

Commissariat général du Plan

# Cinquante ans de prises de position sur le projet de canal Rhin-Rhône

**Extraits**  
se rapportant  
au canal Rhin-Rhône

*L'introduction et les résumés dans les marges sont du CLAC.*

Commissariat général du Plan

## LE CANAL RHIN-RHÔNE AU FIL DES PLANS 1947-1997

### Sommaire

Premier Plan (Plan Monnet) 1947-1953 . . . .	p. 2
Deuxième Plan 1954-1957 . . . .	p. 2
Troisième Plan 1958-1961 . . . .	p. 2
Quatrième Plan 1962-1965 . . . .	p. 2
Cinquième Plan 1966-1970 . . . .	p. 3
Sixième Plan 1971-1975 . . . . .	p. 5
Septième Plan 1976-1980 . . . .	p. 5
Septième Plan 1976-1980 (adaptation) . . . . .	p. 6
Huitième Plan 1981-1985 . . . .	p. 6
Neuvième Plan 1984-1988 . . . .	p. 8
Dixième Plan 1989-1992 . . . . .	p. 8
Onzième Plan 1993-1997 . . . .	p. 8



## LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN

*À la sortie de la Seconde guerre mondiale, Jean Monnet prend en charge le Plan. Tout est à reconstruire en France, à commencer par les infrastructures de transport détériorées par les bombardements.*

*Les trois premiers Plans sont ceux de la reconstruction, et n'envisagent pas encore de grandes liaisons*

*fluviales interbassins, mais seulement l'amélioration des voies existantes, et la poursuite des aménagements de fleuves (Moselle, Rhin, Rhône, Saône...).*

*La liaison Rhin-Rhône apparaît au quatrième Plan, après le rapport Boulloche.*

*Constamment, les rapports du Plan feront alors part de leurs doutes sur l'utilité de la liaison, s'appuyant notamment sur des études montrant une rentabilité très incertaine. Malheureusement, trop souvent, les critiques et réserves sont accom-*

*pagnées de formules diplomatiques, destinées à ne froisser personne, et qui consistent à repousser la réalisation des liaisons fluviales interbassins dans un futur vague, et à demander de nouvelles études. Pourtant, si la liaison Rhin-Rhône était déjà jugée non prioritaire en 1960, période faste pour les transports de pondéreux, on pourrait penser qu'elle l'est moins encore aujourd'hui.*



**La voie d'eau conservait avant la guerre un rôle important dans l'ensemble de nos moyens de transport**

**Il est nécessaire de faire face à un accroissement sensible du trafic fluvial, au besoin par la réalisation de voies pratiquement nouvelles**

(\*) NDLR. À la sortie de la guerre, le Plan prévoit donc avant tout une amélioration des voies navigables à petit gabarit (300 tonnes), et commence à envisager une liaison Seine-Nord à plus grand gabarit (c'est le canal du Nord, qui sera mis en service en 1965, mais au gabarit intermédiaire de 750 tonnes). Jusque dans les années 1960, ce qu'on appelle le gabarit européen est le 1 350 tonnes. Depuis, la notion de gabarit européen a évolué vers la péniche de 3 000 t ou le convoi fluvial composé d'un pousseur et de deux barges de 2 200 t de charge utile chacune, soit 4 400 t en tout.

## Premier Plan (Plan Monnet) : 1947-1953

« Le programme comporte notamment l'approfondissement des canaux et rivières les plus importantes ou la surélévation de leur plan d'eau, pour permettre l'accroissement de la charge utile des péniches de 280 à 340 tonnes. La Commission ne s'est pas encore prononcée sur la création d'une voie d'eau à grande section entre la Seine et l'Escaut. (\*)

(...) Bien qu'il se trouve seulement dans les Flandres et le bassin de la Seine des cours d'eau qui prêtent naturellement à la navigation, le réseau français a été longtemps le meilleur du continent. Mais, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il a

cessé de participer à l'essor qui se poursuivait en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas, et son manque d'unité reste la marque des aménagements successifs effectués depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, sans plan d'ensemble.

La voie d'eau cependant conservait avant la guerre un rôle important dans l'ensemble de nos moyens de transport ; notre flotte fluviale, sans compter les unités importantes du Rhin et du Danube, représentait 3 millions de tonnes de port en lourd et employait 30 000 mariners. En 1938, son tonnage kilométrique atteignait près du tiers de celui des chemins de fer. (...) »

## Deuxième Plan : 1954-1957

« En fonction des priorités résultant des études en cours, la modernisation de certains canaux comprenant notamment leur approfondissement (2,20 m au lieu de 1,80 m). (...)

D'autre part, la navigation intérieure est

intéressée par d'autres projets :

- l'aménagement du Rhône et du Rhin, dans le cadre des plans d'aménagement hydroélectrique de ces fleuves ;
- la canalisation de la Moselle (...) »

## Troisième Plan : 1958-1961

« Le retard pris dans la réalisation des opérations du II<sup>e</sup> Plan des voies navigables, par suite de la nette insuffisance des crédits d'équipement, conditionne en grande partie les données du III<sup>e</sup> plan ; il est en outre nécessaire de faire face à un accroissement sensible du trafic, certaines voies ou sections de voies ne permettant actuellement aucune expansion, et d'améliorer les conditions de navigation pour profiter au maximum de la capacité de la flotte modernisée pouvant naviguer à l'enfoncement de 2,20 m.

Les opérations à réaliser se décomposent essentiellement en :

- Restauration sur les voies à grand ou moyen trafic (...).
- Modernisation sur les voies les plus importantes (...).
- Modification de structure sur les voies essentielles destinées à assurer des trafics fortement

accrus en fonction du développement économique, ainsi que des perspectives du Marché commun, et, au besoin, réalisation de voies pratiquement nouvelles.

Les opérations retenues comprennent l'approfondissement des canaux du Rhône au Rhin et de l'Est branche Sud ; (...)

En outre, seront poursuivis les travaux suivants intéressant la navigation :

- canalisation de la Moselle (...);
- part de la navigation dans les travaux d'aménagement du Rhin et du Rhône.

Compte tenu des difficultés de démarrage des exercices 1958-1959, un tel programme permettra, sous réserve de la participation financière de la profession de la batellerie par la voie du péage et de la réalisation des emprunts, (...) de redresser rapidement la situation du réseau de navigation intérieure. (...) »

## Quatrième Plan : 1962-1965

En ce qui concerne les liaisons de la Lorraine et de l'Alsace avec le sillon rhodanien, le seul trafic existant ou prévisible, dans les conditions actuelles, ne suffit pas pour assurer la rentabilité de l'aménagement à 2,20 m d'enfoncement. Or, les baisses de tarif, qui peuvent être espérées par

la mise à 2,20 m, ne seront pas suffisantes pour promouvoir une expansion industrielle des régions traversées. Il apparaît donc que seule une modification profonde de structure pourrait être considérée comme rentrant dans le cadre d'un aménagement du territoire.

## Texte du Plan

« Le réseau des voies navigables françaises, délaissé pendant longtemps, a fait l'objet, après la reconstruction, d'un certain effort d'équipement au cours des derniers plans. Cependant les résultats obtenus sont fragmentaires et la modernisation ou la restauration des voies navigables dans leur ensemble posent encore d'importants problèmes.

La construction d'un grand réseau de voies navigables était rendu, il est vrai, plus difficile en France que dans d'autres pays par les données géographiques et, d'autre part, moins urgente grâce à l'existence d'un réseau ferré très dense et moderne.

Cependant, l'institution du Marché Commun apporte un élément nouveau. Elle met en général l'économie française en compétition avec des pays pourvus d'un réseau de voies navigables déjà très moderne, en constante amélioration et concourant puissamment à la desserte d'industries lourdes et de grands ports concurrents des nôtres.

D'où en définitive se déduit la nécessité d'un sérieux effort sur le plan français, effort qui doit être concentré sur les axes apparaissant prioritaires. (...)

Le projet de construction d'une voie navigable Mer du Nord – Méditerranée a été longuement examiné par une commission *ad hoc*. Les membres de la commission ont été unanimes à adhérer au principe d'un axe de transport unissant les vallées du Rhône et de la Saône à celles du Rhin et de la Moselle. Ils se sont partagés, en revanche, sur la nature des ouvrages à entreprendre pour la matérialisation de cet axe. D'autre part, les difficultés techniques de franchissement de la ligne de partage des eaux ont conduit à prévoir des dépenses considérables pour la réalisation complète de cette voie. Les avantages attendus pour la collectivité risquent ainsi d'être inférieurs au niveau nécessaire pour justifier les investissements proposés dans le

cadre des orientations économiques générales du IV<sup>e</sup> Plan.

Dans ces conditions, le gouvernement fait sienne la recommandation de la commission *ad hoc* tendant à la construction, échelonnée au cours des prochains plans d'équipement, d'un axe de transport joignant les vallées du Rhône et de la Saône et la Lorraine et l'Alsace.

Il a retenu, d'autre part, au titre du IV<sup>e</sup> Plan, les éléments susceptibles de faciliter et d'accélérer ultérieurement la mise en service de cette liaison.

Dans chacun des budgets de la période couverte par le Plan seront inscrits les crédits nécessaires pour permettre l'exécution et l'achèvement des études techniques d'implantation et de méthode de construction des ouvrages des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit Mer du Nord – Méditerranée, et introduites les procédures de réservation ou d'acquisition des terrains.

Au cours de la même période et dans les mêmes conditions et sans préjudice des aménagements pouvant être entrepris immédiatement, des études seront réalisées et achevées concernant la rentabilité et les conditions d'exécution des liaisons fluviales susceptibles de relier le système des canaux du Nord, les bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne à l'ensemble du réseau navigable européen.

D'autre part, des aménagements ayant en tout état de cause une utilité propre seront accélérés de l'aval vers l'amont des bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhin (...).

Le gouvernement se doit de souligner, devant les impatiences qui se manifestent actuellement, qu'il n'est pas possible d'entreprendre l'ensemble des ouvrages par priorité avec les seuls éléments dont il dispose actuellement. Aussi bien est-ce à mettre le plus rapidement en place les facteurs susceptibles d'en faciliter l'exécution au cours des plans ultérieurs qu'il entend s'attacher pendant la période du IV<sup>e</sup> Plan. (...)

## Cinquième Plan : 1966-1970

### Opérations limitées amorçant la réalisation de grandes liaisons fluviales

L'aménagement à grand gabarit de la section Niffer–Mulhouse (\*) a été entrepris au cours du IV<sup>e</sup> Plan.

Le V<sup>e</sup> Plan prévoit la mise à grand gabarit de la section Mulhouse–Altkirch (coût 85 MF), qui nécessite de longs travaux pour la traversée de Mulhouse, et constitue une première étape vers la réalisation de la branche alsacienne de la liaison Mer du Nord – Méditerranée. (...)

Les coûts de transport par convois de 3 200 tonnes n'atteignent que 50 % de ceux par péniches de 280 tonnes.

Le bilan des avantages directs de transport tient compte de la concurrence des autres moyens de transport, car il est basé sur la différence des coûts pour la collectivité selon que l'on utilise l'un ou l'autre moyen de transport.

Les économies de transport ont été appliquées aux trafics prévisibles qui, après de longues études, ont été estimés compris entre 8 et 12 millions de tonnes en 1985 pour l'ensemble

***La construction d'un réseau de voies navigables est rendue plus difficile en France par les données géographiques et moins urgente grâce à l'existence d'un réseau ferré très dense et moderne***

***Il n'est pas possible d'entreprendre l'ensemble des ouvrages avec les seuls éléments dont dispose le gouvernement***

***Le V<sup>e</sup> Plan prévoit la mise à grand gabarit de la section Mulhouse–Altkirch, qui constitue une première étape vers la réalisation de la branche alsacienne de la liaison Mer du Nord – Méditerranée***

(\*) NDLR. Aménagement à 1 350 t. L'aménagement à 4 400 t a été, lui, réalisé en 1994-1995.

**Le taux de rentabilité immédiate des deux liaisons fluviales projetées n'est que de 3 à 4 %**

**La décision concernant une opération comme la liaison Mer du Nord – Méditerranée est essentiellement politique**

**Les résultats des études de comparaison entre chemin de fer et voie d'eau ont été peu encourageants pour la liaison Rhin-Rhône, pour laquelle le meilleur coefficient de rentabilité immédiate en 1985 ne dépasserait pas 3 % au mieux**

des deux branches alsacienne et lorraine (le calcul de rentabilité a porté sur l'ensemble de ces deux branches, la réalisation des trois liaisons ne pouvant être envisagée qu'à une échéance plus éloignée).

Ces prévisions de trafics ne sont pas considérables par rapport aux trafics assurés sur d'autres axes. Aussi le taux de rentabilité immédiate des deux liaisons n'est-il que de 3 à 4 %.

On est en droit de poser le problème de savoir si l'on pouvait escompter un autre résultat. Il semble que non. En effet, les trafics de marchandises les plus importants se localisent dans les régions économiquement les plus développées. C'est dans ces régions que l'on obtient les rentabilités transport les plus élevées. Or l'opération Mer du Nord – Méditerranée prend le contre-pied de cette logique vu qu'elle vise à provoquer le développement accéléré de régions moins favorisées. De plus, les études prospectives, obligatoirement menées à un horizon assez éloigné, obligent à prendre en compte des structures proches d'un « optimum ».

L'intérêt d'une telle opération ne peut être jugé dans le cadre, somme toute étroit, de l'économie des transports. (...)

Pouvait-on et peut-on encore espérer traduire par des chiffres l'efficacité de la voie d'eau ou les avantages de la structure d'avenir recherchée ? Nul semble-t-il ne le pense vraiment, aussi la décision concernant une opération comme Mer du Nord – Méditerranée est-elle essentiellement politique.

Une décision positive a été prise par le gouvernement à l'occasion de l'approbation du Ve Plan, mais bien entendu, après cette décision des problèmes restent à mettre au point qui concernent surtout l'ordre et le calendrier des réalisations, car il faut trouver une cadence de réalisation compatible avec les ressources nationales : si on n'obtiendra pas les effets recherchés par une réalisation trop lente, à l'inverse il ne servirait à rien d'entreprendre une opération de ce genre si elle conduisait à freiner dangereusement l'équipement des structures intéressantes qui existent déjà en France.

#### **Commission Transports**

Pour dégager toutes les informations nécessaires sur les conditions exactes de la concurrence entre le chemin de fer et la voie d'eau, un « groupe de confrontation des coûts du chemin de fer et de la voie d'eau » était créé avec la possibilité d'effectuer des investigations approfondies — mais confidentielles — sur les conditions économiques d'exploitation des deux moyens de transport.

Les résultats de ces comparaisons, appliquées aux perspectives de trafic dégagées par le groupe, permettaient enfin de déterminer la

rentabilité directe, pour la collectivité, de ces projets de grandes liaisons fluviales.

Sur le plan des transports proprement dit, les résultats de ces études ont été peu encourageants. Cela tient à la conjugaison de dépenses d'investissements très élevées et d'avantages directs pour la collectivité relativement limités, le groupe de confrontation ayant montré que les transports par voie navigable ne permettraient que peu d'économies d'exploitation par rapport aux transports ferroviaires, ces économies concernant principalement les distances courtes et les trafics importants. Il en est résulté des taux de rentabilité très faibles pour ces projets, même pour les hypothèses de trafic correspondant à des horizons très éloignés. Pour les liaisons Seine–Est, le meilleur coefficient de rentabilité immédiate en 1985 ne dépasserait pas 4 %. Pour les liaisons Rhin–Rhône, il ne s'élèverait qu'à 3 % au mieux.

#### **Rapport de la Commission nationale de l'aménagement du territoire**

Sur l'axe économique Mer du Nord – Méditerranée, la tendance à la concentration des activités et de la population s'accroîtra probablement beaucoup. D'après les études du groupe de travail constitué à la Commission nationale de l'aménagement du territoire, en retenant une hypothèse forte de développement de 1962 à 1985, les zones de peuplement industriel et urbain situées sur l'axe pourraient avoir une population totale en augmentation de 85 %, tandis que la croissance serait de l'ordre de 30 % pour les zones de peuplement industriel et urbain situées en dehors de l'axe.

Dans cette perspective à long terme, le développement économique des régions de l'Est devrait être organisé autour d'un axe privilégié d'infrastructures générales, qui suivrait le tracé des principales vallées et auquel pourraient se raccorder tous les centres d'activités économiques des régions proches. L'aménagement du territoire porterait en conséquence principalement sur l'amélioration des moyens de communication, la réalisation des zones industrielles et l'équipement des villes.

Les travaux du groupe Mer du Nord – Méditerranée montrent la nécessité de réaliser une infrastructure de transports fluviaux, ferroviaires et routiers qui soit adaptée aux perspectives de développement. Pour l'instant, ce groupe estime qu'il ne peut être question de procéder *a priori* à un choix entre les divers investissements de communications. Il lui apparaît que le problème essentiel n'est pas de déterminer si l'on réalise ou si l'on ne réalise pas une voie d'eau à grand gabarit reliant le bassin du Rhin à celui du Rhône, mais de savoir quand le développement économique justifiera tel ou tel

investissement, étant entendu que les investissements économiquement justifiés seront réalisés en temps voulu.

La chronologie de mise en service des différents investissements serait fixée, dans chaque hypothèse de développement retenue, pour en déduire, compte tenu des délais de l'étude et de la réalisation, une fourchette aussi étroite que possible, enserrant la date optimale de lancement des études, puis des travaux.

La première décision concrète à prendre en tout état de cause serait l'acquisition des terrains destinés à recevoir les infrastructures de transport et les zones industrielles. Sur le tracé de l'axe économique, il est possible de procéder dès maintenant à ces acquisitions, quelle que soit la date à laquelle ces terrains seront utilisés et quel que soit l'usage qui en sera finalement fait. (...)

Les voies d'eau à grand gabarit créent des axes privilégiés pour la localisation des industries lourdes et des activités entraînant des transports importants de produits pondéreux ; en dehors des vallées des grands fleuves, les facteurs naturels favorables à la création de telles voies sont assez rarement réunis et, même lorsque les obstacles sont techniquement sur-

montables, le coût très élevé de ces aménagements oblige à ne les réaliser que dans les zones appelées à connaître une forte concentration industrielle. Ces zones sont presque exclusivement situées dans l'Est. Elles sont d'autant plus « privilégiées » que la voie d'eau est généralement doublée par une voie ferrée et une route de grande capacité.

### **Texte du Plan**

« Les grandes lignes directrices du programme seront les suivantes :

- Poursuite de l'aménagement du Rhône ; (...)
- Engagement d'opérations limitées amorçant la réalisation de grandes liaisons fluviales. (...)

Les grandes liaisons fluviales : les opérations suivantes de mise au grand gabarit se situant sur l'axe économique Mer du Nord – Méditerranée seront engagées : Metz–Frouard (90 MF) ; Frouard–Toul (105 MF) ; Toul–Neuves-Maisons (65 MF) ; la Saône entre Lyon et Chalon (90 MF). (...)

Le gouvernement prendra des mesures pour développer les infrastructures de transport le long de l'axe Mer du Nord – Méditerranée et réservera des terrains à cet effet. »

## **Sixième Plan : 1971-1975**

La politique des voies navigables fait l'objet, depuis plusieurs années, de controverses parfois passionnées. Les voies d'eau ont-elles un pouvoir incitateur pour l'investissement industriel ou se sont-elles bornées, dans les pays européens où leurs réseaux sont très développés, à accompagner l'expansion industrielle dans les régions où elle avait déjà pris son essor au début du siècle ? (...)

Le problème essentiel à résoudre pour les liaisons interrégionales et internationales est celui des choix entre certains bassins fluviaux, en tenant compte notamment du coût de franchissement des seuils et de la densité des zones traversées.

Pour satisfaire au mieux les besoins de la nation mesurés en fonction des services et des coûts, la priorité doit être accordée, d'une part à

la liaison des bassins développés du Rhin et du Rhône, d'autre part à la liaison du bassin parisien avec les régions de l'Est dépendantes des bassins rhénan et meusien.

La préférence affirmée par les principaux organismes responsables de l'économie lorraine en faveur du projet Seine-Est plutôt qu'à la liaison vers le Sud, confère la priorité à la voie alsacienne pour la liaison entre le Rhône et le Rhin. Cet itinéraire qui comporte le tracé le plus bref à travers des seuils encore peu développés, puisqu'il rejoint assez aisément la vallée du Doubs où il dessert une zone de forte densité, est à la fois le plus court, le plus sûr et le moins onéreux. Le choix du tracé et l'état d'avancement des études permettent de prendre rapidement la décision d'exécution.

## **Septième Plan : 1976-1980**

La Commission estime que la décision récente de réaliser le franchissement du seuil de Bourgogne doit être considérée comme une option politique à long terme. Elle évoque les incertitudes qui entachent la rentabilité directe de cette opération et la création d'activités induites. Elle note que l'aménagement de la vallée de la Saône jusqu'à St-Symphorien, tel qu'il

devait être réalisé au cours du VII<sup>e</sup> Plan, porte déjà en germe l'essentiel des avantages attendus de cette opération dans les régions concernées, régions du reste déjà favorisées sur le plan ferroviaire et bientôt autoroutier. Elle s'est enfin interrogée sur le sens de l'attraction qu'induirait le franchissement du seuil pour le trafic, peut-être au profit de Rotterdam plus que de Marseille.

***Les voies d'eau ont-elles un pouvoir incitateur pour l'investissement industriel ou se sont-elles bornées à accompagner l'expansion industrielle ?***

***La décision de réaliser le franchissement du seuil doit être considérée comme une option politique à long terme***

***On peut s'interroger sur le sens de l'attraction qu'induirait le franchissement du seuil pour le trafic, peut-être au profit de Rotterdam plus que de Marseille***

### **Programme n° 6 : assurer la liaison fluviale Mer du Nord – Méditerranée**

La France a longtemps été handicapée par un développement modeste de ses voies navigables. Or, la voie d'eau à grand gabarit constitue, dans un dispositif moderne de transport, un élément important, dont l'attrait est renforcé par la hausse du coût de l'énergie.

Dans l'effort de longue haleine entrepris par la France pour porter son équipement au niveau des pays les plus modernes, le développement de nos communications par eau doit se situer en bonne place. La mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et attendue par l'économie. Elle permettra, au moment où les pays de la Méditerranée et du Golfe persique s'industrialisent et se développent à leur tour, de raccorder le réseau français du Sud-Est au réseau très ramifié et en cours d'extension de l'Allemagne et du Benelux.

#### **Objectifs :**

– Développer la navigation à grand gabarit sur le Rhône et la Saône en achevant au cours du VII<sup>e</sup> Plan les travaux d'aménagement en cours.

– Engager le franchissement du seuil de Bourgogne par le canal de la Saône au Rhin.

#### **Contenu :**

Le programme comporte :

– sur la Saône, la construction des ouvrages permettant d'achever, en 1979, la canalisation à grand gabarit jusqu'à St-Symphorien ;

– sur le Rhône, la participation de l'État à l'équipement des chutes de Péage-de-Roussillon et de Vaugris, ainsi que le raccordement à grand gabarit du port de Fos ;

– sur le Rhin, la participation française à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne et les travaux d'aménagement de la rive française pour un achèvement en 1980 ;

– sur le canal Rhin-Saône : la réalisation d'acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet à concurrence des trois quarts de l'emprise totale ; la construction de deux écluses à grand gabarit à Niffer (point de jonction avec le Rhin) et à Brunstatt (Haut-Rhin) achevées respectivement en 1979 et en 1981, et l'aménagement du bief correspondant, permettant d'assurer la desserte, par les convois à grand gabarit, de l'agglomération de Mulhouse. (...)

## **Septième Plan : 1976-1980 (adaptation)**

### **Programme n° 6 : assurer la liaison fluviale Mer du Nord – Méditerranée**

« Ce programme comportait :

– l'achèvement des travaux à réaliser dans les vallées du Rhin, du Rhône et de la Saône (représentant 40 % du coût budgétaire du programme) ;

– l'engagement des travaux de franchissement du seuil de Bourgogne (représentant 60 % du coût budgétaire du programme).

Les travaux engagés dans les vallées progressent dans l'ensemble, en dépit de quelques difficultés, conformément aux prévisions initiales. Le taux d'exécution prévisionnel de cette partie du programme s'établit à environ 69 % à la fin de 1979.

Par contre, le franchissement du seuil a pris un retard très important qui appelle une révision des objectifs fixés par le VII<sup>e</sup> Plan. Le taux d'exécution prévisionnel de cette partie du programme s'établit à environ 2 % à la fin de 1979.

Les études principales (études techniques et études d'impact sur l'environnement) sur ce franchissement ont, certes, été réalisées. De

même, à l'issue d'une enquête préalable approfondie, la déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée en juin 1978.

Mais le plan de financement de l'opération n'a pas encore pu faire l'objet d'un accord entre les différentes parties intéressées. Les modalités de la participation des régions et des collectivités locales concernées restent en particulier à arrêter. De même, la désignation du maître d'ouvrage n'a pas encore pu intervenir. Le retard dès maintenant acquis frappe de caducité la partie du programme consacrée à l'aménagement du bief Niffer-Brunstatt.

La construction de deux écluses à grand gabarit, à Niffer et à Brunstatt, et l'aménagement du tronçon du canal de Huningue ne pourront être menés à bien, comme il était prévu, au cours de la période du VII<sup>e</sup> Plan. L'échéancier des travaux du seuil doit donc être révisé. Seule la réalisation des acquisitions foncières semble pouvoir être poursuivie conformément aux objectifs initiaux, à condition que les dotations budgétaires soient augmentées. (...)

***Le franchissement du seuil Saône-Rhin a pris un retard très important qui appelle une révision des objectifs fixés par le VII<sup>e</sup> Plan***

## **Huitième Plan : 1981-1985**

### **Commission Aménagement du territoire**

(...) En matière de transports de marchan-

dises lourdes, les comparaisons européennes montrent que la France a l'avantage d'un système de chemin de fer efficace, et qui pallie par-

tiellement l'insuffisance des voies d'eau à grand gabarit. L'électrification du réseau ferroviaire sera poursuivie, en particulier sur les liaisons transversales. Les investissements dans les voies navigables doivent être renforcés, d'autant qu'ils valoriseraient pleinement les équipements portuaires existants (Dunkerque, Fos, Le Havre-Rouen). Le gouvernement a décidé la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Les nouvelles perspectives énergétiques et industrielles invitent à considérer également l'opportunité de deux autres projets : Seine-Nord et Seine-Est.

### **Commission Transports**

Il convient de distinguer dans ce projet l'aménagement des vallées et le franchissement du seuil.

Les aménagements de vallées tirent parti des ouvrages hydroélectriques réalisés sur le Rhône et permettront ainsi de réaliser une voie à grand gabarit reliant le port de Marseille-Fos à son arrière-pays jusqu'à Chalon-sur-Saône ; ils sont en bonne voie de réalisation.

Le franchissement du seuil est destiné à assurer la liaison entre le bassin du Rhône et celui du Rhin, moyennant une échelle de 24 écluses qui permet de racheter une dénivellation voisine de 160 mètres (\*). Il a fait l'objet d'une décision qui en subordonne la mise en œuvre au dégagement de moyens spécifiques de financement. Le coût du seul franchissement du seuil est estimé à 9 milliards de francs 1980.

Il convient cependant de rappeler la position réservée de la Commission des Transports et des Communications du VII<sup>e</sup> Plan qui écrivait : « en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, elle estime que la décision récente de réaliser le franchissement du seuil (...) doit être considérée comme une option politique à long terme. Elle évoque les incertitudes qui entachent la rentabilité directe de cette opération et la création d'activités induites. Elle note que l'aménagement de la vallée de la Saône jusqu'à St-Symphorien, tel qu'il devrait être réalisé au cours du VII<sup>e</sup> Plan, porte déjà en germe l'essentiel des avantages attendus de cette opération dans les régions concernées, régions du reste déjà favorisées sur le plan ferroviaire et bientôt autoroutier. Elle s'est enfin interrogée sur le sens de l'attraction qu'induirait le franchissement du seuil pour le trafic, peut-être au profit de Rotterdam plus que de Marseille. »

Rien ne permet aujourd'hui de porter un jugement différent.

### **Les recommandations**

Priorité à la restauration et à l'entretien sélectifs du réseau existant (...) Le développement du réseau à grand gabarit ne doit être

envisagé qu'avec une grande prudence.

En ce qui concerne le développement du réseau à grand gabarit, l'effort sera concentré sur les liaisons avec la Belgique (Lys, Escaut), sur l'adaptation de la desserte fluviale à l'extension des ports de Dunkerque et de Sète et sur la poursuite des aménagements de la liaison Saône-Fos. Compte tenu du caractère prioritaire de ces actions, des hypothèses d'évolution du trafic peu encourageantes ainsi que des freins que l'organisation actuelle de la profession fait peser sur sa productivité et sur son dynamisme commercial, il paraît souhaitable de ne programmer d'autres investissements de capacité qu'avec la plus grande prudence, tout particulièrement pour les grands projets de franchissement de seuil. On ne peut donc que renouveler les réserves formulées à l'occasion de la préparation du VII<sup>e</sup> Plan sur l'engagement des travaux de franchissement du seuil de la liaison Rhin-Rhône. Quant à la liaison Seine-Nord, dont la réalisation ne peut être envisagée qu'à long terme, il est souhaitable que le choix de la solution prene en compte non seulement les besoins du trafic et les caractéristiques des réseaux voisins, mais également les possibilités offertes par d'autres modes de transports.

### **Commission Transports (annexes)**

Les projets de liaisons inter-bassins à grand gabarit devront être très sévèrement sélectionnés en fonction de leur intérêt économique et de leur utilité au plan du maillage du réseau. Ces projets pourraient faire appel aux moyens de financement des régions et des collectivités locales et à des ressources d'emprunt selon des modalités à définir.

### **La construction de canaux à grand gabarit**

La liaison Rhin-Rhône a fait l'objet d'une décision interministérielle prévoyant l'achèvement de la section Saône-Rhône en 1983 et la mise en œuvre, à ce moment, de moyens spécifiques de financement pour la réalisation du franchissement du seuil évaluée à 9 milliards de francs 1980. Un appel à l'emprunt et aux ressources régionales et locales est envisagé. Cependant, d'ores et déjà, 250 millions de francs sont nécessaires aux travaux qui restent à exécuter entre Chalon-sur-Saône et le port de Fos. Sur la liaison Saône-Rhin, dont la rentabilité est très faible, aucun montant d'investissement ne peut être avancé, dès maintenant, pour la durée du VIII<sup>e</sup> Plan. (...)

### **Conclusions**

(...) Sur les réseaux à moyen et à grand gabarit, en l'absence de toutes précisions de trafics suffisamment fiables, le groupe a souligné l'intérêt de réaliser, à l'horizon 1990, des études de

***En matière de transport de marchandises lourdes, la France a l'avantage d'un système de chemin de fer efficace, qui pallie partiellement l'insuffisance des voies d'eau à grand gabarit***

***Il convient de rappeler la position réservée de la Commission des Transports du VII<sup>e</sup> Plan***

***On ne peut que renouveler les réserves formulées à l'occasion de la préparation du VII<sup>e</sup> Plan sur l'engagement des travaux de franchissement du seuil de la liaison Rhin-Rhône***

(\*) NDLR. Erreur de la commission. La dénivellation totale est en réalité de 264 m (versant alsacien + versant franc-comtois).

**L'intérêt économique des liaisons à grand gabarit reste à démontrer**

**Le développement du réseau à grand gabarit ne doit être envisagé qu'avec une grande prudence**

**Le groupe est resté partagé sur l'utilité de réaliser une première tranche d'extension du réseau à grand gabarit, compte tenu de la faible rentabilité pour la collectivité et de la diminution attendue du potentiel transportable dans le domaine des pondéreux**

rentabilité économique des liaisons inter-bassins intermodales, en particulier sur les liaisons à grand gabarit dont l'intérêt économique reste à démontrer. Ceci conduit à envisager le développement du réseau à grand gabarit avec une grande prudence, dans les années à venir.

#### **Appendice Position du comité des armateurs fluviaux**

Le représentant du Comité des armateurs fluviaux exprime le regret que le rapport présenté ne donne pas l'assurance de la conception pour l'avenir d'un réseau à grand gabarit homo-

gène. Or, dans des problèmes de ce genre, la définition d'une politique à long terme apparaît indispensable au moins dans ses grandes lignes.

À l'horizon de l'an 2000 et du XXI<sup>e</sup> siècle, il conviendrait que la France soit intégrée au réseau européen de voies navigables à grand gabarit et que, en conséquence, les liaisons entre le réseau français et les réseaux belge et allemand soient assurées pour des convois de 3 000 tonnes au moins (\*) (...).

Il importe donc que les opérations, même partielles, qui seraient retenues au VIII<sup>e</sup> Plan ne fassent pas obstacle à la réalisation d'un tel réseau au cours des plans suivants.

## **Neuvième Plan : 1984-1988**

### **Commission Transports**

(...) Le groupe a pris connaissance du rapport de la commission présidée par M. Grégoire, des quatre priorités retenues par celle-ci, ainsi que des différentes hypothèses envisagées pour le niveau des investissements.

Les deux premières priorités du rapport Grégoire (restauration du réseau existant – réalisée en 10 ans –; achèvement des opérations engagées) ont recueilli l'accord unanime du groupe.

Par contre, le groupe est resté partagé sur les deux autres objectifs qui, selon le rapport de la commission Grégoire, « devraient être atteints dans toute la mesure du possible » au cours du IX<sup>e</sup> Plan, soit :

– l'achèvement du canal du Midi et la réalisation d'une première tranche d'amélioration des caractéristiques du réseau Freycinet ;

– la réalisation d'une première tranche d'extension du réseau à grand gabarit (aménagement limité aux vallées).

C'est surtout ce dernier objectif qui a entraîné désaccord au sein du groupe. Les uns y voient un moyen de redonner confiance à la profession et d'éviter l'affaiblissement de l'artisanat batelier tout en réalisant, en aménagements de vallée, diverses opérations susceptibles de s'inscrire à terme dans un réseau à grand gabarit permettant le passage entre les différents bassins. Les

autres ont estimé inopportun de consacrer les 2/3 ou les 3/4 des crédits à de telles opérations, compte tenu de leur faible rentabilité pour la collectivité, de l'ordre de 6 % selon le rapport Grégoire, des perspectives d'évolution du trafic et de la diminution attendue du potentiel transportable dans le domaine des pondéreux ; certains se sont demandés s'il ne serait pas préférable d'accélérer la restauration du réseau existant.

Il y a accord sur certaines opérations d'extensions visant à compléter le réseau existant : aménagement de la Deûle à 1 350 tonnes, raccordement du port de Mulhouse au Rhin. (...)

Le groupe a également évoqué la possibilité d'un recours aux ressources hydroélectriques, réalisé par exemple par une augmentation de la redevance payée par EDF à la Compagnie nationale du Rhône. Les partisans d'une telle formule ont fait valoir que la redevance perçue par la CNR était la plus faible de toutes celles payées par EDF aux producteurs. Ils ont souligné que la loi de 1980 qui concédait la liaison inter-bassins Rhin-Rhône à la CNR avait envisagé cette possibilité et que ceci permettait de ne pas faire supporter par la fonction transport les autres fonctions assurées par les voies navigables. Les opposants à cette mesure ont souligné son caractère anti-économique et inopportun dans la mesure où elle aurait pour effet de dégrader le budget d'EDF et, à terme, de renchérir le coût de l'énergie et de nuire ainsi à la compétitivité de notre économie.

## **Dixième Plan : 1989-1992**

*Aucune mention du projet de canal, ni dans les textes préparatoires, ni dans le Plan lui-même.*

## **Onzième Plan : 1993-1997**

*Rien sur le projet de canal, hormis le rapport Bonnafous-Seligmann (voir le dossier Bonnafous 1995). Rien non plus dans les contrats de plan Etat-Région des six régions concernées.*

(\*) NDLR. Position originale, quand on sait que le réseau belge est à 1 350 tonnes !