté à émerger sur le Tonnerrois (10 dossiers programmés et deux dossiers déposés pour des taux de 20,28 % de programmation et 16,77 % de réalisation)²⁵⁸. Le second territoire, plus petit, souffre peut être de la séparation avec l'Auxois puisque le dossier de candidature initial était commun.

²⁵⁵ cf. Bibliographie, document 193, pages 79 et 80

²⁵⁶ cf. annexe 2, pages 13 et 14

²⁵⁷ Ces données correspondent à celles enregistrées dans le logiciel PRESAGE et peuvent donc être en deçà de la réalité si la saisie des dossiers n'est pas effectuée au fil de l'eau.

²⁵⁸ Source : logiciel PRESAGE, base de données du 31 janvier 2005

L'aménagement du centre d'interprétation du canal de Bourgogne et de ces accès, la conversion d'une maison éclusière en site d'hébergement et celle d'une capitainerie en point d'accueil touristique ou l'organisation d'intervilles nautiques sont les principaux projets de l'Auxois en lien avec le canal.

Pour le Tonnerrois, il convient de citer la création de liens entre le canal et le tissu urbain de Migennes (par création d'un espace vert à proximité d'une écluse et réfection des accès devant une halte nautique), commune qui a par ailleurs bénéficié d'une subvention pour une fête du port, visant à promouvoir et dynamiser l'image du canal. Le GAL a également apporté son appui à l'organisation d'un raid VTT, course à pied et canoë sur le canal. Un dossier a par ailleurs été déposé par une commune, qui souhaite requalifier un jardin public jouxtant son port de plaisance et créer des liens entre le canal, le bourg et un site préhistorique dans le cadre de la véloroute.

Lors de l'évaluation finale, il sera sans doute intéressant de dégager le type d'actions potentiellement transférables.

2.1.2. Un financement intéressant

Lors de la préparation du programme, l'enveloppe de 405 MF (61,74 M€) a été allouée afin de permettre d'assurer la navigation de plaisance et de commerce, d'une part en traitant les désordres prioritaires de l'infrastructure, d'autre part en remettant à niveau et en modernisant les équipements du canal.

La convention interrégionale²⁵⁹ ne cache pas que le programme de réhabilitation (A.5.), entièrement financé par l'Etat à hauteur de 205 MF (31,25 M€)²⁶⁰, « *devra être poursuivi par des tranches ultérieures de travaux pour atteindre un état satisfaisant de l'ouvrage.* »

Le programme de modernisation des équipements (B.1.) bénéficie, lui, de contre-parties des collectivités locales²⁶¹. Ce qui a valu de vives réactions des élus, dont la presse locale s'est fait l'écho : « *les collectivités locales participeront financièrement à la mécanisation des écluses ou à l'amélioration de la signalisation des plaisanciers, compétences assumées jusque là par Voies navigables de France.* »²⁶²

Par ailleurs, la maquette du programme indique un apport Etat de 5,1 MF (0,78 M€) pour la véloroute et la subvention aux équipements locaux (B.1.).

Enfin, pour arriver au 405 MF, un programme complémentaire de 50 MF (6,11 M€) est financé à 50 % par VNF sur ses fonds propres et à 50 % par l'Etat au titre des actions en faveur de la qualité de l'eau et de la gestion des milieux aquatiques. Il porte sur la remise en état de la rivière navigable et la réparation des digues du canal dont la rupture entraînerait des risques pour les lieux habités ou industrialisés.

Lors de notre entretien du 23 février 2004, Eric SCHMITT, subdivisionnaire du Service de la Navigation de Mulhouse me confiait que les études menées (infrastructure, paysages, étude halieutique et étude sur la restauration des berges notamment) avaient finalement permis d'évaluer à 700 millions de francs (106,71 M€) les besoins pour permettre de rendre à la voie d'eau un statut comparable à celle des autres voies françaises.

Néanmoins, comme me l'a indiqué François BORDRY, Président de VNF lors de notre entrevue du 6 juillet 2004, « *le financement sur le volet fluvial est intéressant : ATSR permet de réaliser en un CPER ce qui se fait en 30 ans au regard des crédits mobilisés sur d'autres secteurs. Et il ne faut pas regarder cela que sous l'angle d'une juste compensation après des années pendant lesquelles le canal*

²⁵⁹ cf. Bibliographie, document 323, page 13

²⁶⁰ 150 MF Etat – FNADT et 55 MF VNF - FITTVN

²⁶¹ 44,90 MF Etat – FNADT, 50,00 MF VNF – FITTVN et 61,10 MF pour les collectivités régionales et départementales

²⁶² *Saône-Rhin : convention prête* (L'Alsace, 18 décembre 1999)

avait été laissé à l'abandon.²⁶³ Il s'agit avant tout d'un pari sur l'intérêt économique de ce canal (et pas exclusivement du point de vue touristique). »

Et de fait, si l'on rapporte ces 61,74 M€ aux 229 kilomètres concernés, on obtient une intensité d'aide d'Etat de 269 607 € par kilomètre pour la durée du programme, soit 44 934,50 € par kilomètre et par an. Ce qui est effectivement supérieur aux intensités des aides sur les autres canaux français, malgré l'introduction dans la génération de CPER actuels de contrat particulier "voies navigables". Les calculs effectués en Bourgogne²⁶⁴ font en effet état d'une intensité, tous canaux confondus, de 4 443,10 € par kilomètre et par an, presque dix fois inférieure.

D'où un sentiment d'injustice exprimé par certains élus : « *La région Franche Comté n'a jamais rien fait pour ses canaux (alors que Rhône Alpes et Bourgogne investissent depuis des décennies dans les canaux, avec des aides d'Etat comprises entre 20 et 30 %) et le programme paie d'un coup et dans des conditions défiant toute concurrence la remise à niveau ...* »

Une approche évidemment réductrice, dans la mesure où le Grand canal a passé vingt ans sans entretien majeur, avec néanmoins une augmentation des crédits à compter de la création de VNF en 1991 qui permet d'atteindre une intensité d'aides de 2513,20 € par kilomètre et par an, collectivités locales incluses cette fois-ci²⁶⁵.

2.1.3. Le positionnement de Voies Navigables de France en tant que véritable acteur local

Auparavant, les services de la navigation étaient exclusivement consultés pour avis sur les permis de construire en zones submersibles (avis forcément défavorable, d'où des relations difficiles avec les édiles et la population locale). Grâce à ATSR, VNF s'est positionné comme un véritable partenaire du développement local.

Si lors des premières années du programme (2000-2001), un certain manque de confiance était de mise chez les autres partenaires du programme (crainte notamment face à une incapacité à consommer les crédits affectés aux mesures canal), force a rapidement été de constater qu'au contraire VNF était le porteur de projet qui consommait le mieux les crédits.

Comme me l'expliquait Yves PICOCHÉ, directeur adjoint de la direction interrégionale Rhône-Saône de VNF, « *l'établissement public n'a pas de mérite à aller vite dans le cadre du programme et à consommer régulièrement ces crédits car les besoins sont conséquents. De plus, il faut reconnaître que la maîtrise des emprises assure à VNF une facilité de mise en œuvre, ce qui n'est pas le cas des DDE et DRE qui doivent passer l'étape des DUP et autres procédures, retardant ainsi la mise en œuvre des projets.* » Enfin, dernière clé de cette bonne consommation, l'établissement avait investi dès 1999 dans les études, ce qui a permis de démarrer les travaux dès le lancement du programme et au fur et à mesure du rendu des études²⁶⁶.

Au 31 décembre 2004, le tableau de suivi du programme²⁶⁷ fait état de pourcentage de réalisation tous supérieurs à 55 % :

- 65,56 % en Alsace, 65,13 % en Franche-Comté et 99,91 % en Bourgogne pour le volet restauration (A.5.)

- 56,00 % en Alsace, 68,51 % en Franche-Comté et 55,00 % en Bourgogne pour le volet valorisation (B.1.).

Par ailleurs, sur le canal Rhin-Rhône, Voies Navigables de France s'attache à donner un caractère culturel fort, pour que la remise en état ne prenne pas un caractère passiviste. Un concours

²⁶³ En 1995-1996, une convention VNF – région Franche Comté prévoyait néanmoins la restauration des parties du canal Freycinet non concernées par le projet.

²⁶⁴ cf. annexe 18

²⁶⁵ cf. annexe 19

²⁶⁶ La réfection des berges a ainsi réellement débuté en 2003 sur le versant alsacien, une fois les études environnementales disponibles.

²⁶⁷ Document .xls partagé entre les services

d'artiste a été mis en place et un programme de commande publique d'artiste devrait être lancé pour la construction de cabines d'écluses. Cette action, si elle réussit, devrait ancrer Rhin-Rhône dans la modernité et initier des démarches similaires de la part des collectivités de nature à générer du développement économique.

Pour la direction inter-régionale de Lyon, il est certain qu'il y a eu diffusion de l'esprit ATSR et les opérations s'appréhendent désormais dans cette logique développement durable :

- la priorité accordée aux techniques douces en matière de restauration des berges, sauf pour les cas où cela est techniquement impossible, dans le cadre d'ATSR est appliquée également à la Saône, dans le cadre du CPER

- les études engagées sur le boisement permettent désormais de choisir les peuplements arbustifs et arboricoles les plus adaptés (et non de planter du peuplier, arbre à bon rendement comme c'était le cas auparavant) et de travailler à leur implantation (paysagement pour laisser des fenêtres ouvertes permettant de découvrir des sites depuis le canal ...)

- une autre étude a été menée sur la qualité des eaux et la faune piscicole. Elle a mis en évidence la nécessité de recréer des frayères, ce qui peut être fait à moindre coût, alors que précédemment tous les travaux entrepris avaient conduit à la disparition de ces zones pourtant essentielles pour la qualité de la faune piscicole.

Enfin, les actions identifiées comme ayant un caractère structurant sur ce territoire pourront être ensuite diffusés sur d'autres zones par le biais des schémas de développement des voies fluviales.

2.2. Les autres projets "phares" en bonne voie d'exécution

Les deux dossiers suivants, de par leur caractère particulier, ont également retenu notre attention.

2.2.1. La véloroute Nantes-Budapest

La véloroute Nantes-Budapest²⁶⁸ a longtemps eu les faveurs des élus locaux.

Le rapport 2003 du Conseil Général du Doubs présente cette opération comme « *le projet phare* » du programme ATSR²⁶⁹, une notion reprise par le SGAR Franche-Comté lors du comité de suivi du 12 décembre 2003. S'agissant de la négociation pour l'utilisation des crédits libérés par la mobilisation du FEDER en Franche Comté sur le canal, « *Monsieur NODIN [...] attire l'attention sur les efforts de l'Etat pour mobiliser ces crédits sur le projet structurant de la véloroute. Cette initiative constitue un argument supplémentaire pour montrer l'intérêt qu'il porte à ce projet phare du programme.* »²⁷⁰ Le rapport d'évaluation à mi parcours emprunte donc également cette terminologie : « *pour l'instant, des projets phares comme la Véloroute ne sont intégrés que dans ATSR en Franche-Comté.* »²⁷¹

Robert LACROIX, chargé de mission VNF me confiait le 17 septembre 2004 que la véloroute correspond, en Franche-Comté, à une demande sociale et locale forte, au delà des débouchés touristiques escomptés. Il en veut pour preuve les résultats de l'enquête publique menée par le Conseil général du Doubs sur le territoire des 66 communes directement ou indirectement concernées entre le 21 juin et le 23 juillet 2004. « *Il est frappant de constater, à la lecture du document du commissaire enquêteur, le nombre d'observations positives. Ce type de document, qui est plus généralement un recueil de contestations, ne présente pas du tout ce caractère. Les pêcheurs, par exemple, n'y font état d'aucune opposition mais demande simplement à ce que soient prévues des zones de parking.* » Et de conclure : « *Les élus du Conseil Général du Doubs et du Conseil Régional de Franche Comté sont prêts aujourd'hui à mettre en place des financements complémentaires sur cette action qu'ils trouvent désormais intéressante et s'approprient donc.* »

²⁶⁸ cf. annexe 20

²⁶⁹ cf. annexe 20, page 6

²⁷⁰ cf. Bibliographie, document 344, page 3

²⁷¹ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 1, page 19

Sur le versant alsacien, c'est un projet d'envergure qui est salué par la presse : « Parmi les nombreux autres projets thématiques se trouve un projet d'envergure : installer le long du canal du Rhône au Rhin une véloroute européenne sur le chemin de halage. »²⁷²

Pour le Président de VNF, « le fait que la véloroute soit parfois présentée comme le projet phare répond à un effet de mode ... Tout le monde veut développer le tourisme vert, à l'instar de ce qui se passe sur les rives du Danube. Le problème, c'est que généralement les projets ne sont pas structurés réellement pour devenir ce support touristique et ne servent donc, par manque d'aménagements complémentaires, qu'aux promenades du dimanche, ce qui économiquement ne rapporte rien (sauf pour le bar du coin). » Comme François BORDRY me le précisait lors de notre entrevue du 6 juillet 2004, « le développement des véloroutes et autres voies vertes doit bien être complémentaire au développement de la politique fluviale. Si la voie d'eau supporte du trafic, c'est plaisant de la longer ; si elle est sans vie propre, c'est beaucoup moins attirant. »

Par ailleurs, le trafic de plaisance ne peut assumer à lui seul la vocation touristique et la découverte des alentours du canal renforce l'intérêt du tourisme fluvial. Robert LACROIX espère ainsi « que la véloroute jouera le rôle de transition, de trait d'union, pour intégrer vraiment le canal à la vallée. »

Le tracé définitif a été arrêté après une étude d'itinéraire dont la maîtrise d'ouvrage était assurée par VNF. Le parcours emprunte autant que possible les chemins de halage.

Malgré une augmentation sensible des coûts, intervenue depuis la définition de la maquette du programme ATSR, et les montages juridiques parfois complexes en raison du partage des responsabilités entre les collectivités et VNF²⁷³, la mise en œuvre du projet, sous maîtrise d'ouvrage des conseils généraux concernés est en cours.

Un financement européen, de 4 M€ pour la seule zone ATSR, a pu être obtenu par la région Centre au titre du volet transnational du programme INTERREG III B espace du Nord Ouest, sur la priorité 2, *Accessibilité interne et externe de la zone*. Néanmoins, ce dossier *Eurovéloroute des fleuves* n'avait été programmé lors du comité organisé les 27 et 28 novembre 2003 à Bruxelles qu'à la condition que le projet voit un commencement d'exécution dans les 6 mois suivants. Le pari ayant été tenu, la région Centre a reçue la subvention INTERREG en début d'année 2004.

En Bourgogne, en raison de la consommation de la majorité des crédits territoriaux d'ATSR par la plate-forme de Pagny, « les aménagements vont être réalisés en pointillés jusqu'en 2006 » comme me l'a indiqué Gérard CHARTENET, DRE adjoint et chargé de mission au SGAR, le 21 avril 2004.

En Franche-Comté, les économies de FNADT²⁷⁴ et de subventions des collectivités locales réalisées grâce à la mobilisation pendant deux années de crédits FEDER Objectif 2 sur le canal ont été attribuées pour partie aux travaux sur berge pour préparer le terrain à la véloroute et pour des opérations connexes à l'aménagement de cette dernière.

En Alsace, une partie du travail était déjà effectuée. Le projet de véloroute a été pris en compte dans le plan de déplacement urbain de Mulhouse et un dossier va être déposé cette année au titre du programme ATSR pour l'aménagement des berges du canal et de la véloroute (cf. § III.2.2.3.2. supra).

Si tout le monde s'accorde sur le territoire pour dire qu'il reste aux collectivités à poursuivre la mise en œuvre du projet et à en assurer la promotion touristique, l'association Saône et Doubs vivants va plus loin et regrette qu'il n'y ait « pas de volet social d'accompagnement, alors que cela aurait été possible dans le cadre de la valorisation des deux voies parallèles que sont le canal et la véloroute. »²⁷⁵

²⁷² Saône-Rhin : convention prête (L'Alsace, 18 décembre 1999)

²⁷³ cf. annexe 20, page 1

²⁷⁴ pour partie, puisque ces dernières ont également permis la réfection du bief de partage

²⁷⁵ Entretien du 1^{er} octobre 2004 avec Gilles SENE.

2.2.2. La plate-forme multimodale de Pagny²⁷⁶

La zone d'activité concertée (ZAC) *Technoport La porte d'or* a été créée par arrêté préfectoral du 2 juillet 1992 sur une superficie de 140 hectares. L'aménagement et l'équipement de la zone ont alors été confiés à la Compagnie Nationale du Rhône. Interrogé à ce sujet, François BORDRY m'a indiqué qu'il avait « *un avis défavorable au départ lorsque la CNR s'est lancée dans la mesure où l'on ne construit pas la gare fluviale sud d'un canal à grand gabarit avant que ce dernier ne soit réalisé !* » Et d'ajouter : « *70 à 90 millions de francs ont été investis au départ, sans aucune perspective de tonnage.* »

A l'abandon du projet, les travaux n'étaient pas achevés, comme le stipule le rapport de gestion 1997 de la compagnie : « *L'abandon de la construction de la liaison Saône-Rhin a amené la CNR à suspendre l'aménagement de cette plate-forme dans l'attente d'une nouvelle orientation pour ce site comme point d'éclatement de l'axe fluvial Rhône-Saône et comme base d'implantation d'activités. Sur le plan technique, le programme doit d'ailleurs être redéfini, compte-tenu de l'absence de matériaux de remblaiement due au report à une date indéterminée des travaux de rescindement des berges de la Saône.* »²⁷⁷

Conformément aux décisions prises lors du CIADT de décembre 1998, le site et les installations ont été transférés gracieusement par la CNR à l'Etat, qui les a ensuite cédés au franc symbolique à un syndicat mixte d'aménagement, créé pour la circonstance. Ce dernier a concédé à une société d'économie mixte la gestion de la zone.

Lorsque les collectivités locales, qui ont hérité du projet, ont souhaité y implanter une base frigorifique, VNF est monté au créneau auprès de la Région pour vendre le projet d'une zone logistique européenne, à haute valeur ajoutée. Un partenariat élargi entre le syndicat mixte d'aménagement de Pagny, VNF, RFF, la société des autoroutes Paris Rhin Rhône et le port autonome de Marseille a alors permis de positionner le projet comme une plate-forme tri-modale pour conteneurs, inscrite dans le réseau logistique qui se met en place en Europe.

Pour mettre en œuvre ce projet, il a été décidé de faire appel à un opérateur privé, le groupe GAZELEY pour réaliser une plate-forme logistique sur 150 hectares, le Magna Park Pagny (cf. annexe 21, pages 2 à 4).

Le premier bâtiment, de 20 000 m² a été livré en juillet 2004 à But²⁷⁸. Pagny est donc depuis cet été la troisième plate-forme logistique française de l'enseigne. Le groupe prévoit la livraison de certains de ses produits fabriqués dans le sud est asiatique par fluvio-maritimes puis une diffusion dans ses 230 magasins français par trains et camions.

Le technoport comprend également autour de la darse un terminal céréalier, appartenant à un groupement d'intérêts économiques piloté par Dijon-Céréales, et un terminal privé de manutention, appartenant à l'entreprise Nora-Saône, ainsi qu'un port public, dont l'aménagement, en deux phases est d'ores et déjà programmé.

Le premier silo de Dijon-Céréales (30 000 tonnes) est opérationnel depuis cet été. L'expédition des céréales est prévue par voie d'eau.

La PME Nora-Saône a installé un portique fluvial d'une capacité de 30 tonnes à 10 mètres du quai sur le terrain de 30 000 m² qu'elle a acheté en 1998 à la CNR. Cette entreprise assure des opérations portuaires (sel et charbon) à partir du quai public de 100 mètres. Dès que ce dernier aura été consolidé, elle pourra manutentionner des conteneurs grâce à une grue portuaire polyvalente sur pneus.

Le terminal portuaire est propriété de VNF. Les premiers travaux du port public vont permettre la réalisation d'un premier terminal à conteneur d'une superficie d'un hectare. A l'été dernier, un tour de table était encore nécessaire avec les différents partenaires pour finaliser l'ensemble des travaux (embranchement fer, parc à conteneur, éclairage, clôture ...).

²⁷⁶ cf. annexe 21

²⁷⁷ cf. Bibliographie, document 310, page 29

²⁷⁸ La société est locataire pour six ans.

Le développement en cours de cette zone, salué par les articles de presse²⁷⁹ a été rendu possible par les travaux de viabilisation effectués dans le cadre d'ATSR (ouverture de la darse et réalisation de l'embranchement ferroviaire). Les coûts à engager s'étant révélés plus élevés que l'estimation de la convention initiale, une bonne partie de l'enveloppe territoriale du territoire de la confluence Saône-Doubs a également été affectée à ce dossier en plus des lignes budgétaires prévues dans le volet C.3.²⁸⁰

Le trafic ne pourra commencer à être estimé qu'en fin du premier semestre 2005 mais force est de constater que ce que d'aucun considérait comme une aberration peut sans doute, sauf à ce que les performances tri-modales du site ne soient pas à la hauteur, devenir un outil de développement économique de la région.

Des réflexions sont d'ailleurs en cours au sujet du statut à venir du port²⁸¹ et de l'accompagnement social du développement du technoport.²⁸² Il faut enfin trouver un exploitant pour les voies ferrées à l'intérieur de la zone ...²⁸³

Enfin, la parution des textes français d'application de la loi n° 2003-591 habilitant le Gouvernement à simplifier le droit en matière de partenariat public privé pourrait également avoir des impacts positifs sur le développement du site.²⁸⁴

2.3. L'intégration de la notion de développement durable

De l'avis unanime des acteurs, le changement de culture lié à l'introduction de la participation favorise, à des degrés divers en fonction des territoires, la structuration de ces derniers et la création de solidarité.

Néanmoins, les avancées concrètes en matière de développement durable restent mesurées. Si quelques projets sont effectivement exemplaires en la matière, la dimension sociale est la grande absente du programme et peu d'actions innovantes ont été mises en œuvre en matière de conciliation du développement économique et du respect de l'environnement. Néanmoins, la culture du développement durable semble prendre progressivement racine dans les territoires concernés.

2.3.1. Un processus participatif et consultatif, à l'origine de l'émergence de solidarités territoriales

Tous les acteurs interrogés dans le cadre de cette étude ont mis en avant le fait que le programme ATSR avait permis une approche nouvelle par rapport à ce qui se faisait ordinairement en matière de CPER. Le processus de consultation et les nombreuses réunions organisées pendant la phase de préfiguration ont permis d'associer à la conception du programme un éventail plus large de partenaires, et notamment les représentants du monde associatif.

Ensuite, les associations se sont vu offrir la possibilité de siéger aux divers comités. Les associations de protection de la nature participent donc, Bourgogne exceptée, à la vie du programme²⁸⁵.

²⁷⁹ cf. annexe 21, pages 7 à 9

²⁸⁰ cf. le détail en pages 4 à 7 de l'annexe 21

²⁸¹ pourquoi pas une S.A. à laquelle participerait tous les interlocuteurs concernés, ce qui permettrait réellement à chacun de faire entendre sa voix.

²⁸² Le Conseil régional est en train de développer une structure spécifique pour prendre en charge le suivi de Pagny. Il faut en effet gérer la thématique de l'emploi (donc qualification / formation ...).

²⁸³ « Du point de vue ferré, le syndicat mixte d'aménagement de Pagny a bien investi dans un faisceau d'échanges et de réseaux dans la zone. Reste le problème de la mise en exploitation. La SNCF n'a en effet pas vocation à exploiter cette plate-forme. Il convient donc de mettre en place un autre exploitant. Mais s'il est possible qu'un autre opérateur prenne le relais, les cheminots ne sont pas pour et ces derniers savent montrer leur désaccord le cas échéant ... Pour le moment, la SNCF dessert le bâtiment But mais cela ne saurait être que transitoire ... » Pierre PETIT, Gazeley France

²⁸⁴ L'article 6 de cette loi du 2 juillet 2003 permet au Gouvernement de modifier la loi n°85-704 du 12 juillet 1985, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (dite loi MOP) et de créer de nouvelles formes de contrat de partenariat public privé.

²⁸⁵ cf. annexe 16, pages 7 et 8

Une opportunité dont se félicite l'association Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant : « Présents à tous (ou presque) les différents comités (sauf en Bourgogne et en Alsace), y compris ceux concernant l'évaluation, nous nous positionnons donc comme ressource sur des aspects fondamentaux mais aussi un des pouvoirs de décision et en quelque sorte caution de la dimension environnementaliste sans aucune prétention. »²⁸⁶

Tous les acteurs semblent apprécier cette dimension participative du programme, malgré les craintes initiales face à cette petite révolution culturelle ... « On a souvent peur des processus de consultation (lenteur des procédures, entente impossible des partenaires ...), mais finalement, en restant humbles, cela permet des avancées. » « Au niveau de l'ensemble des partenaires, cohésion et vision d'ensemble assez unitaire permettent le consensus lors des comités régionaux de programmation. »

Le programme, en partie grâce à cette introduction de la participation, bienvenue notamment en Franche-Comté après l'épopée du canal où les habitants n'avaient été invités à se prononcer officiellement que tardivement²⁸⁷, a favorisé la structuration de certains territoires. « ATSR a constitué un appui dans le cadre de la mise en place des pays. L'approche territoriale au niveau des sept territoires a permis d'apprendre aux gens à travailler ensemble. »

Néanmoins, l'apport d'ATSR est variable en fonction des territoires. Comme la structuration était déjà en cours pour les entités urbaines, le programme a surtout été utile aux territoires ruraux, là encore à des degrés divers : « ATSR est positif en terme d'organisation territoriale, notamment pour les zones rurales. Dans le Doubs central, la notion de développement durable a ainsi été intégrée dans la démarche de Pays. Le Nord Jura n'est pas sorti de sa rivalité entre communautés de communes. Néanmoins, de bons projets de développement de village y ont été initiés par un agent de la DDE particulièrement sensibilisé à la thématique du développement durable. »²⁸⁸

S'agissant du Pays du Doubs central, cette impression n'est pas forcément partagée par la population. Ainsi, lors de notre entretien du 26 mai 2004, une déléguée agricole du Pays du Doubs central m'a fait part de sa déception : « Je suis déléguée agricole du Pays du Doubs central et je suis déçue ... 70 à 80 personnes assistent à chaque réunion. De belles théories nous y sont assénées, grâce aux diaporamas powerpoint - je hais Bille Gattes. Tout ceci est très encadré et laisse peu de place à l'expression et aux échanges réels. Le développement d'un territoire nécessite que les gens soient mis en mouvement, ce qui ne peut être le cas puisque les réunions n'incitent pas à l'activité ... » Et d'ajouter : « Alors que je n'étais pas pro-canal du tout, j'en viens à regretter son arrêt car il constituait sans doute une chance pour la vallée en terme de développement. [...] Ce qui manque, entre Besançon et Montbéliard, ce sont des élus dynamiques, capables de prendre en main la destinée des territoires. »

Lors de la phase 3 de l'évaluation à mi-parcours²⁸⁹, la cabinet Ernst & Young Entrepreneurs Conseil revient sur cette structuration des territoires²⁹⁰, sans toutefois pousser trop loin son analyse²⁹¹ : « L'impact d'ATSR sur l'organisation des territoires éligibles a été inégal. Il a dépendu essentiellement de la qualité des relations entre acteurs, de la mise en place de l'animation locale ATSR et de l'expérience antérieure en matière d'intercommunalité. »

2.3.2. Des avancées mesurées de la notion de développement durable

La grille de développement durable²⁹², rédigée par un groupe de travail courant 1999, se voulait sans doute à l'époque garante d'un fort respect de cette nouvelle notion.

²⁸⁶ cf. Bibliographie, document 339, page 2

²⁸⁷ 1996

²⁸⁸ Entrevue du 19 juillet 2004 avec Muriel JANEX

²⁸⁹ synthèse et recommandations

²⁹⁰ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 3, pages 17 et 18

²⁹¹ cf. annexe 22 sur les limites de cet exercice d'évaluation

²⁹² cf. annexe 16, page 18

C'était sur le fond une bonne idée mais cela s'est vite avéré très compliqué dans la pratique. Son remplissage était assez subjectif, fonction du service qui la complétait. Heureusement, son caractère discriminatoire n'a pas été conservé longtemps. Néanmoins, elle permet – puisqu'elle doit toujours être renseignée, de sensibiliser les gens au développement durable, voire dans certains cas d'amender à la marge les projets.

Tous les projets soutenus par ATSR ne présente donc pas un caractère durable, ne serait-ce qu'en raison des difficultés à consommer la maquette ... Ainsi, si dans les premières années de mise en œuvre, des dossiers ne rentrant pas dans les critères du programme ont été refusés, face à l'absence de demandes, ils ont fini par être acceptés. D'où un sentiment de frustration de la part de certains gestionnaires : « *En raison des faibles taux de consommation actuels, il est difficile de recentrer l'action sur l'aspect développement durable qui devait être le cœur même du programme.* »

Une des actions sans doute les plus innovantes m'a été citée par Robert LACROIX, chargé de mission VNF à Besançon. La papeterie du Doubs, à Novillars, en amont de Besançon, recycle à 100 % les papiers et cartons usagés et produit des bobines de cartons. Elle procède à de l'assainissement par lagunage, pour respecter ses autorisations de rejet dans le Doubs. Elle a bénéficié pour améliorer les performances de son système de traitement d'un financement au titre du programme ATSR. Ce dernier a permis l'implantation d'une rhizosphère, qui, à terme, pourrait permettre de recycler l'eau usagée ainsi épurée dans le process de fabrication au lieu de la rejeter dans le Doubs.

D'autres projets, bien que moins innovants collent aux objectifs du développement durable²⁹³. C'est le cas des actions de sensibilisation au développement durable qui ont été mises en place sur plusieurs des territoires (sensibilisation aux problèmes d'entretien, de renaturation et de pollution de cours d'eau à destination du grand public et des scolaires ...). Cette sensibilisation constitue en effet un préalable à la diffusion de la notion auprès d'un public large et peut donc favoriser son intégration dans les autres projets qui seront amenés à émerger. Citons également la mise en place d'une plateforme de compostage de déchets verts (Sundgau) et l'opération pilote de collecte sélective des déchets des entreprises, suivie d'une étude préalable pour pérenniser cette initiative (Doubs central).

S'il faut aussi saluer les initiatives de restauration de cours d'eau, avec reboisement des berges et création de fascines, quand le courant notamment ne nécessite pas l'utilisation d'enrochement, l'appui à d'autres travaux écologiques (réouverture de milieux ; préservation de stations d'espèces végétales protégées ; conservation d'une héronnière ; suivi statistique de la régénération naturelle d'un milieu) peut paraître plus discutable dans la mesure où seule la dimension environnementale est ici prise en compte.

L'acquisition de bus fonctionnant au gaz naturel pour véhicules (GNV) pour les communautés d'agglomération du Pays de Montbéliard et de Besançon a parfois prêté à critique. Dans la mesure où cela permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et donc de respecter les engagements de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques²⁹⁴, cela ne me paraît pas choquant.

Par contre, dans beaucoup de dossiers, la plus value développement durable d'ATSR semble absente et l'effet d'aubaine lié à une dotation budgétaire complémentaire semble avoir pris le pas, surtout lorsqu'il s'agit de réaliser des mises à niveau par rapport à des normes, qu'elles soient de sécurité ou de respect de l'environnement ou de réaliser des actions qui auraient dû être mises en œuvre même en l'absence d'ATSR. Citons ainsi :

- les aménagements de sécurité en traversée d'agglomération ou sur des itinéraires routiers
- les travaux d'assainissement (mise aux normes)
- les stations d'épuration
- l'achat de terrains pour protéger des périmètres de protection de captage des eaux

²⁹³ Ces derniers ont été sélectionnés parmi les fiches projets qui étaient disponibles sur le site <http://www.saonerhin.org> avant que ce dernier cesse d'être entretenu puis soit piraté par un site commercial. En effet, le tableau de suivi du programme ne comporte qu'un intitulé de projet et ne permet donc pas d'évaluer systématiquement la teneur des actions supportées.

²⁹⁴ cf. annexe 17, page 1

- la réalisation du document d'objectifs d'un site Natura 2000

Il existe, malheureusement, une dernière catégorie de dossiers que l'on pourrait qualifier "d'anti-développement durable" ou « d'aberration ». Le plus bel exemple est sans doute la salle des fêtes de Dôle, qui, bien que construite en zone inondable, a bénéficié de crédits ATSR dans le cadre du projet global d'aménagement de la rive gauche du Doubs.

L'absence de volet emploi fort est également marquante. Comme cela est indiqué en page 1 de l'annexe 16 ce dernier a disparu entre la proposition du préfet coordonnateur de juillet 1998 et les annonces du CIADT de décembre 1998. Les volets locaux de quatre des conventions²⁹⁵ prévoyait néanmoins de prendre cette thématique en compte. Au 31 décembre 2004, l'analyse du tableau de suivi a permis d'identifier deux dossiers répondant bien à cette thématique (cf. annexe 16, page 16).

Néanmoins, la notion de développement durable est entrée dans les mœurs. Comme me le confiait Julie WINGTON, chef du bureau de l'aménagement du territoire et des affaires européennes à la préfecture du Haut Rhin²⁹⁶, « *la volonté de développement durable, en Alsace, a été entendue. Les dossiers prennent autant que faire se peut cette notion en compte et il existe une réelle sensibilité à cette thématique.* » Une analyse qu'il est possible de corroborer car même les élus sont conscients de cet apport. Ainsi, lors de notre entrevue du 21 janvier 2004, Daniel ECKENSPIELLER²⁹⁷, m'indiquait « *[qu']au delà de l'effet d'aubaine, liée à cette dotation budgétaire complémentaire, attribuée sur une appréciation parfois large ("habillage environnemental"), le programme ATSR a l'énorme avantage de faire émerger des projets portés dans une dynamique de développement durable et donc d'insuffler aux territoires concernés une dynamique qui lui perdurera.* » Le Programme d'Action Stratégique de l'Etat en Région (PASER) Alsace n'étant pas encore disponible sur le site de la préfecture de région, il ne m'a pas été possible de voir dans quelle mesure cette notion avait été intégrée.

En Bourgogne, le PASER évoque « *une gestion des déchets durable et créatrice de valeur* » et la promotion du « *développement durable dans l'action quotidienne de l'Etat.* »²⁹⁸

Le PASER Franche-Comté, dont « *la méthode d'élaboration a été largement participative [...] est fondé sur la volonté de replacer le citoyen au cœur de l'action publique.* »²⁹⁹ Un de ses quatre axes stratégiques, l'axe 2, vise « *la promotion du développement durable et intégré du territoire* ». Il se décline en six actions et doit s'articuler avec le programme d'aménagement du territoire *Développement durable de la vallée du Doubs* qui permettra de prolonger les effets du programme ATSR pour 3 ans (cf. annexe 23).

L'arrivée d'un chargé de mission Développement durable au sein de l'équipe "Politiques territoriales de l'Etat et développement durable" de la DATAR en novembre 2004 est sans doute également un signe positif.

3. Les limites du programme

Lors du premier comité de suivi du projet, le préfet de région Franche-Comté était très optimiste sur l'avenir d'ATSR puisqu'il affirmait que « *le projet se [développerait] sur plusieurs contrats de plan.* »³⁰⁰

Alors que j'ai longtemps estimé que les nombreuses faiblesses du projet dont la moindre n'est sans doute pas son manque de portage politique, y compris au niveau des successeurs de Monsieur GUEANT, laissait à présager que l'initiative ne serait pas poursuivie, me demandant comment seraient contractualisés les crédits 2007-2008 du fonds de concours EDF, l'annonce de la définition d'un

²⁹⁵ agglomération mulhousienne, Pays du Sundgau, Doubs central et Nord Jura

²⁹⁶ entretien du 28 janvier 2005

²⁹⁷ maire de Illzach et alors sénateur du Haut Rhin

²⁹⁸ cf. Bibliographie, document 284, page 17 et 21

²⁹⁹ cf. Bibliographie, document 284, pages 5 et 7

³⁰⁰ cf. Bibliographie, document 319, page 7

programme d'aménagement du territoire *Développement durable de la vallée du Doubs* en Franche Comté semble prouver le contraire³⁰¹.

Il est d'autant plus important d'essayer de lister les points faibles d'ATSR, pour que ces derniers soient évités dans l'avenir.

3.1. Une planification initiale incomplète

Au delà d'un calendrier sans doute trop serré pour parvenir à bâtir un projet structurant et pour disposer d'une réelle évaluation du coût des actions envisagées, le programme a souffert dès sa genèse d'une image assez négative auprès des collectivités.

Le manque de planification est plus marquant encore s'agissant des actions prévues au titre des volets territoriaux, ce qui empêche sur certains des territoires l'émergence de projets structurants et cohérents entre eux.

3.1.1. Un calendrier serré

Malgré l'organisation de réunions dès la décision d'abrogation de la DUP, les acteurs que j'ai eu l'occasion d'entendre font valoir que le projet aurait mérité d'être plus creusé avant d'être mis en œuvre.

Comme nous l'avons vu précédemment, les élus n'ont commencé à s'intéresser au projet que lors de l'annonce de financement au CIADT de décembre 1998. Restait alors moins d'une année pour bâtir un projet structurant sur trois régions et six départements et pour mettre en place les outils de suivi de ce dernier.

Si certaines des actions transverses aux trois régions s'imposaient (rénovation du canal, volet inondation, gabarit B1), la situation était bien différente au sein des sept espaces de projets.

C'est ainsi que certains acteurs dénoncent aujourd'hui le fait qu'ATSR apporte du financement sur un territoire très large mais sans réel projet de territoire.

Comme me l'a indiqué Dominique VOYNET le 25 janvier dernier, «*la phase préparatoire n'a pas été suffisamment approfondie pour que nous sensibilisions tant les élus que la population [à la notion de développement durable] et que nous parvenions à bâtir un programme ad hoc. [De plus], exceptée l'association Saône et Doubs vivants, les autres acteurs présents venaient défendre des intérêts catégoriels (e.g. notamment des chambres des métiers et des CCI).*»

C'est ainsi que sur l'agglomération mulhousienne, la mesure 5.1. relative au soutien du tissu artisanal et commercial, qui ne prévoyait qu'un éventuel appui du Conseil Régional³⁰² n'apparaît plus dans le tableau de suivi du programme. La chambre des métiers avait fait inscrire cette action visant à apporter un soutien aux entreprises et commerces locaux, par le biais de programmes d'information et de formation. En l'absence de soutien des autres acteurs du programme, les chambres des métiers boudent désormais les comités.

Le manque de définition des conventions initiales pose des problèmes tout au long de l'exécution. Comme nous l'avons vu précédemment, pour l'agglomération mulhousienne, le déplacement de l'écluse 41 était bien prévu mais les crédits n'avaient pas été portés dans la maquette. L'examen des comptes-rendus de réunions fait également apparaître des cas d'imputations budgétaires inappropriés pour l'Etat : «*M. CHARTENET³⁰³ explique qu'en examinant plus en détail les moyens de financement consacré en théorie à l'axe A par la convention interrégionale, il est apparu, au regard de la nomenclature budgétaire du ministère de l'Environnement et du règlement d'intervention du Conseil régional, que certaines des quatre sous-mesures de l'axe A1, bien que comportant des*

³⁰¹ cf. annexe 23

³⁰² une « *intervention du Conseil Régional envisageable, examinée au cas par cas selon la qualité et l'intérêt des projets* » (cf. Bibliographie, document **323**, page 29)

³⁰³ chargé de mission Infrastructures au SGAR Bourgogne et DRE adjoint

montants identifiés, ne seraient pas nécessairement financées en pratique, compte tenu d'imputations budgétaires inappropriées pour l'Etat, et d'absence de financement pour le Conseil régional. »³⁰⁴

ATSR apparaît sous-dimensionné à certains acteurs au regard des besoins existant, comme en témoignent les propos d'un salarié du Conseil général du Haut Rhin. « *C'est un programme de portée limitée. Les infrastructures routières connexes au projet de canal seront faites tôt ou tard mais sur une durée supérieure (10 à 20 ans) et avec l'argent des collectivités en lieu et place des recettes EDF-GDF.* » Sans qu'il soit nécessaire de revenir sur le ressenti alsacien, évoqué plus avant, il importe tout de même de nuancer cette position, notamment s'agissant d'EDF, puisque l'entreprise, par le biais du fonds de concours permet de financer les actions de l'axe A du programme.

Enfin, les estimations initiales, qui ont conduit à la maquette annexée à la convention de 2000, se révèlent dans bien des cas trop faibles au regard des montants à engager. Sur le dossier du passage au gabarit B1 de la ligne ferroviaire Mulhouse-Dijon, l'estimation initiale a été revue, avec une hausse de près de 65 % (cf. annexe 5). La véloroute a connu le même sort et VNF doit chercher des financements hors programme pour poursuivre la réhabilitation du canal Freycinet.

3.1.2. Une participation frileuse des collectivités

Les conditions qui ont présidé à la genèse de ce programme, et notamment la notion de compensation ont constitué et constituent encore un frein réel à la mise en œuvre du programme, ce qui se traduit par une participation frileuse des collectivités.

Si le programme ATSR a permis de mobiliser des crédits Etat et établissements publics supplémentaires, les collectivités locales ont souvent joué du double affichage. En matière de budget, la part qu'elles apportent ne vient pas en surplus des politiques qu'elles menaient déjà par ailleurs. Il s'agit donc d'habillage et de communication. Ainsi, un chargé de mission du SGAR Alsace³⁰⁵ m'a indiqué que « *le Conseil Régional d'Alsace et le Conseil Général du Haut Rhin n'apportent pas d'enveloppe supplémentaire pour le Sundgau.* »

Mais certains élus font valoir que l'Etat ne s'est engagé que sur 20 % du total, le reste passant à la charge des collectivités. De plus, sur ces projets, les collectivités paient la TVA. Donc l'Etat récupère la TVA, ce qui vient diminuer par là même son apport ... Ces remarques passent bien évidemment sous silence le fait que plus de la moitié du budget des Conseils Régionaux³⁰⁶, par exemple, provient du budget de l'Etat ...

Les collectivités locales, dont les élus avaient pourtant milité pour obtenir une compensation à l'arrêt du projet de canal Rhin Rhône à grand gabarit, ne sont pas intéressées par le programme ATSR dans la mesure où ce dernier n'est pas porteur en terme d'images. Comme me l'indiquait l'ancien animateur de l'agglomération bisontine, « *elles ne peuvent pas choisir leur taux d'intervention. Elles ne peuvent pas décider seules. Les conventions attributives ne font pas mention de la nécessité de communiquer sur la nature des financeurs ...* ». Rien n'empêche pourtant les collectivités de convoquer la presse lors de l'inauguration de l'un ou l'autre des projets pour y valoriser leur participation, comme c'est le cas sur certains projets soutenus au titre de l'Objectif 2 ou des CPER ...

Le programme ATRS ayant constitué un "choix contraint et forcé", le sentiment de frustration et de mécontentement persiste et la notion de compensation est encore trop présente. Divers acteurs signalent ainsi qu'ils se sentent abusés car ATSR devait être une compensation de l'arrêt du canal Rhin-Rhône mais que beaucoup d'opérations sont sans rapport avec l'économie (installation de bancs publics ...).

Quoi qu'il en soit, le programme ATSR n'a pas permis de combler les dissensions politiques franc-comtoises, ni d'apaiser les élus alsaciens. D'où le vibrant appel du collectif Saône et Doubs vivants à l'occasion de l'évaluation à mi-parcours : « *Il serait donc temps qu'un tel programme recueille une réelle audience parmi ses partenaires : il ne s'agit du projet d'une ministre, ni [d']un*

³⁰⁴ cf. Bibliographie, document 332, page 2

³⁰⁵ entretien du 3 février 2004

³⁰⁶ Avec 186,2 M€, les concours financiers de l'Etat représentent 54 % du budget 2005 du Conseil Régional de Franche-Comté voté le 28 janvier 2005

programme de compensation mais d'un outil que chacun se doit de partager avec responsabilité et conscience, ne serait-ce que par respect des deniers publics, mais surtout dans une vision politique d'avenir. »³⁰⁷

3.2. Une mise en œuvre délicate

Celle-ci se traduit par un taux de programmation très faible. Au 31 décembre 2004, le montant total des crédits programmés depuis l'année 2000 s'élevait à 8,3 M€, soit 31,2 % de l'enveloppe globale. Par comparaison, le plus faible taux de programmation observé pour le programme européen Objectif 2 était de 67,8 % à la même date³⁰⁸, pour un taux moyen de 83,4 % pour les crédits Objectif 2 en France. Pour les trois régions concernés, ces taux de programmation Objectif 2³⁰⁹ sont supérieurs à 85 %³¹⁰, avec des taux de réalisation déjà supérieurs au taux de programmation ATSR (49 % en Alsace, 51 % en Bourgogne et 63,7 % en Franche-Comté).

A cela, plusieurs raisons. Au-delà de l'émergence difficile de projets sur certaines thématiques (mise au gabarit B1 de la ligne ferroviaire Mulhouse-Dijon³¹¹, volet Eau³¹² ...), les engagements maquettés ne sont pas forcément tenus et la complexité des circuits et des procédures ajoute un frein complémentaire au recours au programme.

3.2.1. Des engagements budgétaires difficilement respectés

Les engagements budgétaires, qu'il s'agisse de ceux de l'Etat ou de ceux des collectivités ne sont pas systématiquement respectés.

S'agissant de l'Etat, la globalisation des crédits, souhaitée au départ, n'a pu être mise en œuvre. Elle aurait évité au programme de subir les aléas budgétaires, gel notamment. Par ailleurs, comme me l'a confié une chargée de mission de l'équipe CPER de la DATAR³¹³, « *les crédits sont bien fléchés au niveau des différents ministères mais font l'objet d'une dotation globale CPER / ATSR sans que la part affectée au programme ATSR ne soit clairement inscrite. Ce qui permet au niveau local de ne pas perdre des crédits le cas échéant si ATSR ne venait pas à consommer toute l'enveloppe mais n'est pas sans poser de problème de gestion.* » Un point de vue confirmé par Muriel JANEX, alors chargée de mission en charge du programme ATSR : « *Les relations avec les différents ministères sont difficiles dans la mesure où il n'y a jamais de retour d'information. Les besoins de financement sont transmis par courrier du SGAR. Il n'y a jamais de retour, ni même de copie des autorisations de programme de chaque région et service.* »

Si les chargés de mission successifs avouent ne pas avoir rencontré de problème avec VNF, et le Ministère de l'Équipement jusqu'à fin 2004 s'agissant des actions relatives au canal et aux routes, la participation sur les projets ferroviaires est elle difficilement tenue, pour des raisons de disponibilité budgétaire (cf. annexe 5). S'agissant du FNADT, les premières difficultés ont été rencontrées à compter de 2003³¹⁴. Le budget 2005 devrait être affecté par la DATAR en avril 2005 et Alban SOUCCAROS, chef du bureau développement économique et du développement durable du SGAR Franche-Comté espérait le 24 janvier 2005 recevoir les crédits 2005 avant août (cas de l'année 2004), alors qu'un gel des crédits du titre IV était d'ores et déjà annoncé.

Par ailleurs, tous les ministères ne jouent pas le jeu lors des phases budgétaires, comme me l'a indiqué le premier chargé de mission ATSR, Sébastien FOREST³¹⁵ : « *Le programme ATSR ne faisant*

³⁰⁷ cf. Bibliographie, document 345, page 5

³⁰⁸ région Aquitaine (source : Etat financier au 1^{er} janvier 2005 réalisé par le CNASEA pour le compte de la DATAR)

³⁰⁹ calculés par rapport à la maquette en cours

³¹⁰ 87,4 % pour l'Alsace, 98,9 % pour la Franche-Comté et 105,5 % en Bourgogne

³¹¹ cf. annexe 5

³¹² cf. annexe 24

³¹³ entrevue du 2 avril 2004

³¹⁴ 3 millions d'euros reçus en Franche-Comté au lieu des 8 à 9 demandés pour l'année 2003 et pas de crédits s'agissant de 2004 en juillet 2004

³¹⁵ entretien du 22 avril 2004

pas partie des politiques traditionnelles des Ministères concernés est une des premières victimes des gels budgétaires ... Je reste convaincu qu'il aurait fallu imposer une délégation des crédits dès le début des programmes, à charge pour le Préfet coordonnateur de veiller à la bonne utilisation de ces crédits sur le terrain. »

Mais d'autres ministères traînent les pieds de manière beaucoup plus manifeste ... Ainsi, la Direction Régionale des Affaires Culturelles refuse, en Alsace, de porter quelque dossier que ce soit au titre du programme ATSR. En effet, le phénomène de double affichage évoqué pour les collectivités locales est présent sur quelques mesures (A.4., Archéologie et monuments historiques, B.2.2. et B.2.3. – agriculture et forêt, et B.4., Logements HQE) où les crédits contractualisés par l'Etat (Ministère de la Culture et Ministère de l'Agriculture) étaient compris dans les enveloppes habituelles des ministères concernés.

Suite à l'évaluation à mi-parcours, la suppression, dans un souci de lisibilité, de ces mesures a été envisagée, lors du comité de suivi du 12 décembre 2004. Face aux risques «*[de perdre] des enveloppes contractualisées par les collectivités, qui pour certaines ne se retrouvent pas dans les politiques traditionnelles [et à celui], en période de restriction budgétaire, d'entraîner une diminution des enveloppes régionales pour les crédits des ministères concernés*»³¹⁶, la décision a été renvoyée à une consultation écrite, qui n'a finalement jamais été organisée.³¹⁷

Cela ne favorise pas l'image du programme aux yeux des élus³¹⁸, qui peuvent être tentés de réagir en diminuant également leurs crédits propres. Les réactions des collectivités sont en la matière variables, la palme de la moins coopérative devant néanmoins être décernée, selon les gestionnaires du programme, au Conseil général du Doubs qui «*finance selon ses objectifs propres et n'a pas financé du tout l'animation, sous prétexte que des agents avaient participé à l'élaboration du programme.* »

Par ailleurs, la non fongibilité des lignes de l'Etat, crédits FNADT exceptés, ajoute une contrainte supplémentaire aux dires mêmes des gestionnaires du programme, qui regrette cette absence de souplesse³¹⁹.

Quoi qu'il en soit, l'entrée en vigueur de la LOLF induit des contraintes supplémentaires comme me l'a indiqué Alban SOUCARROS³²⁰. En effet, tous les crédits doivent être soldés à fin 2005 (plus de report possible). Par ailleurs, les services du préfet coordonnateur restaient en attente, fin janvier 2005, de plus de précision s'agissant du Budget Opérationnel de Programme interrégional. Sera-t-il prêt à ATSR ? Mêlera-t-il d'autres politiques (Massif Jura) ?

3.2.2. Des circuits et des procédures complexes

De nombreux interlocuteurs ont mis en avant le fait que les procédures utilisées pour la gestion de ce programme étaient très lourdes et que les petits porteurs rencontraient des difficultés assez conséquentes pour présenter un dossier.

3.2.2.1. La complexité des circuits et des procédures

Le rapport de la seconde phase de l'évaluation à mi-parcours avait déjà mis en avant ce point, évoquant «*des circuits d'instruction des dossiers qui semblent donner satisfaction ... mais un programme considéré comme complexe et lourd.*»³²¹

³¹⁶ document de séance du comité, page 8

³¹⁷ «*La suppression des lignes PMPLEE, CAD, Ministère de la Culture et HQE a effectivement été évoquée pour l'Alsace. Mais la consultation écrite qui devait avoir lieu en début d'année n'a pas été effectuée. En effet, ce retrait des crédits d'Etat, induirait également une diminution des apports des collectivités. Cela n'est donc pas intéressant pour le territoire.* » (Muriel JANEX, 19 juillet 2004)

³¹⁸ Le compte-rendu du comité interrégional de suivi du 12 décembre 2003 relate ainsi que M. DUVERGNET, vice-président du Conseil régional de Franche-Comté «*indique qu'ATSR a fait naître un certain scepticisme lié au décalages entre les prévisions financières et la réalité.* »

³¹⁹ souplesse dont les programmes bénéficieront dans le cadre de l'application de la LOLF

³²⁰ entretien du 24 janvier 2005

³²¹ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 2, page 23

Le guide des procédures du programme ATSR est largement inspiré des méthodes de travail en vigueur pour le suivi et la gestion du programme Objectif 2 (cf. § IV.1.2.2. supra et annexe 16, page 16).

Les critiques formulées à l'égard d'ATSR sont donc quasiment identiques à celles entendues en matière de fonds structurels (montage du dossier complexe pour les petites structures – cf. paragraphe suivant ; procédures longues et peu transparentes pour les porteurs). Il est à cet égard dommage que le cabinet en charge de l'évaluation n'ait pas fait le pendant entre ces deux types de programmation, soumises aux mêmes contraintes en terme de communication et de gestion (cf. annexe 22).

Néanmoins, beaucoup de témoignages ont insisté sur une spécificité ATSR. La maîtrise même du dispositif par ses propres acteurs semble parfois perfectible : « *La complexité de la mise en œuvre administrative ne rend pas ce programme accessible à tous. C'est sans doute une contre-partie de la concertation : chacun voulant apporter sa pierre à l'édifice, on aboutit à une usine à gaz.* »

Le collectif Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant, dans sa note interne de juillet 2003, fait ainsi état de la difficulté qu'ont rencontré les animateurs à devenir opérationnels en évoquant « *l'insuffisance initiale d'un réseau d'animateurs capable de démontrer tout l'intérêt de cette grille (mais la situation s'améliore !)* »³²² Ce qu'indique également de manière sibylline l'évaluation à mi-parcours, « *au début, les animateurs rencontraient des difficultés puisqu'ils étaient jeunes et inexpérimentés et devaient "bien passer auprès des élus".* »³²³

Cette remarque qui peut sembler laconique³²⁴ a toute son importance car cette première expérience professionnelle peut enrichir considérablement les animateurs, une fois passée la phase de distanciation avec leur ancien poste. Si la majorité sont aujourd'hui cadres au sein des agences d'urbanisme qui portaient leur poste, Xavier DEGOIS a rejoint le cabinet du Président du Conseil Général du Doubs. Lors de notre entretien, il m'a paru encore très marqué par son expérience et heureux de pouvoir enfin effectuer des missions valorisantes car donnant lieu à décision et/ou effet immédiat.

A leur prise de poste, les animateurs ont en effet dû apprendre à se débrouiller dans le labyrinthe d'un programme où « *le partenariat entre collectivités locales n'a pas été pensé et où les circuits sont compliqués* » : nécessité d'entrer dans la logique du projet et de savoir quel partenaire peut attribuer des aides, selon quelle intensité sur quel type d'action ... mais aussi contraintes politiques. Le dispositif une fois intégré, il a alors fallu que les animateurs fasse preuve de pédagogie pour faire passer la notion de développement durable, de patience pour aider les porteurs à mûrir leur projet et d'une capacité certaine à accepter des décisions qui pouvaient leur sembler aller à l'encontre du programme même.

A cet égard, la constitution d'un réseau entre les animateurs territoriaux, le collectif Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant (et notamment l'animateur développement durable) et les services du SGAR a permis à chacun de mieux vivre cette première expérience professionnelle grâce aux transferts de compétence rendus possibles par la mutualisation des expériences.

3.2.2.2. Les difficultés des petits porteurs

Les contacts au niveau de petites communes font valoir la difficulté à monter des projets dans des structures parfois dépourvues de secrétaire :

« *Le programme ATSR est utilisé bien en deçà de ses possibilités car peu de projets émergent, ce qui traduit aussi un manque de volonté ... La technocratie est telle qu'actuellement les petites communes ne peuvent pas déposer des dossiers au titre du programme ATSR. Ces derniers sont en effet trop lourds à monter pour des structures où parfois il n'y a même pas de secrétaire ...* »

« *Pour nous, ATSR n'existe plus ; il n'y a plus d'animateur. Lorsque l'on contacte la préfecture, ils nous disent de voir avec ATSR (mais qui ?) !!! [...] ATSR est plus un bureau qu'une source de*

³²² cf. Bibliographie, document 339, page 3

³²³ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 2, page 28

³²⁴ Une analyse de la problématique un peu plus large était là encore possible (cf. annexe 22, page 3).

financement pour nous. Un affichage. On ne sent pas de volonté de la part des gestionnaires.[...] ATSR n'a pas changé grand chose pour la vallée du Doubs. »

« Dans le cadre d'ATSR, nous avons bénéficié de crédits uniquement pour la rénovation d'une fontaine. Le dossier, que Xavier DEGOIS nous a aidé à monter, est passé trois fois en commission !!! »

Et ce malgré l'appui des animateurs, eux mêmes un peu perdu dans les dédales du programme : *« Il est très difficile d'utiliser les crédits ATSR lorsque l'on est un petit porteur. Même les animateurs territoriaux s'y perdaient et l'on peut considérer que les deux premières années ont consisté en l'apprentissage des règles. Pour des porteurs plus aguerris, comme VNF, le montage de dossier était un peu plus complexe que dans le cadre des CPER classiques, mais pas insurmontable. »*

Le contact avec les "technocrates" apporte un éclairage différent : *« La plupart des élus des communes éligibles à ATSR ne se sont jamais frottés aux fonds européens. Comme ils étaient et sont encore parfois dans la logique de compensation, monter un dossier pour demander des crédits leur apparaît superflu. D'où le fait qu'ils dénoncent la complexité des procédures. Force est de constater néanmoins que lorsque des réunions sont organisées pour faire avancer les dossiers, on constate que le problème réside plus dans l'incapacité de préciser le contour exact du projet (qui, quoi, quand, comment, avec quels moyens ...). »*

3.3. Un dispositif de suivi et d'animation perfectible

Le manque de lisibilité, les problèmes de communication et l'animation partielle, couplés à un certain manque de moyens jouent parfois également en la défaveur du programme.

3.3.1. Des problèmes de communication et de lisibilité

Au delà du manque de lisibilité, les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du dispositif d'animation initialement prévu pénalisent le programme, en le rendant peu accessible aux petits porteurs de projets.

3.3.1.1. Un programme qui souffre d'un manque de lisibilité

Trois raisons peuvent a minima expliquer cet état de fait : les concurrences ATSR/CPER, la possibilité de révision des conventions territoriales et leur libre interprétation et la communication qui s'avère insuffisante.

La concurrence entre CPER classiques et ATSR sur certaines mesures est préjudiciable à la mise en œuvre du programme car la valeur ajoutée d'ATSR est alors résiduelle. C'est le cas s'agissant des contrats d'agriculture durable (CAD), qui prennent le relais des contrats territoriaux d'exploitation (CTE) dans le domaine agricole, des actions culturelles et du volet haut qualité environnementale (HQE) en Alsace. Plusieurs acteurs m'ont également précisé que le programme ATSR pouvait être moins intéressant que les autres dispositifs d'aides publiques. Ainsi, dans le Jura, les actions soutenues par l'ADEME et la Région bénéficient d'une participation plus forte hors cadre ATSR.

Comme me l'a indiqué Sébastien FOREST, premier chargé de mission ATSR auprès du préfet coordonnateur, cette absence de séparation était dès l'origine motivée par des considérations financières : *« Nous (moi y compris) aurions dû faire, sans doute, plus d'efforts en terme de séparation des CPER et du programme ATSR mais nous sommes partis du principe qu'un trop grand cloisonnement était une source de risque de perte de financements. En effet, si une mesure bien ciblée n'était pas consommée, les crédits auraient été perdus. »*³²⁵ Ce même souci de préserver des marges de manœuvre financière a conduit à ne pas mettre en œuvre la recommandation du rapport d'évaluation à mi-parcours proposant la suppression d'ATSR de ces niveaux redondants (cf. supra, § IV.3.2.1.).

La possibilité de révision des conventions territoriales pour permettre de prendre en considération certains projets³²⁶ renforce, aux dires de beaucoup des personnes interrogées, l'opportunité : *« Les fiches actions sont mouvantes pour permettre de supprimer des critères afin de*

³²⁵ entretien du 22 avril 2004

³²⁶ cf. annexe 16, page 18

sélectionner des projets ou d'en ajouter de nouveau aux mêmes fins. L'effet d'opportunité est vraiment dominant. »

Les comités rencontrent en effet des difficultés pour mettre en relation les dossiers tels que présentés par les porteurs et les conventions, d'où de nécessaires grands écarts interprétatifs lors de la programmation et des révisions fréquentes des dites conventions.

Néanmoins, force est de constater que des décisions importantes, visant notamment, s'agissant de la Franche-Comté à ne plus soutenir que les projets structurants, qui « *doivent intégrer de manière plus significative la véloroute, le canal et les réalités économiques tout en apportant une réelle plus-value au territoire en terme de cohérence d'aménagement* »³²⁷ devrait permettre de répondre, pour partie, aux critiques relatives à l'absence de vision d'ensemble présidant à la sélection des dossiers.

Enfin, dernier point fréquemment mis en avant, y compris dans l'évaluation à mi-parcours : le programme n'est connu que par les initiés et la communication a été insuffisante.³²⁸

Alors que le rapport d'évaluation à mi-parcours préconisait « *[d']animer le site internet en présentant régulièrement une opération-phare (innovante, partenariale ou créatrice de développement) et en valorisant le témoignage du porteur et du public (le cas échéant), [tout en en simplifiant] le contenu [...] en concentrant les pages d'accueil sur des messages pédagogiques (définition concrète et brève du développement durable au regard du programme, la liste des interlocuteurs et des animateurs en particulier, les objectifs opérationnels du programme) et en ciblant l'information sur les mesures qui présentent encore des disponibilités budgétaires* »³²⁹, il est ainsi regrettable que le site propre au programme n'ait pas été maintenu³³⁰.

3.3.1.2. Une animation partielle du programme

L'évaluation à mi-parcours suggérait « *[d']asseoir définitivement le rôle des animateurs comme interlocuteurs-facilitateurs de référence des porteurs de projets, [...] de compléter la capacité d'animation pour assurer la cohérence des actions structurantes le long du canal (véloroute, réhabilitation, opérations locales) et d'arbitrer sur la création d'une capacité d'animation dans le Sundgau.* »³³¹

Si le Pays du Sundgau dispose enfin d'un poste d'animateur, assuré jusqu'en 2005³³², les animateurs précédemment en poste sur l'aire urbaine, le pays du Doubs central et l'agglomération bisontine n'ont pas vu leur poste renouvelé fin 2003 et l'animateur démissionnaire au niveau du territoire de la confluence Saône-Doubs n'a pas été remplacé (cf. annexe 16, page 19).

Lors de notre entrevue du 25 janvier 2005, Dominique VOYNET m'a indiqué que « *les pires difficultés avaient été rencontrées pour recruter des animateurs au départ.* » Il n'existait en effet pas de fonctionnaires disposant de formation ad hoc et maîtrisant les domaines de compétences nécessaires. « *Le premier poste créé l'a été par embauche de Stéphane LOUKIANOF au niveau de l'association Saône-et-Doubs vivants, Sundgau vivant. Ce dernier était un peu l'interlocuteur clé du programme et les services du SGAR pouvait s'appuyer sur lui. Face à l'absence de recrutement, il a fallu que je me batte pour que les crédits restent disponibles. C'est ce qui a permis de faire porter les postes par des structures intercommunales ou des agences de développement [sur les territoires de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, du Doubs central, de l'agglomération bisontine et de la confluence Saône-Doubs].* »

Les postes d'animation 'Eau et milieu naturel' et 'Tourisme fluvial' n'ont eux, par contre, jamais été ouverts en tant que tels, pour des raisons notamment de portage. Néanmoins, le syndicat

³²⁷ cf. Bibliographie, document 348, page 4

³²⁸ Il convient parfois de nuancer ces informations (cf. annexe 22).

³²⁹ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 3, page 28

³³⁰ cf. annexe 16, pages 21 et suivantes

³³¹ cf. Bibliographie, document 340, rapport de phase 3, page 27

³³² Pour 2006, cela sera fonction des disponibilités budgétaires.

mixte Saône Doubs³³³ a reçu fin 2004 22 000 € pour la création d'une mission d'animation inondabilité sur les territoires des vallées du Doubs central, de l'Allan et de la Savoureuse³³⁴.

Mais alors que les animateurs, territoriaux notamment, commençaient à donner la pleine mesure de leurs moyens, « *l'absence de financement par les collectivités locales de ce volet animation, alors que l'Etat a épuisé son enveloppe* »³³⁵ a conduit dès le printemps 2003 à des non renouvellement de contrats.

Le poste d'animation 'Développement durable' a été le premier à être supprimé, pour raison budgétaire, en mars 2003. Or comme le mentionne le collectif Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant un document interne de l'été 2003, « *un programme de développement durable doit être conçu avant tout comme un programme de sensibilisation, et où les financements en terme de formation, c'est-à-dire relevant du fonctionnement, ne doivent pas faire défaut au regard de ceux d'investissements en terme d'infrastructures et d'équipements.* »³³⁶

Les contrats des quatre animateurs territoriaux arrivant à échéance dans le cours de cette même année 2003 n'ont pas été renouvelés. Le comité de suivi du 12 décembre 2003 a ainsi acté « *la proposition qui est faite d'appliquer le principe de subsidiarité [pour l'animation]* »³³⁷, puisque « *les partenaires ne souhaitent plus financièrement soutenir un tel dispositif.* »³³⁸

L'examen du tableau de suivi financier révèle effectivement que, pour la France Comté, l'Etat a engagé plus de crédits que ce qui était initialement prévu à la maquette³³⁹.

3.3.2. Un manque de moyens

Ce point, qui n'a me semble-t-il pas été mis en exergue par l'évaluation à mi parcours est assez marquant dès lors qu'ATSR est comparé à d'autres programmes et aux dispositifs de gestion associés à ces derniers.

3.3.2.1. Une petite équipe au regard du territoire concerné, soumise à ces changements trop fréquents de chargés de mission

Le rapport d'évaluation à mi-parcours laisse parfois à penser que seule la Franche-Comté est concernée. Ce qui reflète un peu les possibilités de la petite équipe affectée au suivi du programme au sein du SGAR Franche-Comté.

Comme me le précisait Alban SOUCCAROS, « *la coordination du programme inter-régional par le préfet de Franche Comté est difficile. Nous sommes principalement au fait de ce qui se passe dans la région et de manière beaucoup plus parcellaire et lointaine de ce qui se passe en Bourgogne et Alsace.* »³⁴⁰ Faute de temps, les services du préfet coordonnateur ne parviennent plus à assumer le suivi de la rétrocession des emprises.

Par ailleurs, le suivi financier du programme est assuré sur un tableur Excel, ce qui rend toute valorisation de données impossible, comme me l'a confirmé Alban SOUCCAROS le 20 avril 2004 : « *J'ai travaillé à la mise en place d'indicateurs de suivi mais comment valoriser ce travail dans un tableau de suivi Excel ?* » Au delà de cette difficulté, le simple recueil des informations est complexe : « *il est très difficile d'obtenir des informations financières fiables auprès des partenaires, y compris des services déconcentrés de l'Etat. L'absence d'outil de suivi réel pénalise également le programme. Il est dommage qu'à l'origine la décision n'ait pas été prise de créer un logiciel dédié (de type base Access), et ce d'autant qu'un stagiaire avait commencé à défricher le terrain. En tout état de cause, il est trop tard à ce jour pour envisager de reprendre tous les dossiers dans un outil quel qu'il soit ...* »

³³³ établissement public territorial de bassin qui assure le suivi des contrats de rivière, de vallée inondable ...

³³⁴ Cf. annexe 16, pages 19 à 21

³³⁵ entretien du 19 juillet 2004 avec Muriel JANEX, seconde chargée de mission ATSR

³³⁶ cf. Bibliographie, document 339, page 2

³³⁷ cf. Bibliographie, document 344, page 7

³³⁸ cf. Bibliographie, document 343, page 20

³³⁹ cf. annexe 16, page 21

³⁴⁰ entretien du 14 septembre 2004

Les possibilités de contrôle d'un tel tableau sont plus que limitées et il arrive ainsi de trouver des montants saisis en francs alors que le suivi est effectué en euros³⁴¹. Par ailleurs, cet outil ne peut être partagé en temps réel par tous les acteurs du programme.

Le logiciel PRESAGE, utilisé aujourd'hui en France grâce à l'appui du Premier Ministre pour la gestion des fonds structurels européens constitue à cet égard un cadre homogène et unique de gestion des crédits. Des réflexions sont actuellement en cours au sein de la DATAR pour envisager la possibilité de disposer d'un tel outil pour les CPER de la prochaine période de contractualisation.

Dernier point, et non des moindres, les changements de chargés de mission ATSR sont trop fréquents pour ne pas occasionner une perte de mémoire. Muriel JANEX, en poste au SGAR Franche Comté de 2002 à l'été 2004 m'a ainsi conseillé à plusieurs reprises de prendre l'attache de son prédécesseur, Sébastien FOREST. Qu'en sera-t-il demain en l'absence de chargé de mission dédié ?³⁴²

Si ce point est lié à la gestion des carrières des hauts fonctionnaires de l'Etat, il n'en nuit pas moins au suivi des programmes, et ce d'autant plus si ces derniers présentent un caractère novateur. Il faut espérer en la matière que la mise en application de la LOLF, qui va permettre de créer de vrais managers publics soumis à des objectifs de performance s'accompagnera d'une modification de ces habitudes. D'autant que les rares expériences où les chargés de mission suivent un programme de A à Z³⁴³ tendent à montrer la pertinence de cette approche.

3.3.2.2. Une absence de soutien du niveau central et une implication décroissante du préfet coordonnateur

Si dans un premier temps la participation de la DATAR à la mise en place du programme n'a pas été souhaitée, car le chargé de mission en charge de ce dossier était favorable au projet de canal à grand gabarit et pesait donc de tout son poids pour freiner ATSR, comme me l'a indiqué Dominique VOYNET, Muriel JANEX a souffert de son relatif isolement. La DATAR a participé au seul comité de suivi de décembre 2003. Il n'existe pas d'instance, à l'image de celle des chargés de missions Europe et CPER, permettant d'informer les gestionnaires des CPER particuliers³⁴⁴.

L'appui du préfet coordonnateur et de ses services au programme a par ailleurs été variable en fonction des rapports politiques en jeu. *«Le premier préfet, Claude GUEANT et son SGAR, Anne MEIGNIEN, ont effectué un bon travail en la matière. Ils ont fait leur possible pour comprendre cette notion de développement durable et pour œuvrer pour le programme. Le premier chargé de mission, Sébastien FOREST, également. Au changement de préfet, c'est un proche de Monsieur CHEVENEMENT qui a été nommé. Il ne pouvait donc pas s'engager outre mesure en faveur du programme (en mettant par exemple en place une équipe de 10 personnes, ce qui aurait alors été possible au regard des moyens disponibles sur le titre IV) mais le travail était là et le respect de l'esprit aussi. La grille de développement durable était utilisée. Aujourd'hui, le programme n'est plus qu'une poire pour la soif, permettant de satisfaire les élus locaux.»*³⁴⁵

L'observation pendant environ deux ans de ce programme et l'écoute de ses acteurs laisse effectivement à penser que l'implication du préfet coordonnateur est moindre qu'elle n'a été. Ce que traduisait en ces termes Julie WINGTON, lors de notre entretien du 28 janvier 2005 : *«Il me semble que la distance est de plus en plus grande.»*

Bien que cela ne pose pas de problème en terme de gestion, parce que les différentes instances de programmation sont désormais suffisamment au fait des subtilités du programme³⁴⁶, cela pose question à quelques interlocuteurs qui craignent que la perte de la vision globale du programme soit un frein à sa défense et à l'avenir d'ATSR.

³⁴¹ cf. annexe 21, pages 5 à 7

³⁴² Jacques BOURGUET, chargé de mission 'Politique territoriale (pays, agglomérations), crédits FNADT, enseignement supérieur et éducation, justice, massif vosgien' prend le relais depuis cet été sur ATSR.

³⁴³ et notamment celle du Programme National Informatique

³⁴⁴ Contrat RN19, Plan Loire ...

³⁴⁵ entretien du 25 janvier 2005 avec Dominique VOYNET

³⁴⁶ et que les services du SGAR Franche Comté restent disponibles en cas de besoin

Au terme de cette analyse, il semble probable que l'avenir sera régional, comme en témoigne la préparation actuel du programme d'aménagement du territoire 'Développement durable de la vallée du Doubs' par la préfecture de région Franche Comté.

CONCLUSION

La petite note en bas de la page 2 du rapport de la mission interministérielle d'évaluation des conséquences de l'abandon du projet de canal Saône-Rhin³⁴⁷ conserve toute son actualité : « *L'historique du projet de canal devrait être enseigné dans les écoles d'administrations et d'ingénieurs, comme le modèle de prise de décision à ne pas suivre.* » Une relecture qu'il conviendrait de ne pas arrêter à l'abrogation de la DUP tant la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de cette décision recèle elle aussi de leçons.

Mais pour que cette valorisation puisse être entreprise, il conviendrait de disposer d'une mémoire complète. Or, comme me l'ont enseigné les recherches effectuées dans le cadre de ce rapport, ce n'est pas le cas actuellement. Il n'existe ainsi pas de bilan financier global s'agissant des coûts engagés dans le cadre de ce projet. Autre exemple de cette vision partielle des choses, un document de l'association PROMOFLUVIA regrette ainsi qu'en 1997 la solution lorraine n'ait jamais été évoquée ...³⁴⁸ Et pour cause, puisque la branche alsacienne avait été retenue en 1970, même s'il est vrai que le schéma directeur européen de 1996 prévoyait les deux branches, mais avec une priorité à la voie alsacienne.

Ces incertitudes, comme la rétrocession inachevée des emprises, sont dommageables dans la mesure où elles ne permettent pas de dépasser, par l'exposé clair de faits et de chiffres, le ressenti politique encore fort et la mobilisation³⁴⁹ qui entourent toujours ce barreau fluvial³⁵⁰.

Le présent rapport qui a mis en lumière l'ensemble du projet, de son lancement à la phase de rétrocession des emprises et à la mise en œuvre du programme de développement durable qui ont fait suite à son abandon apporte modestement sa pierre au porter à connaissance qui est nécessaire en la matière.

Sans revenir sur l'ensemble des analyses développées, plusieurs points méritent d'être mis en lumière, s'agissant de la politique publique des transports française notamment.

« *Le transport demeure par excellence un champ où s'exerce pleinement la volonté politique.* »³⁵¹ Néanmoins, l'annulation dans un premier temps par un décret de l'exécutif d'une décision législative a été plutôt mal ressentie, surtout s'agissant d'un dossier où le financement Etat était acquis grâce à "la rente du Rhône": « *L'abandon du canal Rhin-Rhône, décidée sans que soit modifiée la loi d'orientation du 4 février 1995 qui disposait que ce projet devait être réalisé en 2010 a pu traduire, aux yeux de certains, une forme de mépris à l'égard de la loi et de la représentation nationale.* »³⁵² Un recours auprès du Conseil d'Etat pour excès de pouvoir a même été introduit par l'association Saône-Rhin voie d'eau 2010. Cette dernière a été déboutée le 5 mai 1999, peu avant que la loi d'orientation et d'aménagement pour le développement durable du territoire du 25 juin 1999 vienne abroger les dispositions de la loi Pasqua.

L'Union européenne consacre moins de 2 % du budget alloué aux réseaux trans-européens de transports pour les projets fluviaux³⁵³. Pourtant l'Europe fluviale existe³⁵⁴ et tourne de plus en plus le

³⁴⁷ cf. Bibliographie, document **305**

³⁴⁸ cf. Bibliographie, document **239**, page 5

³⁴⁹ Alors que je me suis employée à rester la plus objective possible, interrogeant les partisans comme les opposants au projet (les associations des deux bords espérant d'ailleurs me rallier à leur cause ...), je me suis tout de même vue reprochée d'être un suppôt du Ministère des Finances (« *certaines questions, excusez moi, me semblent tendancieuses et marquées par des positions anti-canal pré-établies* »).

³⁵⁰ lettre de mission du sénateur Grignon (cf. annexe 2, page 18), campagne aux élections européennes de mai-juin 2004 du Front National (cf. annexe 25 consacrée aux projets fluviaux 'alternatifs') ...

³⁵¹ cf. Bibliographie, document **213**, page 44

³⁵² cf. Bibliographie, document **187**, introduction

³⁵³ cf. annexe 26

³⁵⁴ cf. annexe 27

dos à la France. Le désintérêt français pour la voie d'eau, sans doute beaucoup plus culturel qu'économique peut donc, dans le cadre de l'élargissement de l'Europe, induire un risque d'isolement. Ceci d'autant plus que la batellerie est trans-communautaire et se joue des frontières. Malgré les problèmes de moyens financiers, peut-on encore se permettre de rester à la marge de ce développement et d'opposer les modes de transports (route/fer/fluvial), voire les tracés entre eux³⁵⁵ ?

A cet égard, le projet Seine-Nord Europe vient ajouter une nouvelle interconnexion de notre réseau avec celui de nos partenaires et l'on ne peut que s'en féliciter.

Voies Navigables de France, à n'en pas douter, a elle tirée les leçons de Rhin-Rhône et les met à profit dans le cadre de ce projet. Elle a veillé dès le départ à bien associer toutes les composantes locales à la définition du projet et la consultation s'est bien passée. Elle saura valoriser les enseignements tirés des aménagements écologiques mis en place sur le bief de Niffer-Mulhouse et veiller à ce que jamais le dossier ne s'enlise entre les différentes phases qui précéderont les ultimes travaux³⁵⁶. Elle sera aidée en la matière par la nomination le 7 février 2005 de Jean-Paul DELEVOYE à la présidence de l'Inland Navigation Europe (INE) qui, espérons le, parviendra par son travail de lobbying à obtenir une nouvelle révision des taux de subvention maximum pouvant être alloués par l'Union européenne aux projets prioritaires du réseau trans-européen de transports.³⁵⁷

En effet, le problème d'investissement reste le nerf de la guerre dans ces grands projets d'infrastructures et il sera d'autant moins aisé de faire appel au secteur privé que l'expérience du tunnel sous la Manche est encore dans tous les esprits ... Les Etats ont refusé de financer cet ouvrage, malgré son importance stratégique. La société Eurotunnel, en charge de l'aménagement, a donc fait appel à des financements privés. Mais les coûts de construction, évalués à 7,3 milliards d'euros³⁵⁸, s'élèvent au final à 16,8 milliards d'euros, avec un trafic bien moindre que le prévisionnel³⁵⁹. Les actions, émises à 5,34 € en novembre 1987 n'en valait donc plus que 0,50 € en mars 2004.

S'il n'est pas envisageable de faire porter tout le poids de la réalisation de ces infrastructures sur le secteur privé, souhaitons néanmoins que la parution des décrets d'application s'agissant des partenariats publics privés facilite l'engagement de fonds autres que publics dans les grands projets et notamment sur leurs aménagements connexes (plate-formes multi-modales ...).

Enfin, un appui politique fort et constant est nécessaire pour faire émerger des projets de grande ampleur. Or défendre des projets de voie d'eau, qui ne seront pas opérationnels avant 20 ou 25 ans n'est pas évident pour les élus, soumis à des cycles électoraux plus courts. D'autant moins évidents que certains grands corps de l'Etat restent hermétiques à l'intérêt de la voie d'eau. Peut être les générations suivantes, plus imprégnées de la notion de développement durable, contribueront-elles à faire évoluer cet état de fait ?

A cet égard et au delà de ces questions transport, des enseignements peuvent également être tirés du programme Avenir du Territoire entre Saône et Rhin.

Le développement durable ne se décrète pas et le concept ne diffuse que lentement. C'est pourquoi il appartient, dans le cadre de la stratégie nationale de développement durable, de veiller à accroître les actions de formation / sensibilisation, non seulement en direction des élus et décideurs mais également à destination du grand public, et ce dès le plus jeune âge. Ceci facilitera l'intégration de cette notion dès la phase de conception des futurs programmes, qui pourront ainsi être plus structurants.

Par ailleurs, il importe de se poser la question du territoire pertinent pour mettre en place des projets de développement durable. Le territoire ne doit pas être trop vaste afin qu'un sentiment d'appartenance (et donc de responsabilité) soit partagé par les habitants et les forces vives. Cette vision

³⁵⁵ cf. annexe 25

³⁵⁶ études d'avant projet (2004-2006) puis décision du ministère compétent (2006) ; enquête publique et DUP (2007) ; études d'exécution et travaux (2008-2012)

³⁵⁷ L'INE est une plate-forme européenne qui a pour ambition d'augmenter la part de marché de la voie d'eau dans le transport des marchandises (cf. annexe 2, page 21).

³⁵⁸ A comparer avec l'évaluation IGF de 7,5 milliards d'euros pour le pharaonique canal Rhin-Rhône

³⁵⁹ 6,6 millions de passagers en 2003 au lieu des 41 millions attendus

commune, construite dans le dialogue, permet ensuite l'émergence plus aisée de dossiers et donc la consommation effective des enveloppes allouées au programme concerné.

S'il était de surcroît possible que la définition des maquettes financières se fassent dans plus de transparence (cf. double affichage actuel) et leur suivi avec plus de sérénité (respect des engagements budgétaires par l'ensemble des partenaires impliqués ce qui évite de porter le flanc aux éternelles mêmes critiques ...), les politiques territorialisées pourraient être sans doute plus efficaces.

A cet égard, s'agissant des fonds publics, l'application de la loi organique relative aux lois de finances qui globalise les crédits au sein des programmes, laissant ainsi aux gestionnaires publics la liberté d'utilisation de ces moyens en contre-partie d'obligations de résultats est sans doute un plus en la matière, bien que les décisions budgétaires restent annuelles.

Souhaitons que la LOLF soit couplée avec une réforme de la gestion des carrières publiques, afin qu'un gestionnaire unique suive un budget opérationnel de programme de A à Z et avec la mise en place, sous le contrôle de l'Agence pour le Développement de l'Administration Electronique (ADAE)³⁶⁰, de réels systèmes de suivi informatique inter-opérables pour toutes les politiques contractuelles.

³⁶⁰ service interministériel placé auprès du Premier Ministre, mis à la disposition du ministre chargé de la réforme de l'Etat, créé par décret du 21 février 2003

LEXIQUE

Affrètement au tour de rôle : système qui a pris fin en janvier 2000. Il consistait à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées, les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux étaient disponibles après leur déchargement. Les transporteurs étaient invités, dans l'ordre de leur inscription au tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux offerts. Ceux qui ne choisissaient pas conservaient néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription.

Alternat : sens unique alterné sur une portion de voie fluviale

Atterrissement : amas de terres et de sables apportés par les eaux ; l'atterrissement est une phase naturelle de l'évolution des roselières vers un milieu fermé

Automoteur : bateau de navigation intérieure motorisé

Barge : grande péniche largement ouverte sur la partie supérieure ; elles sont rassemblées en convois dont le déplacement est assuré par un pousseur

Batillage : succession des vagues provoquées, le long des berges d'un cours d'eau ou d'un canal, par le passage d'un bateau ou par le vent

Benthique : caractérise les organismes vivant au fond des cours d'eau, lacs, rivières et mer

Bief : portion d'un canal ou d'un cours d'eau canalisé comprise entre deux écluses

Biotope : aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions écologiques particulières (sol, climat ...), servant de support physique à des organismes

Biodiversité : caractéristique d'un milieu, dépendant du nombre d'espèces animales et végétales présentes et de leur abondance respective

Coléoptères : ordre d'insectes à métamorphose complète, pourvu de pièces buccales broyeuses et d'ailes postérieures membraneuses protégées au repos par une paire d'élytres rigides, tel que le hanneton, le charançon, la coccinelle

Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) : organisation intergouvernementale créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953 ; elle vise à faciliter le développement des transports intérieurs européens d'importance internationale

Convois poussés : unités fluviales constituées d'une ou plusieurs barges (pouvant le cas échéant être des automoteurs reconvertis) et d'un pousseur

Crue centennale : crue dont la probabilité d'apparition au cours d'une année est de 0,01, soit un risque sur 100

Darse ou Darce : bassin, en particulier d'un port méditerranéen

Débit réservé : débit minimum de la rivière, indispensable à son écosystème, égal à 10 % du débit moyen (cf. loi Pêche de 1984)

Diptères : ordre d'insectes pourvu d'une seule paire d'ailes membraneuses (la seconde paire étant transformée en balanciers servant à l'équilibrage en vol), à pièces buccales piqueuses ou suceuses, tel que la mouche, le moustique ou le taon

Ecluse jumelée : écluse comprenant deux sas et permettant le passage simultané de deux bateaux, un par sens, la vidange d'un sas remplissant l'autre (d'où une réduction de 50 % de la consommation d'eau).

Espèces polyphages des eaux dormantes : espèces peu exigeantes et opportunistes ; leur régime est omnivore et elles tolèrent diverses formes de pollution et de dégradation physique du milieu

Etiage : basses eaux d'une rivière

Eutrophisation : désoxygénation des eaux profondes liée à l'accumulation de débris organiques putrescibles dans les eaux stagnantes, particulièrement sensible en été, lorsque la température de l'eau augmente

Fascines : Technique de génie végétal : des branches sont tressées entre des pieux de bois puis des fagots de jeunes pousses sont posés derrière ce tressage, pour protéger la berge de l'érosion de l'eau.

FITTVN : fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables ; fonds extra-budgétaire créé par l'article 37 de la loi n° 95-115 (dite loi Pasqua) afin de permettre le financement des infrastructures de transport. Il est alimenté par deux taxes, l'une sur les kilowattheures des ouvrages hydroélectriques, l'autre sur les péages autoroutiers³⁶¹. « A la suite de réserves émises par la Cour des Comptes et par la mission d'évaluation et de contrôle quant au manque de transparence et d'efficacité de la gestion des crédits, le FITTVN a été supprimé le 31 décembre 2000. »³⁶² Les taxes qui le finançaient et les crédits ont, à partir de 2001, été budgétisés dans le budget des transports, sur plusieurs lignes budgétaires.

FNADT : le fonds national d'aménagement et de développement du territoire créé par la loi du 4 février 1995 apporte, en investissement comme en fonctionnement, le soutien de l'Etat aux opérations dont la réalisation est essentielle à la réussite d'un projet territorial et intervient en complément des fonds publics et privés mobilisés pour ces opérations. Il est composé de deux sections, l'une générale, l'autre locale, financées par le budget du ministère en charge de l'aménagement du territoire. La section locale du FNADT est composée d'une partie contractualisée, participant au financement de la part Etat du volet territorial des contrats de plan Etat-Région et d'une partie non contractualisée destinée au financement des opérations d'aménagement et de développement durable promues par les acteurs locaux, notamment dans le cadre intercommunal.

Freycinet : Le plan Freycinet, du nom du Ministre des travaux publics de la III^{ème} république qui l'a initié, a été adopté le 5 août 1879. Il visait à porter à un gabarit convenable les canaux et à aménager les zones d'activités rentables, en reliant ces dernières, au besoin, à la voie d'eau. Les péniches de 38,50 mètres, chargées à 250 – 350 tonnes peuvent seules aujourd'hui emprunter les canaux au gabarit Freycinet (petit gabarit actuel).

Gabarit A+ et B1 : Le gabarit ferroviaire A+ ne permet par le transit de convois ayant une hauteur latérale supérieure à 3,9 mètres sur la face supérieure du rail, pour des largeurs de 2,5 mètres. La taille habituelle des camions circulant aujourd'hui en Europe est de 4 mètres de haut et de 2,60 mètres de large, d'où la nécessité de porter le gabarit des tunnels ferroviaires à la norme B1 (anciennement B+), qui dégage 4,18 mètres sur 2,66 mètres. Cette mise au gabarit B1 concerne donc plus spécialement les grands itinéraires trans-européens pour le ferroutage et le transport de grands conteneurs.

Hélophytes : plante affrontant l'hiver avec sa seule souche enracinée dans la vase, alors qu'en phase de végétation, elle développe un appareil aérien dépassant la surface de l'eau (e.g. les Massettes – *Thypha*)

Hémiptères : super-ordre d'insectes possédant un rostre terminé par des pièces buccales servant à piquer et à sucer ; il est décomposé en deux ordres, les hétéroptères et les homoptères, différenciables en fonction de leurs ailes antérieures

Hétéroptères : ordre d'insectes hémiptères, dont les ailes antérieures sont coriaces à l'avant et membraneuses à l'arrière (e.g. punaise, gerris ...)

Hinterland : ensemble des régions situées en arrière d'un port maritime et reliées à ce port par des voies navigables

Homoptères : ordre d'insectes hémiptères, dont les ailes antérieures sont de texture homogène (e.g. cigale, puceron, cochenille ...)

³⁶¹ 0,69€ par kilomètre Source : Livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* (Commission européenne, 2001), page 69

³⁶² Source : *Les comptes des transports en 2001* (DAEI/SES-Insee, septembre 2002), page 174

Hydrophytes : plante dont le système de végétation ne dépasse jamais la surface de l'eau (e.g. les nénuphars)

Ilménite : oxyde naturel de fer et de titane (FeTiO_3)

Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport pour un même transport de marchandises

Interopérabilité : aptitude d'un réseau de transports à permettre la circulation sans rupture de charge

LOLF : La loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001 (2001-692) définit un nouveau cadre juridique, qui réforme en profondeur la gestion publique. 45 missions de budgets permettent d'identifier une politique de l'Etat. Chaque mission englobe plusieurs programmes, eux-mêmes segmentés en actions, qui regroupent les crédits ayant la même finalité. Les 149 programmes constituent le cadre de la gestion opérationnelle des politiques publiques. Au sein de ces derniers, les crédits sont globalisés et peuvent donc être redistribués d'un titre à l'autre et entre actions. En contrepartie, les gestionnaires sont responsables devant le Parlement des engagements qu'ils ont pris sur des objectifs.

Natura 2000 : Le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il assurera le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des Etats membres en application des directives européennes dites "Oiseaux" et "Habitats" de 1979 et 1992.

Office national de la navigation : établissement public mis en place par l'article 67 de la loi de finances du 27 février 1912 ; il sera supprimé et remplacé dans le cadre de la loi de finances pour 1992 par Voies Navigables de France

Palustre : qui vit ou croît dans les marais

Partenariat public-privé (PPP) : ils ont pour objectif de fournir des services publics avec la participation et l'aide financière du secteur privé

Platis : milieu aquatique peu profond, généralement situé près des berges et favorable à la faune et à la flore aquatique

Pousseur : bateau à moteur utilisé exclusivement pour le poussage

Rescindement : modification du tracé des berges au niveau des courbes d'une rivière aménagée pour faciliter la navigation des convois

Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) : l'importance des réseaux transeuropéens (transport, énergie et télécommunications) a été reconnue pour la première fois dans le traité de Maastricht, puisque ces réseaux d'infrastructure sont le complément du marché unique. Le Traité sur l'Union européenne confie ainsi à la Communauté la tâche de contribuer à l'établissement et au développement de ces réseaux.

Rhizosphère : La rhizosphère est une zone d'interactions entre la plante, la microflore et le sol. Développé dans les années 90, le procédé d'épuration par rhizosphère consiste à implanter des roseaux sur des aires de lagunage. Le procédé reproduit le dynamisme autorégulateur d'un véritable écosystème. Les roseaux amènent l'oxygène à travers leurs tiges dans leur système racinaire, ce qui crée les conditions optimales pour la croissance des bactéries. Ces dernières oxydent les impuretés qui se trouvent dans les eaux usées. Et comme le procédé se passe au niveau des racines, des zones aérobies et anaérobies coexistent, permettant des réactions chimiques de différents types et une croissance balancée des bactéries. Le procédé copie les processus autorégulateurs et simples de la nature. L'épuration a donc lieu en deux temps. L'eau usée pénètre horizontalement dans le système et traverse les rhizomes, se débarrassant de ses impuretés organiques. Les phosphates, les sulfures et les nitrates sont extraits des eaux usées et réduits à leurs formes élémentaires. Les métaux lourds sont précipités et fixés dans la matrice du substrat d'où ils peuvent être contrôlés. L'eau qui sort du bassin a été rendue conforme aux normes environnementales en vigueur, à travers un procédé respectueux de l'environnement.

Ripisylve : formation végétale arbustive ou arborée qui croît sur les rives d'un cours d'eau

Rivulaire : qui vit et croît dans les ruisseaux ou sur les bords des cours d'eau

Taxon : unité systématique dans une classification

Tirant d'air : hauteur totale des superstructures d'un navire

Tirant d'eau : distance verticale entre la flottaison d'un navire et le dessous de la quille

Trichoptères : ordre d'insectes à métamorphoses complètes, dont la larve, aquatique, s'entoure d'un fourreau protecteur (e.g. le phrygane)

Vocabulaire spécifique à la voie d'eau :



Source : Bibliographie, document 232

	Spits - Peniche : longueur 38,50 m / largeur 5,05 m / tirant d'eau 2,20 m / capacité de chargement 350 t 14x
	Kempenaar - campinois : longueur 63 m / largeur 6,60 m / tirant d'eau 2,50 m / capacité de chargement 550 t 22x
	Dortmunder : longueur 67 m / largeur 8,20 m / tirant d'eau 2,50 m / capacité de chargement 900 t 36x
	Bateau de transouillage (Ro-Ro) : longueur 110 m / largeur 11,40 m / tirant d'eau 2,50 m 72x
	Bateau citerne : longueur 110 m / largeur 11,40 m / tirant d'eau 3,50 m / capacité de chargement 3 000 t 120x
	Bateau Ro-Ro pour le transport de véhicules particuliers : longueur 110 m / largeur 11,40 m / tirant d'eau 2,20 m / capacité de chargement 600 t 600x
	Neo Kemp : longueur 63 m / largeur 7 m / tirant d'eau 2,50 m / capacité de chargement 32 EVP* 32x
	Bateau conteneur : longueur 110 m / largeur 11,40 m / tirant d'eau 3 m / capacité de chargement 200 EVP* 200x
	Bateau conteneur classe Jowl : longueur 135 m / largeur 17 m / tirant d'eau 3 m / capacité de chargement 470 EVP* 470x
	Convoi poussé (avec 4 barges) : longueur 193 m / largeur 22,80 m / tirant d'eau 2,50 / 3,70 m / capacité de chargement 11 000 tonnes 440x

* EVP = Equivalent Vingt Pieds
Source : IVE

Source : Bibliographie, document 251

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

1. MERLIN Pierre - *Géographie des transports*, Paris, Presses Universitaires de France, 1992
2. MERLIN Pierre - *Les transports en France*, Paris, La documentation Française, 1994
3. DAMIEN Marie-Madeleine - *Les transports fluviaux*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997
4. PARREAUX Pierre - *Le mythe du Grand canal Rhin-Rhône : 40 mensonges*, Paris, Editions CLAC Idf, 1997
5. PANCRACIO Jean-Paul - *Droit international des espaces – air / mer / fleuves / terre / cosmos*, Paris, Armand Collin, 1997
6. CARRERE Gilbert - *Le transport en France*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997
7. BERNOT Jacques, ROCCA SERRA Jacques, SCHREIBER Marc - *Canal Rhin-Rhône : le dossier*, Paris, Economica, 1997
8. SEGUR Philippe - *La responsabilité politique*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998
9. BALESTE-BOYER-MONTAGNE-VILLETTE-GRAS-VAREILLE - *La France : les 22 régions*, Paris, Armand Colin, 2001
10. VLACOS Georges - *Droit public économique français et européen*, Paris, Armand Collin, 2001
11. DELCAMP Alain, LOUGHIN John (sous la direction de) - *La décentralisation dans les Etats de l'Union européenne*, Paris, La documentation Française, 2002
12. MORAND-DEVILLER Jacqueline - *Droit de l'urbanisme*, Paris, Dalloz, 2003

Magazines et articles

13. *La liaison navigable Saône-Rhin, journal de l'ami du canal n° 1 à 7*
14. La liaison fluviale Rhin-Rhône : le maillon manquant de l'Europe des transports, supplément à *Navigation, Ports et Industries*, n° 18/91, octobre 1991
15. Canal Rhin-Rhône : 17 milliards, pour quoi faire ?, *La Tribune*, 3 novembre 1994
16. Rhin-Rhône, qui y croit ?, *L'Usine Nouvelle*, n° 2487, 26 janvier 1995
17. Canal Rhin-Rhône : un pari fou, *Le Nouvel Observateur*, 27 avril 1995
18. Rhin et Rhône se fraient un canal, *Les Echos*, 3 novembre 1995
19. Le canal Rhin-Rhône, vingt ans après, *Le Monde*, 7 mars 1996
20. Dôle bataille contre le pharaonique Rhin-Rhône, *Libération*, 2 mai 1996
21. Flot de critiques sur le canal Rhin-Rhône, *Libération*, 30 mai 1996
22. TGV-Est et Rhin-Rhône : vers un consensus régional?, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 3 juillet 1996
23. « Pharaonique » canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 9 juillet 1996
24. Le canal Rhin-Rhône s'élargit, la contestation aussi, *La Croix*, 9 octobre 1996
25. Le canal Seine-Nord parvient à séduire à force de dialogue, *La Croix*, 9 octobre 1996
26. Canal Rhin-Rhône : le coup de gueule de M. Barre, *Le Monde*, 11 octobre 1996
27. Le feu vert est donné à la réalisation du canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 21 novembre 1996
28. Canal Rhin-Rhône : la consultation publique insiste sur les incertitudes frappantes du projet, *Les Echos*, 28 novembre 1996
29. Rhin-Rhône : expropriations incitatives, *La Tribune*, 29 novembre 1996
30. Le « oui mais » d'Anne-Marie Idrac et de Corinne Lepage au canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 29 novembre 1996
31. Rhin-Rhône : des études complémentaires d'impact, *Le Figaro*, 3 décembre 1996

32. L'impossible canal Rhin-Rhône : la déclaration d'utilité publique expire en juin 1998, *Le Nouvel Observateur*, 9 janvier 1997
33. Raymond Barre et Jean-Claude Gaudin se mobilisent en faveur de l'achèvement du canal Rhin-Rhône, *Les Echos*, 17 février 1997
34. Les cultivateurs, le canal et les technocrates, *L'Express*, 10 avril 1997
35. Petite marée humaine contre le canal Rhin-Rhône, *Le Figaro*, 28 avril 1997
36. Raz-de-marée anti-canal Rhin-Rhône à Montbéliard, *Libération*, 28 avril 1997
37. Dix mille manifestants réunis à Montbéliard contre le projet de canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 29 avril 1997
38. Canal Rhin-Rhône : les opposants sur le pont, *Libération*, 17 mai 1997
39. Rhin-Rhône : les opposants occupent les ponts, *Le Monde*, 18 mai 1997
40. Les opposants au canal Rhin-Rhône ont manifesté dans sept départements, *Le Monde*, 23 mai 1997
41. A Dôle, le grand canal alimente le vote écolo, *La Croix*, 28 mai 1997
42. Une autre manière de faire de la politique, *Le Monde diplomatique*, juin 1997
43. Mme Voynet esquisse les modalités d'abandon du canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 10 juin 1997
44. Le canal Rhin-Rhône à la recherche d'une déclaration d'inutilité publique, *Le Monde*, 13 juin 1997
45. Des députés PS veulent lancer une initiative parlementaire contre le canal Rhin-Rhône, *Le Monde*, 14 juin 1997
46. Après l'abandon du canal Rhin-Rhône : déception des spéculateurs, *Le Monde*, 23 juin 1997
47. Abandon du canal Rhin-Rhône : l'heure est maintenant à l'expertise des conséquences, *Les Echos*, 23 juin 1997
48. Adieu Rhin-Rhône ? ... Non, à bientôt ... , *Le Lloyd*, jeudi 26 juin 1997
49. Un parfum de regret, *Journal de bord, le journal d'informations de la liaison fluviale Saône-Rhin*, juillet 1997
50. Pas de version lorraine du grand canal : l'alternative dite 'Moselle-Saône' ne ferait que 'déplacer les problèmes' de l'option Rhin-Rhône sans rien résoudre estime Dominique Voynet. Entretien., *L'Est Républicain*, 12 juillet 1997
51. Après l'abandon du canal Rhin-Rhône : l'appel de Michel Vauzelle au gouvernement, *Le Figaro*, 13 août 1997
52. Que faire de la manne du canal Rhin-Rhône ?, *La Vie du Rail*, 10 septembre 1997
53. Rhin-Rhône : la démission et les convictions de Raymond Barre, *Le Monde*, 11 octobre 1997
54. Le canal à grand gabarit Rhin-Rhône est enterré, *Les Echos*, 3 novembre 1997
55. L'encombrant héritage du canal Rhin-Rhône : un rapport confidentiel aborde les conséquences de l'abandon du projet, *Libération*, 14 novembre 1997
56. Ecluse de Frouard : vers un canal Moselle-Rhône ?, *Est Républicain*, 21 novembre 1997
57. Raymond Barre et Jean-Claude Gaudin rouvrent le dossier Rhin-Rhône, *Les Echos*, 3 décembre 1997
58. Canal Rhin-Rhône : quelle alternative ? Interview de Guillaume SAINTENY, ancien directeur-adjoint du cabinet de Corinne LEPAGE, *Environnement Magazine*, n° 1563, décembre 1997
59. Raymond Barre et Jean-Claude Gaudin rouvrent le dossier Rhin-Rhône, *Les Echos*, 3 décembre 1997
60. Quelle vallée du Doubs ?, *L'Est Républicain*, 17 décembre 1997
61. Région Franche-Comté : l'après canal Rhin-Rhône, *Le Moniteur*, n° 4918, 27 février 1998
62. Besançon : le nouveau schéma directeur de l'agglomération en bonne voie, *Le Moniteur*, n° 4952, 23 octobre 1998
63. TGV Rhin-Rhône : un projet essoufflé, *Le Pays Franche Comté*, 9 juin 1999
64. C'est notre Rhône, % *Attac, le courriel d'information*, n° 223, vendredi 30 mars 2001

65. Les professionnels plaident pour Seine-Nord, *Le Figaro*, 5 novembre 2001
66. L'Europe menacée de congestion routière, *Est Républicain*, 19 novembre 2001
67. La grenouille contre le poisson : s'estimant « victimes » du fameux autocollant des militants anti-canal, les partisans de Saône-Rhin ont décidé de créer le leur, *Est Républicain*, 21 novembre 2001
68. Seine-Moselle-Rhône : les mois qui viennent seront décisifs, *Navigation, Ports et Industries*, 15 mars 2002
69. Où en est le canal Seine-Nord ?, *La Lettre de Sea-River*, semaine du 18 au 24 mars 2002
70. Aménagement du territoire : vers un canal Saône-Rhin moins « pharaonique » ?, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 14 avril 2002
71. Et le canal ?, *Est Républicain*, 17 avril 2002
72. Grand canal : Claude Girard n'a pas changé d'avis, *Est Républicain*, 12 mai 2002
73. Liaison fluviale Rhin-Rhône, le retour, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 17 mai 2002
74. « On ne refuse pas de suivre Jean-Pierre » : les candidats du Pôle républicain sont prêts « à tracer un autre chemin », voire pour l'un d'eux « à reprendre la construction du grand canal à brève échéance. », *Est Républicain*, 18 mai 2002
75. Ports de Mulhouse-Rhin : un avenir sous bannière CCI, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 26 juin 2002
76. Mulhouse : débat autour du canal à grand gabarit ..., *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 26 juin 2002
77. Un Grand canal refait surface, *L'Alsace*, 29 juin 2002
78. Canal Rhin-Rhône : un dossier insubmersible, *Le Progrès*, 29 juin 2002
79. Trafic fluvial: pour gagner la bataille du temps, *L'Ami Hebdo*, 30 juin 2002
80. Come-back épicé pour le dossier Rhin-Rhône, *Navigation, Ports et Industries*, 30 juin 2002
81. L'Union Européenne des CCI lance un appel au Gouvernement français en faveur de la relance du projet d'une liaison fluviale «Saône-Doubs-Rhin », *communiqué de presse de l'Union Européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie Rhin, Rhône, Danube, Alpes*, 2 juillet 2002
82. Liaison fluviale et motion favorable, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 3 juillet 2002
83. Relance du Grand canal, acte I, *L'Alsace*, 3 juillet 2002
84. Plaidoyer de l'Union européenne des CCI pour la liaison Saône-Rhin, *Le Lloyd*, 5 juillet 2002
85. Grand canal : une lettre sans méandres à Raffarin, *Est Républicain*, 10 juillet 2002
86. Canal Rhin-Rhône à grand gabarit : le député Hillmeyer plaide pour, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 11 juillet 2002
87. Le canal Rhin-Rhône ressort la tête de l'eau, *Libération*, 11 juillet 2002
88. Conseil municipal Mulhouse : voie d'eau dans le TGV, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 16 juillet 2002
89. Grand gabarit, *Est Républicain*, 16 juillet 2002
90. Canal Rhin-Rhône : « Ne pas rouvrir le débat », *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 17 juillet 2002
91. Pourquoi le projet de canal Rhin-Rhône refait surface, *Rail & Transports*, 17 juillet 2002
92. Non au canal Rhin-Rhône : le gouvernement favorise un projet compatible avec le développement durable, *Métro, édition Marseille*, 18 juillet 2002
93. Le Sénat tente de repêcher le projet de canal Rhin-Rhône, *Les Echos*, 19 et 20 juillet 2002
94. Le Sénat veut réanimer le canal, *Est Républicain*, 20 juillet 2002
95. Seine-Moselle-Rhône salue le rapport du Sénat, *L'Alsace*, 21 juillet 2002
96. Grand canal : les derniers clapotis d'un feuilleton-fleuve ?, *Le Progrès*, 21 juillet 2002
97. Relance d'une ineptie : la canal Rhin-Rhône, *Débat Démocratique Discipliné*, 23 juillet 2002
98. Grande tablée autour de François Loos, *L'Alsace*, 25 juillet 2002
99. Marseille : premier contrat de progrès fluvial, *Le Marin*, 26 juillet 2002
100. Grand canal : c'est toujours non, *Est Républicain*, 28 juillet 2002

- 101.** Les transports sous pression budgétaire, *La Croix*, 8 août 2002
- 102.** Grands travaux : retour sur les études !, *Est Républicain*, 8 août 2002
- 103.** Transports : les projets sur la sellette, *La Gazette*, 26 août 2002
- 104.** Jean-Pierre Raffarin rassure les élus sur le TGV Rhin-Rhône, *Dépêche AFP*, 04 novembre 2002
- 105.** Transport fluvial : du port à port au porte à porte, *L'inter-consulaire, e-mag des CCI*, novembre-décembre 2002
- 106.** Le Conseil régional prêt à mettre les crédits routiers du CPER à disposition des départements et à faire l'avance à l'Etat des crédits pour les dernières études du Lyon – Turin, *Service Presse Région Rhône-Alpes*, 20 décembre 2002
- 107.** Infrastructures des transports : un groupe à haut niveau présidé par Karel Van Miert identifiera les projets prioritaires du réseau transeuropéen dans l'Union élargie, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/03/23*, 10 janvier 2003
- 108.** Direction interrégionale VNF de Strasbourg : activité record, en 2002, sur Niffer-Mulhouse, *Navigation, Ports et Industries*, 15 février 2003
- 109.** Sauver le fret ferroviaire, ou la nouvelle bataille du rail, *Le Monde*, 12 mars 2003
- 110.** La Région Rhône-Alpes prête à participer à la politique nationale et européenne des transports, *Service Presse Région Rhône-Alpes*, 18 avril 2003
- 111.** Une nouvelle gestion et de nouveaux mécanismes de financement pour les réseaux transeuropéens de transport, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/03/560*, 23 avril 2003
- 112.** Transports : les propositions de la DATAR, *La Gazette*, 28 avril 2003
- 113.** Liaison Rhin-Rhône : une communication grand gabarit, *Le Progrès*, 19 mai 2003
- 114.** Quels transports pour 2003-2020 ?, *La Gazette*, 26 mai 2003
- 115.** 2020 : l'asphyxie du Rhin supérieur, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 17 juin 2003
- 116.** Réseau transeuropéen de transport : l'Europe élargie doit s'en donner les moyens. Le groupe Van Miert propose de mobiliser et coordonner les investisseurs pour réaliser une série de projets prioritaires à l'horizon 2020, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/03/914*, 30 juin 2003
- 117.** Quand la voie d'eau trace sa route, *Rail & Transports*, 9 juillet 2003
- 118.** Elargissement du réseau transeuropéen de transport : la Commission propose de nouveaux projets et de nouvelles finances pour dynamiser l'Europe, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/03/1322*, 1^{er} octobre 2003
- 119.** Le « grand canal » sur France 3, *L'Est Républicain*, 8 novembre 2003
- 120.** La nouvelle place des préfets dans la décentralisation, *Le Monde*, 19 novembre 2003
- 121.** Le lobby pro-canal se renforce, *L'Est Républicain*, 22 novembre 2003
- 122.** La liaison fluviale Saône-Rhin remise au goût du jour, *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, 24 novembre 2003
- 123.** Pagny-le-Château : une plate-forme prête à décoller, *Le Progrès*, 26 novembre 2003
- 124.** Une année pour relancer le débat, *Le Bien Public*, 26 novembre 2003
- 125.** Liaison Saône-Rhin – Les opposants : le projet restera enterré, *La Terre de chez nous*, 13 décembre 2003
- 126.** Liaison Saône-Rhin : mythe ou 3^{ème} voie de circulation ?, *La Terre de chez nous*, 13 décembre 2003
- 127.** Canal Seine-Nord Europe partie française de la liaison européenne Seine-Escaut : un grand projet fluvial pour la France et sa connexion à la grande Europe. VNF maître d'ouvrage pour sa réalisation, *communiqué VNF*, 18 décembre 2003
- 128.** Les défenseurs du canal Saône-Rhin veulent refaire surface, *AFP sur wanadoo.fr*, 22 décembre 2003

129. Transports : les autoroutes de la mer font leur chemin, *Pèlerin*, n° 6321, 22 janvier 2004
130. Un territoire de vie au cœur du Doubs, *La Terre de chez nous*, 24 janvier 2004
131. Nicolas BOUR nommé Chef de projet Seine-Nord Europe, *communiqué VNF*, 22 mars 2004
132. Voie sans issue pour l'eurovignette, *Eupolitix.com*, 10 mars 2004
133. 80 champions cachés dans la France de l'Est, *L'Usine Nouvelle*, 25 mars 2004
134. Développement du réseau transeuropéen de transport : Loyola de Palacio se réjouit des nouvelles orientations adoptées aujourd'hui, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/515*, 21 avril 2004
135. Voies navigables de France (VNF) se réjouit de l'adoption du projet Seine-Escaut comme 30^{ème} projet européen prioritaire dans le futur Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), *communiqué VNF*, 22 avril 2004
136. Canal Seine-Nord : les études d'avant-projet bientôt engagées, *Le Monde*, 4 mai 2004
137. Evian préfère la route au rail pour le transport de ses bouteilles, *Le Monde*, 4 mai 2004
138. La restriction du trafic des poids lourds reste dans l'impasse, *Eupolitix.com*, 27 mai 2004
139. Transports par voie navigable : la Commission en faveur de services modernes d'information et de communication, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/719*, 7 juin 2004
140. L'extension du port de Marseille va bousculer les équilibres locaux, *Le Monde*, 12 juin 2004
141. La Commission autorise un régime d'aides wallon pour la promotion du transport fluvial, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/755*, 16 juin 2004
142. Contrats de plan Etat région : l'Etat ne tiendra pas ses engagements, *Les Echos*, 17 juin 2004
143. Le contraire de l'écologie castratrice : Gilles de Robien, le ministre des Transports, explique sa conception du développement durable, *Métro*, 21 juin 2004
144. Depuis plus de 50 ans, moyen ou grand canal Rhin-Rhône, toujours la même question, pour transporter quoi ?, *communiqué de presse du collectif Saône & Doubs vivants – Sundgau vivant*, 2 juillet 2004
145. Canal Saône-Rhin : reprise des études, *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 3 juillet 2004
146. Régions : M. Raffarin s'engage à débloquent les fonds pour les contrats de plan, *Le Monde*, 8 juillet 2004
147. La Commission approuve l'aide flamande de la Belgique au secteur de la navigation intérieure, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/903*, 14 juillet 2004
148. De nouveaux financements pour les réseaux transeuropéens d'énergie et de transport, GALILEO et Marco-Polo de 2007 à 2013, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/901*, 15 juillet 2004
149. Saône-Rhin : le retour ?, *Revue de la navigation*, 30 juillet 2004
150. Bras de fer pour un bras de mer Noire : la Roumanie s'inquiète du canal construit par l'Ukraine sur le delta du Danube, *Libération*, 4 août 2004
151. Kiev aménage en catimini le canal de Bystroe au cœur du delta du Danube, *Le Monde*, 6 août 2004
152. Péril sur le delta du Danube : la construction d'un canal ukrainien menace l'équilibre écologique de la réserve naturelle, *Métro*, 27 août 2004
153. La Commission autorise un régime d'aides français pour la promotion du transport fluvial, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/1077*, 8 septembre 2004
154. 2607th Council Meeting Transport, Telecommunications and Energy, Brussels, 7 October 2004, *Council of the european union, 12773/04 (Presse 277)*, provisionnal version
155. Relier le réseau transeuropéen de transport aux voisins de l'UE : première réunion du groupe à haut niveau, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid, IP/04/1248*, 19 octobre 2004

- 156.** Le transport fluvial en bonne voie : Nancy accueille les acteurs de la navigation fluviale – mode de transports compétitif et écologique – et le comité de pilotage du projet de liaison Moselle-Saône, *Est Républicain*, 24 octobre 2004
- 157.** Saône-Moselle relancée : le comité de pilotage de la future liaison fluviale à grand gabarit Saône-
- 158.** Moselle a lancé hier les études préliminaires socio-économiques, *Est Républicain*, 25 octobre 2004
- 159.** Lancement d'une étude sur un projet de liaison navigable Moselle-Saône, *AFP*, 25 octobre 2004
- 160.** L'appel de Nancy : le ministre des Transports et tous les acteurs du transport sur l'eau réunis à Nancy ont plaidé pour le lancement de coopérations et de nouvelles infrastructures, *Est Républicain*, 26 octobre 2004
- 161.** Le retour du canal Rhin-Rhône ?, *20 Minutes Grand Lyon*, 27 octobre 2004
- 162.** Bilan et propositions de la 1^{ère} Convention des acteurs européens de la navigation fluviale du mardi 26 octobre 2004, à Nancy, *communiqué de presse*, 28 octobre 2004
- 163.** La Commission européenne autorise la prolongation jusqu'en 2010 d'un régime d'aide instauré par la Belgique pour favoriser l'utilisation des voies navigables intérieures, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid*, **IP/04/1366**, 16 novembre 2004
- 164.** Le transport par voie d'eau relancé à la faveur de la hausse du pétrole, *Le Monde*, 16 novembre 2004
- 165.** Signature du Contrat d'objectifs et de moyens entre l'Etat et Voies navigables de France, *dossier de presse*, 16 novembre 2004
- 166.** Réseau transeuropéen : la Commission européenne alloue 620 millions d'euros à des grands projets d'infrastructures de transport, *salle de presse des Institutions européennes, communiqué de presse Rapid*, **IP/05/50**, 17 janvier 2005
- 167.** Un nouveau Président pour construire l'Europe fluviale, *communiqué de presse de l'Inland Navigation Europe*, 7 février 2005
- 168.** Les objectifs de l'Inland Navigation Europe – INE, *dossier de presse*, 7 février 2005

Actes de colloques et interventions diverses

- 169.** Réponses de Madame Corinne LEPAGE, Ministre de l'Environnement du gouvernement sortant et candidate aux législatives au questionnaire soumis aux partis politiques par Les Amis de la Terre, FNAUT, Greenpeace, Ile de France Environnement, Jour de la Terre, Réseau Action Climat, 4D à l'occasion des élections législatives des 27 mai et 1^{er} juin 1997
- 170.** Déclaration de politique générale du Premier Ministre Lionel JOSPIN (19 juin 1997), extrait relatif au projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône
- 171.** Intervention de Dominique Voynet au congrès de France Nature Environnement, réuni à Orléans le 19 septembre 1997, sur le thème de l'eau, *Le courrier de l'environnement de l'INRA*, décembre 1997
- 172.** Discours prononcé par Dominique VOYNET le 15 avril 2000 devant l'assemblée générale de l'Association France-Nature-Environnement présentant le bilan de l'action du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement de juin 1997 à avril 2000
- 173.** La part du fluvial dans le Livre Blanc est faible, *entretien avec François BORDRY, Président de Voies Navigables de France*, juin 2001
- 174.** LASSERRE Jean-Claude - Les enjeux de la voie fluviale dans le corridor européen mer du Nord – bassin rhénan – méditerranée, *Table ronde du Conseil Economique et Social d'Alsace*, 7 octobre 2002
- 175.** Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations règlementaires et fiscales – Conclusion de la table ronde 124, Paris, *Conférence Européenne des Ministres des Transports*, 7 et 8 novembre 2002

176. Consultation Nationale pour la Charte de l'Environnement, Assises de Lyon (14 février 2003) : dossier d'information et synthèse³⁶³

177. Audit : entre experts et politiques, les Travaux Publics prennent position, *FNTP*, mars 2003

178. Discours de Monsieur Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, lors du débat à l'Assemblée nationale "Infrastructures de Transport", 20 mai 2003

179. Intervention de François BORDRY au Conseil d'administration de Voies Navigables de France, VNF : engagements et défis 2003-2007

180. Discours de Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, à l'occasion de la signature du Contrat d'objectifs et de moyens 2005-2008 de Voies Navigables de France, 16 novembre 2004

181. Discours de François BORDRY, Président de Voies Navigables de France, à l'occasion de la signature du Contrat d'objectifs et de moyens 2005-2008 de Voies Navigables de France, 16 novembre 2004

Rapports et études

182. Liste des études CNR en possession du Service Navigation Rhône-Saône (Bureau d'études de Besançon)

183. SIRAS-CNR - Rapport *Liaison Saône-Rhin. Bief de Niffer-Mulhouse. Etat de référence et impact hydrobiologique et phyto-écologique. Propositions d'aménagements*, décembre 1992

184. FORNI Raymond et VALLON Pierre (pour l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques) - *Rapport sur l'impact écologique de la liaison Rhin-Rhône*, Paris, Assemblée nationale, n° **3250** et Sénat, n° **203**, 22 janvier 1993

185. CNR - *Rapport Liaison navigable Saône-Rhin : synthèse générale*, décembre 1993

186. ROCCA-SERRA Jacques (pour la Commission des Affaires économiques) - *Rhin-Main-Danube*, Sénat, n° **590**, 1993-1994

187. FRANÇOIS-PONCET Jean et LARCHER Gérard - *Remise en cause de certains choix stratégiques concernant les infrastructures de communication*, Sénat, **rapport de la commission d'enquête 479**, 1997-1998

188. De BOUARD Sébastien / Conseil Général des Ponts et Chaussées - *La programmation des investissements de VNF sur le réseau fluvial existant*, 5 janvier 1998

189. De BOUARD Sébastien / Conseil Général des Ponts et Chaussées -- *La vocation des voies navigables*, **affaire 96-121**, 5 janvier 1998

190. MIGAUD Didier (au nom de la Commission des finances, de l'économie générale et du plan) - *Rapport sur le projet de loi de finances pour 1998, annexe 6, pages 65 et 66*, Assemblée nationale, **rapport n° 305**, 9 octobre 1997

191. Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne pour la SORELIF - *Avant-Programme Canal : caractéristiques du projet ; implications sur le contexte ; principaux enjeux à intégrer au projet global concerté ; demandes des collectivités ; études complémentaires à envisager*, novembre 1997

192. CORBIER François³⁶⁴ - *Le grand canal Rhin-Rhône : les méandres politiques et cognitifs d'une expertise pluraliste*, 1^{er} septembre 1999

193. *Rapport d'information par la mission d'information commune sur les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône*, Assemblée nationale, **rapport n° 1920** enregistré à la Présidence le 15 novembre 1999

194. Bature Conseil - *Le projet du territoire de la confluence entre Saône et Doubs : diagnostic et orientations, rapport final*, décembre 1999

³⁶³ cf. ateliers 1, Transport des marchandises et multimodalité et 3, Politique publique des transports

³⁶⁴ Mémoire réalisé dans le cadre du DEA Institutions et politiques publiques de l'Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne

195. Voies Navigables de France - *La situation de l'exploitation des voies navigables en France en 1999*
196. Voies Navigables de France - *Transport fluvial et fluvio-maritime : perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans*, janvier 2000
197. Voies Navigables de France, Direction régionale de Lyon, ACT Ouest - *Réalisation du schéma de développement du tourisme fluvial Rhône-Saône-Doubs et études des retombées économiques : synthèses régionales Bourgogne Franche-Comté, Rhône Alpes – Languedoc Roussillon PACA*, 15 février 2000
198. Ecoscop-VNF - *Rapports Observatoire écologique du bief aval de Niffer : analyses thématiques, campagne 2000* et *Observatoire écologique du bief aval de Niffer : bilan et propositions, campagne 2000*, 2000
199. Commission européenne - Livre blanc *La politique européenne à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, 2001
200. Préfecture de région Franche Comté / VUILLIN Emilie³⁶⁵ - *Clôture du dossier relatif au projet de liaison fluviale à grand gabarit entre Saône et Rhin : procédures, coopération et retour d'expérience*, janvier 2001
201. *Etudes d'aménagement liaison fluviale Saône-Rhin dans la traversée de l'agglomération mulhousienne : aménagement de la voie sud et de ses abords, rapport de synthèse* (INGEROP Grand Est et Architecture Environnement Infrastructures, juin 2001, 38 pages)
202. Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse - *Oui à la voie d'eau Saône-Rhin à gabarit européen : relance du projet de canal Rhin-Rhône, enjeux et conditions*, novembre 2001
203. Voies Navigables de France - *Navigation intérieure et part de marché en 2001*
204. GRIGNON Francis (au nom de la Commission des Affaires économiques et du plan) - *Liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin*, Sénat, **rapport d'information n° 366**, 2001-2002
205. Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort - *Une liaison fluviale Saône-Rhin supérieur au gabarit européen : une entreprise stratégique pour un renouveau économique du corridor Rhin-Rhône-Méditerranée*, mars 2002
206. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement – DATAR - *Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises*, avril 2002
207. DAEI/SES-Insee - *Les comptes des transports en 2001 : les transferts de l'Etat et des collectivités locales*, septembre 2002
208. Voies Navigables de France - *Voie navigable et développement durable : les atouts du transport fluvial*, octobre 2002
209. DDE de Côte d'Or - *Atlas du canal de Bourgogne*, 2002
210. Voies Navigables de France - *La flotte fluviale en 2002*
211. Conseil général des ponts et chaussées - *Amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes*, 2003
212. Inspection générale des Finances – Conseil général des Ponts et Chaussées - *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*, février 2003
213. DATAR - *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?*, 2003
214. Groupe Van Miert - *Groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport : rapport*, 27 juin 2003
215. Ecoscop-VNF - *Observatoire écologique du bief aval de Niffer : campagne 2002-2003, état des lieux*, 2003
216. Commission des Communautés européennes (communication) - *Une initiative européenne pour la croissance : investir dans les réseaux et la connaissance pour soutenir la croissance et l'emploi – Rapport final au Conseil européen, COM(2003) 690 final*, 11 novembre 2003

³⁶⁵ Mémoire réalisé dans le cadre d'études à l'IEP de Strasbourg

217. Enquête Voies Navigables de France – PricewaterhouseCoopers - *Faire le choix du transport fluvial : l'avis des entreprises*, novembre 2003
218. NAU François, Conseil Général des Ponts et Chaussées - *Mission de pilotage et de coordination pour l'exploitation des voies navigables*, décembre 2003
219. Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire - *Planifier les infrastructures de transport*, Assemblée nationale, 17 décembre 2003
220. DATAR - *Pour un rayonnement européen des métropoles françaises – Eléments de diagnostic et orientations*, CIADT du 18 décembre 2003
221. GAILLARD Yann et SUTOUR Simon au nom de la délégation pour l'Union européenne) - *Rapport d'information sur les perspectives d'évolution de la politique de cohésion après 2006*, Sénat, **rapport d'information n° 204**, 2003-2004
- HILLMEYER Francis - *Transport routier de marchandises*, Assemblée nationale, février 2004
222. Buck Consultants International, Prog Trans, VDB, Via Donau - *Prospects of Inland navigation within the enlarged Europe*, mars 2004
223. DATAR/IMTE - *Vademecum des expériences territoriale en matière de développement économique et d'emploi*, 26 avril 2004
224. CLEMENT-GRANDCOURT Philippe, Secrétariat d'Etat aux transports - *Le développement du transport fluvial*, juin 2004
225. European Framework for Inland Navigation - *Synthèse des conclusions du groupe de réflexion EFIN*, 6 septembre 2004
226. Sustainable European Regions Network - *Cohesive Thinking Towards a Sustainable Futur – Report of the Sustainable European Regions Network : Executive Summary*, novembre 2004
227. Sustainable European Regions Network - *Cohesive Thinking Towards a Sustainable Futur – Report of the Sustainable European Regions Network : Final Report*, novembre 2004
228. GRUILLOT Georges (au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan) - *Avis sur le projet de loi de finances pour 2005, adopté par l'Assemblée nationale, tome XIII, routes et voies navigables*, Sénat, séance du 25 novembre 2004
229. Conseil général des ponts et chaussées - *Le transfert des 700 km de voies navigables actuellement gérés par l'Etat*, 2004
230. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - *Examen de la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable pour 2005 : premier bilan et orientations futures*, 9 février 2005

Plaquettes et documents de communication

231. Ministère de l'Équipement / Direction des ports maritimes et des voies navigables, Compagnie nationale du Rhône - *La liaison Rhin-Rhône*, 1976
232. CNR, SORELIF - Document d'information *La liaison fluviale Saône-Rhin*, mai 1996
233. CNR - *Liaison navigable Saône-Rhin – La modernisation du canal de Huningue et du port de Mulhouse*
234. CNR - *Aménagement de la voie navigable Niffer-Mulhouse*
235. Saône & Doubs vivants, Sundgau vivant – WWF - *Grand canal Rhin-Rhône : propriétaires, ne vendez pas à l'amiable*
236. CCI Sud Alsace Mulhouse - *La liaison fluviale Saône-Rhin : la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse s'engage en faveur de ce grand équipement*, 19 juillet 1996
237. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des Transports Terrestres - *Les voies navigables en France*
238. PROMOFLUVIA - *Quel avenir pour les voies navigables françaises dans les transports terrestres du XXI^{ème} siècle*
239. PROMOFLUVIA - *Rhin, Rhône, Saône, Moselle et les autres ... : les liaisons fluviales EUROPE – NORD SUD*

240. DATAR - *DOCUP et CPER en France : comparaison des objectifs, période 2000-2006*, mars 2003
241. Front National - *Axe Rhône / Saône / Rhin : une voie européenne, un enjeu français*, campagne européenne de mai/juin 2004
242. Commission européenne, Direction générale Energie et transports - *Projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020 : rapport du groupe à haut niveau*
243. Commission européenne, Direction générale Energie et transports - *Comment développer le réseau transeuropéen de transport ? Des financements innovants. Une inter-opérabilité du télépéage*
244. Association Saône-Rhin voie d'eau 2010 - *Agissons pour la voie de la raison : « Saône-Doubs-Rhin », la liaison bleue*
245. Voies Navigables de France - *Les principaux indicateurs de la voie d'eau en 2001 et 2002*
246. Voies Navigables de France - *Le transport fluvial : mode d'emploi*
247. Voies Navigables de France - *Le transport fluvial : la flotte et ses équipements*
248. Voies Navigables de France - *Le transport fluvial : 20 000 km*
249. Voies Navigables de France - *Le transport fluvial en France aujourd'hui*
250. Voies Navigables de France - *Développement durable : l'atout de la voie d'eau*
251. Commission européenne, DG Energie et transports - *Navigation intérieure : une solution de transport efficace*
252. Voies Navigables de France - *La lettre économique n° 1 à 5*
253. *Bulletins de l'Union européenne des chambres de commerce et d'industrie Rhin, Rhône, Danube, Alpes, n° I/2002, IV/2002, I/2003, II/2003, III/2003, I/2004*
254. Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports - *Energie et transports : bilan 2000-2004*
255. VNF - *Liaison fluviale à grande gabarit entre la Moselle et la Saône : le point sur l'étude préliminaire socio-économique*, juin 2004
256. *La quinzaine, la lettre d'information du ministère [de l'Equipement], numéro 67*, 15 octobre 2004
257. *TEN-T supported actions 1983-2004 et TEN-T supported actions 2004* (liste des actions soutenues au titre du réseau transeuropéen de transport sur la période 1983-2004 et pour la seule année 2004, avec mention du titre, du mode de transport concerné et du montant de l'aide allouée)

Documents administratifs et juridiques

Généralités

258. Loi relative à la Compagnie nationale du Rhône, n° 80-3, 4 janvier 1980
259. Loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, n° 85-704, 12 juillet 1985
260. Conférence Européenne des Ministres des Transport - Résolution relative à la nouvelle classification des voies navigables, n° 92/2
261. Décret relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application de l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, 29 mars 1993
262. Loi pour l'aménagement et le développement du territoire, n° 95-115, 4 février 1995
263. Règlement du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, n° 2236/95/CE, 18 septembre 1995
264. Décret pris pour l'application de l'article 36 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 portant approbation des statuts de la Sorelif Saône-Rhin et relatif à la réalisation des travaux de construction du canal Rhin-Rhône, n° 96-31, 16 janvier 1996
265. Décision du Parlement Européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, n° 1692/96/CE, 23 juillet 1996

- 266.** Directive du Conseil concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté, n° **96/75/CE**, 19 novembre 1996
- 267.** DATAR - *CIADT du 15 décembre 1997 et du 15 décembre 1998*
- 268.** Règlement du Conseil relatif à la politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, n° **718/1999/CE**, 29 mars 1999
- 269.** Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, n° **99-533**, 25 juin 1999
- 270.** Règlement du Parlement Européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, n° **1655/1999/CE**, 19 juillet 1999
- 271.** Décision du Parlement Européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 à l'annexe III, n° **1346/2001/CE**, 22 mai 2001
- 272.** Rapport au Premier ministre relatif au décret n° 2002-560 du 18 avril 2002 approuvant les schémas de services collectifs et Décret n° 2002-560 du 18 avril 2002 approuvant les schémas de services collectifs, *JO de la République Française*, 24 avril 2002
- 273.** Décret approuvant les nouveaux statuts de la Compagnie nationale du Rhône et modifiant le décret n° 59-721 du 26 juin 1959 relatif à l'organisation et au fonctionnement de la Compagnie nationale du Rhône, n° **2003-512**, 16 juin 2003
- 274.** Commission européenne - Proposition modifiée de Décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, 10 octobre 2003
- 275.** Loi habilitant le Gouvernement à simplifier le droit, n° **2003-591**, 2 juillet 2003
- 276.** Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (« programme Marco Polo »), n° **1382/2003/CE**, 22 juillet 2003
- 277.** DATAR - Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire, Matignon – 18 décembre 2003 : dossier de presse
- 278.** Commission européenne, Direction Générale de l'Energie et des Transports - Appel à propositions concernant des projets d'intérêt commun dans le domaines des réseaux transeuropéens de transport- Appel RTE Transport 2004
- 279.** Commission européenne, Direction Générale de l'Energie et des Transports - Avis d'appel à propositions en vue de l'octroi de subventions dans le domaine des transports – Appel à propositions DG TREN/SUB/02-2004
- 280.** Commission européenne, Direction Générale de l'Energie et des Transports - Programme de travail général en matière de subventions dans le domaine de l'énergie et des transports pour 2004
- 281.** Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer - Projet de loi de finances pour 2004
- 282.** Ordonnance portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée, n° **2004-566**, 17 juin 2004
- 283.** Préfecture de Région Bourgogne - Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Région de Bourgogne, septembre 2004
- 284.** Préfecture de Région Franche-Comté - Projet d'Action Stratégique de l'Etat en Région de Franche-Comté, septembre 2004
- 285.** Décret du 11 octobre 2004 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du projet de tram-train Mulhouse-vallée de la Thur et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Mulhouse, Lutterbach, Wittelsheim, Cernay, Vieux-Thann, Thann et

Willer-sur-Thur et du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes de Saint-Amarin pour les communes de Moosch, Malperspach, Ranspach et Felling, *JO de la République Française*, 13 octobre 2004

286. Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer - Projet de loi de finances pour 2005

287. Décret relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, n° **2004-317**, 26 novembre 2004

288. Décret portant dissolution de l'établissement public « Port rhénan de Mulhouse-Ottmarsheim », n° **2004-1402**, 23 décembre 2004

289. Décret relatif aux recettes instituées au profit de Voies navigables de France et modifiant le décret n° 91-797 du 20 août 1991, n° **2004-1425**, 23 décembre 2004

290. Décret portant nomination au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, *JO de la République Française*, 5 janvier 2005

291. Arrêté du 6 janvier 2005 portant désignation du site Natura 2000 zones agricoles de la Hardt (zone de protection spéciale), *JO de la République Française*, 15 janvier 2005

292. Arrêté du 18 janvier 2005 portant désignation du site Natura 2000 forêt domaniale de la Hardt (zone de protection spéciale), *JO de la République Française*, 23 janvier 2005

293. Décret du 25 janvier 2005 portant nomination du président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, *JO de la République Française*, 25 janvier 2005

Liaison Saône-Rhin

294. Inspection Générale des Finances, Conseil Général des Ponts et Chaussées - *Rapport de la mission d'expertise sur le projet de liaison Saône-Rhin*, avril 1996

La liaison fluviale Saône-Rhin, recueil d'avis et de documents administratifs, juillet 1996 :

- **295.** *Liaison Saône-Rhin de Laperrière-sur-Saône (Côte d'Or) à Niffer (Haut Rhin) - Travaux de mise à grand gabarit : rapport de la Commission d'Enquête relatif à la déclaration d'utilité publique de 1978*

- **296.** décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit et modifiant divers documents d'urbanisme, 29 juin 1978

- **297.** Conseil d'Etat - *Notice relative aux prescriptions applicables aux travaux de la Saône au Rhin*, 20 juillet 1978

- **298.** Observatoire Economique et Statistique des Transports - *Etude du projet Rhin-Rhône*, 12 juin 1987

- **299.** Conseil Général des Ponts et Chaussées - *Rapport sur les études économiques des liaisons fluviales à grand gabarit Seine-Nord et Saône-Rhin*, 10 novembre 1994

- **300.** Conseil Général des Ponts et Chaussées - *Avis sur les études économiques des liaisons fluviales à grand gabarit Seine-Nord et Rhin-Rhône*, 8 février 1995

- **301.** Conseil Scientifique du Comité de Bassin Rhône-Méditerranée-Corse - *Avis sur le projet de liaison à grand gabarit Saône- Rhin*, juin 1995

- **302.** Conseil Général des Ponts et Chaussées - *Eléments préliminaires d'évaluation, de l'incidence de la liaison fluviale Saône-Rhin au regard des enjeux de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992*, avril 1996

- **303.** Conseil Scientifique du Comité de Bassin Rhin-Meuse - *Avis sur les études de la Compagnie Nationale du Rhône de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin*, juillet 1996

304. Décret du 30 octobre 1997 abrogeant le décret du 29 juin 1978 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin à grand gabarit et modifiant divers documents d'urbanisme, *JO de la République Française*, 1^{er} novembre 1997

305. Mission interministérielle d'évaluation des conséquences de l'abandon du projet de canal Saône-Rhin - *Rapport au Premier Ministre*, novembre 1997

306. SEBAN M., Conseil d'Etat - *Conclusions sur les requêtes introduites par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace, le Département du Haut Rhin, la Région Alsace et la commune de Morschwiller-le-Bas devant le Tribunal administratif de Strasbourg en vue d'obtenir la condamnation de l'Etat à rembourser leurs participations au financement de la section Niffer-Mulhouse, séance du 18 octobre 2000*

307. Union Européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie Rhin, Rhône, Danube, Alpes - *Résolution en faveur de la relance du projet d'une liaison fluviale à grand gabarit européen Saône-Doubs-Rhin, 2 juillet 2002)*

Compagnie Nationale du Rhône

308 à 315. CNR - *Rapports de gestion de la Compagnie Nationale du Rhône, exercices 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 et 2002*

Programme « Avenir du Territoire entre Saône et Rhin »

316. Arrêté du 19 mai 1999 fixant les modalités de rattachement par voie de concours au budget du ministère chargé de l'environnement de la contribution d'EDF au programme décennal de prévention des inondations et de restauration hydraulique et écologique des rivières et des zones humides liées au territoire Saône-Rhin, *JO de la République Française, 9 juin 1999*

317. Groupe local de concertation - *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projet de l'agglomération mulhousienne : programme d'actions (fiches-actions et tableau de synthèse), septembre 1999*

318. Groupe local de concertation - *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projet de l'agglomération mulhousienne : projet de document de référence, septembre 1999*

319. SGAR Franche Comté - *Avenir du territoire entre Saône et Rhin : document de synthèse pour la réunion du comité de suivi du 24 avril 1998, 14 avril 1998*

320. SGAR Franche Comté - *Compte-rendu de la réunion du comité de suivi du vendredi 24 avril 1998*

321. SGAR Franche Comté - *Compte-rendu de la réunion du comité de suivi du vendredi 10 juillet 1998*

322. SGAR Franche Comté - *Dossier de séance et compte-rendu de la réunion du comité de suivi du 21 mai 1999*

323. *Avenir du territoire entre Saône et Rhin : convention interrégionale entre l'Etat, les Régions et les Départements 2000-2006, 29 avril 2000*

324. *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, territoire de la confluence de la Saône et du Doubs : convention d'application pour la Bourgogne, 19 juin 2000*

325. *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projets aire urbaine Belfort – Héricourt Montbéliard : convention interdépartementale d'application entre l'Etat, la région et les départements du Doubs, de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort, octobre 2000*

326. *Programme 'Avenir du territoire entre Saône et Rhin', confluence de la Saône et du Doubs : compte-rendu de la réunion des services techniques de l'Etat et de ses établissements publics du vendredi 2 février 2001*

327. Arrêté du 27 juillet 2001 fixant les modalités de rattachement par voie de concours au budget du ministère chargé de l'environnement de la contribution d'EDF au programme décennal de prévention des inondations et de restauration hydraulique et écologique des rivières et des zones humides liées au territoire Saône-Rhin, *JO de la République Française, 31 août 2001*

328. SGAR Franche Comté - *Compte-rendu de la réunion du comité de suivi du 9 novembre 2001*

329 à 334. *Programme 'Avenir du territoire entre Saône et Rhin', confluence de la Saône et du Doubs : compte-rendu des réunions techniques des cofinanceurs des 16 mars 2001, 16 mai 2001, 6 novembre 2001, 16 mai 2002, 20 juin 2002, 19 septembre 2002*

335. SGAR Franche Comté - *Dossier de séance et compte-rendu de la réunion du comité de suivi du 29 novembre 2002*

- 336.** *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projets Nord Jura : convention d'application entre l'Etat, la région et le département du Jura*, février 2003 (mise à jour)
- 337.** *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projets Doubs central : convention d'application entre l'Etat, la région et le département du Doubs*, février 2003 (mise à jour)
- 338.** *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, espace de projets agglomération bisontine : convention d'application entre l'Etat, la région et le département du Doubs*, février 2003 (mise à jour)
- 339.** Collectif Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant pour le réseau des associations environnementalistes s.l. - *A propos du concept de développement durable dans le programme Avenir pour les Territoires entre Saône et Rhin : les raisons de déceptions mais aussi d'espoir* (travail d'évaluation sur le programme ATSR), juin-juillet 2003
- 340.** Ernst & Young Entrepreneurs Conseil - *Evaluation à mi-parcours du programme « Avenir du territoire entre Saône et Rhin »*, juillet 2003
- 341.** *Avenir du territoire entre Saône et Rhin, convention départementale d'application du Haut Rhin entre l'Etat, la région, le département Alsace et l'Agence de l'Eau*, 7 novembre 2003 (mise à jour)
- 342.** SGAR Franche Comté - *Décisions immédiates à prendre pour l'avancement du programme* (powerpoint), automne 2003
- 343 et 344.** SGAR Franche Comté - *Dossier de séance et compte-rendu de la réunion du comité de suivi du 12 décembre 2003*
- 345.** Collectif Saône et Doubs vivants – Sundgau vivant pour le réseau des associations environnementalistes s.l. - *Avenir pour les territoires entre Saône et Rhin, 8 enjeux pour le concept de développement durable* (travail d'évaluation et de propositions sur le programme ATSR), 12 décembre 2003
- 346 et 347.** SGAR Franche Comté - *Tableaux financiers au 31/12/2003 et 31/12/2004*
- 348.** SGAR Franche Comté - *Compte-rendu du comité de programmation Franche Comté du 25 novembre 2004*
- 349 et 350.** SGAR Franche Comté - *Powerpoint diffusé en séance et compte-rendu du comité de suivi du 16 décembre 2004*
- 351.** Arrêté du 6 janvier 2005 fixant les modalités de rattachement par voie de fonds de concours au budget du ministère chargé de l'environnement de la contribution d'EDF au programme décennal de prévention des inondations et de restauration hydraulique et écologique des rivières et zones humides liées au territoire Saône-Rhin, *JO de la République Française*, 19 janvier 2005
- Consortium pour le développement des voies navigables de l'est et du sud-est
- 352 et 353.** Consortium pour le développement des voies navigables de l'est et du sud-est - *Statuts et liste des adhérents*
- Association Saône-Rhin voie d'eau 2010
- 354.** Association Saône-Rhin voie d'eau 2010 - *Statuts*
- 355.** Association Saône-Rhin voie d'eau 2010 - *Assemblée générale du 21 novembre 2003 : dossier de séance*
- Agglomération bisontine
- 356.** Syndicat mixte du schéma directeur de l'agglomération bisontine - *Schéma directeur de l'agglomération bisontine approuvé par le comité syndical le 8 mars 2002*
- Agglomération mulhousienne
- 357.** *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme* (extraits de quelques documents graphiques), 1977 (approuvé en)

Programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône

358. Lettre de mission des Ministres de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, de l'Equipement, des Transports et du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - *Programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône*, 6 juillet 1998

359. Comité de pilotage - *Programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône : note de synthèse sur l'Etat d'avancement*, 31 janvier 2001

Statistiques

360. Commission Centrale pour la Navigation du Rhin - *Evolution économique de la navigation rhénane : statistiques 2002*

361. Trafic des ports de Mulhouse-Rhin de 1959 à 2001 ; trafic 2002 et 2003 à l'écluse de Niffer

362. Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne - *Pays de la Région Mulhousienne : recueil de données statistiques*, septembre 2002

363. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport *EU energy and transport in figures : statistical pocketbook 2003*

Cartes et plan

364. IGN - *Carte de promenade TOP 100 Saint-Dié, Mulhouse, Bâle*, 2002

365. DIREN Alsace - *Préservation de la diversité biologique : carte d'inventaire des zones humides remarquables*

366. DIREN Alsace - *Espaces protégés et Parcs Naturels Régionaux*

367. DIREN Alsace - *Les sites Natura 2000 proposés en Alsace au titre de la Directive Faune Flore Habitat*

368. Syndicat intercommunal pour l'aménagement des zones industrielles de la région de Mulhouse – Etablissement public Port rhénan de Mulhouse-Ottmarsheim, Service de la navigation de Mulhouse - *Plans Canal du Rhône au Rhin : zone portuaire et industrielle de Mulhouse-Ile Napoléon – Port de Mulhouse-Ile Napoléon*, février 2000

Sites internet majeurs

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm (actualité du Réseau Transeuropéen de Transport) :

369. Observatoire de la Navigation Intérieure - *Schéma du réseau transeuropéen de transport (Horizon 2010), section voies navigables*, 10 mai 2001 (mise à jour)

370. Observatoire de la Navigation Intérieure - *Réseaux transeuropéen de transport voies navigables*, 5 septembre 2002 (mise à jour)

371. Observatoire de la Navigation Intérieure - *Dimension environnementale de la navigation intérieure navigables*, 5 septembre 2002 (mise à jour)

372. *Réseaux transeuropéens / transports : orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport*, 15 octobre 2003 (mise à jour)

373. *Octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des transports transeuropéens*, 16 octobre 2003 (mise à jour)

374. *Réseaux transeuropéens / transports : raccordement du réseau d'infrastructures*, 5 novembre 2003 (mise à jour)

http://europa.eu.int/comm/transport/iw/fr/site_map_fr.htm (Observatoire de la navigation intérieure de la Commission européenne)

<http://www.saonerhin.org> (site du programme « Avenir du Territoire entre Saône et Rhin »)

<http://www.reseautreleader.com> (site de l'Unité Nationale d'Animation du programme LEADER +)

<http://saone-rhin.com> (site de l'association Saône-Rhin voie d'eau 2010)

<http://cnr.tm.fr> (site de la Compagnie Nationale du Rhône)

<http://www.vnf.fr> (site des Voies Navigables de France)

<http://www.ccr-zkr.org/>(Commission centrale pour la navigation sur le Rhin)

<http://www.union-ihk.org> (site de l'Union européenne des chambres de commerce et d'industrie Rhin, Rhône, Danube, Alpes)

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/brp_pages/recents.shtml (rapports publics de la Documentation française)

<http://www.legifrance.gouv.fr> (service public de la diffusion du droit)

Utilitaires

Divers dictionnaires

Lettre hebdomadaire du Carrefour des collectivités locales

Lettre du Gouvernement

Compte-rendus des Conseils des Ministres

Codes (code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, code de l'environnement, code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, code du domaine de l'Etat)

Impacts de l'abandon d'un grand projet d'aménagement : exemple des territoires concernés par le canal Saône-Rhin

Mémoire d'économiste C.N.A.M., Paris 2005

S'il est un projet d'infrastructure de transport qui a fait couler beaucoup d'encre au cours de ces cinquante dernières années – et qui en fait toujours couler contrairement à ce que d'aucun pourrait penser, c'est bien celui du canal Rhin-Rhône à grand gabarit. La gestion de l'après-projet, bien que beaucoup moins médiatisée, est tout aussi riche en enseignements. Pourtant, le travail de mémoire, de nature à dépasser les ressentis forts en la matière, à éviter à l'avenir de reproduire des erreurs en terme de politiques publiques et à valoriser les bonnes pratiques, n'a jamais été mené.

Le soutien politique à l'éclipse, les réticences des services de l'Etat, les avis divergeants des économistes sur le bien fondé de mener à terme le projet, la difficulté de mobiliser des financements ont conduit à laisser en suspens le dossier pendant de longues années, tout en le maintenant dans sa configuration initiale malgré les évolutions réglementaires et les oppositions, liées notamment à l'absence d'implication des composantes locales, avant qu'une décision politique ne vienne finalement y mettre un terme.

Même les services de l'Etat n'ont jamais établi un coût précis des dépenses engagées dans le cadre de ce projet. Pour les seuls quinze kilomètres qui permettent de relier le port de Mulhouse-Ile Napoléon au grand canal d'Alsace (bief de Niffer), ces dernières ont été évaluées par l'auteur à plus de 69 millions d'euros, dont environ 90 % à la charge de l'Etat. Ce tronçon, bien que débouchant sur une voie au gabarit Freycinet, renforce le positionnement des Ports de Mulhouse Rhin, et peut également servir de référent en terme d'aménagements écologiques pour les projets à venir, et notamment celui de Seine Nord.

La rétrocession des terrains, gelés vingt ans par une déclaration d'utilité publique, n'est pas achevée à ce jour et il n'existe pas, là encore, d'état des lieux mis à jour au fil de l'eau. Il est intéressant de noter que la libération de ces emprises conduit à des choix variés des collectivités (mise en œuvre de projets préexistants, comme à Mulhouse, ou émergence de nouvelles réflexions en terme d'aménagement, comme à Besançon).

Le programme Avenir du Territoire entre Saône et Rhin (ATSR) a fait l'objet de peu de communication. Ce contrat de plan spécifique a été proposé aux trois régions concernées par l'ancien projet (Alsace, Franche-Comté et Bourgogne) afin de compenser le retard de développement. S'il faut regretter une planification initiale incomplète, une mise en œuvre délicate et un dispositif de suivi et d'animation perfectible, il convient tout de même de se féliciter de la récente diffusion de la notion du développement durable qui le sous-tendait, notamment en région Franche-Comté. ATSR a également permis de mobiliser environ 45 000 € par kilomètre et par an pour la restauration et la mise en valeur du canal du Rhône au Rhin, ce qui est considérable en soit, mais non suffisant.

Mots clés :

Canal Rhin-Rhône à grand gabarit, transport fluvial, infrastructure de transport, aménagement du territoire, développement durable, évaluation des politiques publiques, programme 'Avenir du Territoire entre Saône et Rhin' (ATSR)

Keywords :

big size traffic on the Rhine-Rhône canal, inland waterway transport, transport infrastructure, town and country planning, sustainable development, public policies evaluation, 'Futur of the area previously concerned by the big size traffic on the Rhine-Rhône canal' programme (ATSR programme)
