

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)
