

*réellement à une réduction des coûts globaux d'acheminement pour la collectivité.* »<sup>27</sup> 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 attendu<sup>28</sup> et les modalités de levée de ces sommes ne soient jamais clairement définies.<sup>29</sup>

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, EDF<sup>30</sup>, en facturant cette énergie au prix de revient,<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

Le bénéfice était donc substantiel puisque les centrales hydroélectriques du Rhône, et notamment celle de Génissiat<sup>33</sup>, 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. »*<sup>34</sup> Ceci l'avait conduit à introduire une

---

<sup>27</sup> cf. Bibliographie, document 298, page 1

<sup>28</sup> 15 % avancé par les régions, 25 % par le Gouvernement

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

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

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

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

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

<sup>34</sup> 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 Rhône<sup>35</sup>.

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 FITTVN<sup>36</sup>, 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'ouvrage<sup>37</sup>.

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 maritimes<sup>38</sup>.

---

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

<sup>36</sup> fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables

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

<sup>38</sup> 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 1987<sup>39</sup>, 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.* »<sup>40</sup>

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.<sup>41</sup>

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 NOUVELLE<sup>42</sup> : « *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*

---

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

<sup>40</sup> cf. Bibliographie, document **185**, préambule, page VII

<sup>41</sup> 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)

<sup>42</sup> 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 projet<sup>43</sup>.

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).* »<sup>44</sup>

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 Marseille<sup>45</sup>, le complexe de Fos-sur-Mer et le Rhône<sup>46</sup> 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 ...

---

<sup>43</sup> cf. annexe 4, page 2

<sup>44</sup> cf. Bibliographie, document 294, page 12

<sup>45</sup> Le canal de Martigues au Rove construit sous Napoléon III est effectivement obsolète.

<sup>46</sup> 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-Danube<sup>47</sup>

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>
<b>Route</b>	211,6	60,9 %	115,3	60,6 %
<b>Rail</b>	64,2	18,5 %	45,9	24,1 %
<b>Voie d'eau</b>	57,6	16,6 %	5,9	3,1 %
<b>Oléoduc</b>	14,3	4,1 %	23,3	12,2 %
<b>TOTAL</b>	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.

---

<sup>47</sup> cf. annexe 6