

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

1.2.4. <u>La purge du droit de rétrocession</u>	46
1.2.5. <u>Les ventes par les services fiscaux</u>	46
1.2.6. <u>La récupération du budget des cessions des biens vendus par les services fiscaux</u>	47
1.2.6.1. <u>Le mécanisme en place et sa remise en cause</u>	47
1.2.6.2. <u>L'affectation du produit de ces ventes</u>	47
2. <u>LA RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT QUI A SUIVI CETTE LEVÉE D'HYPOTHÈQUE FONCIÈRE : EXEMPLE DE MULHOUSE ET DE BESANÇON</u>	48
2.1. <u>La convention SORELIF et la révision des schémas d'aménagement</u>	48
2.1.1. <u>La convention Etat-SORELIF du 19 mars 1998</u>	48
2.1.2. <u>L'avenant du 26 octobre 2000 portant création du fonds de concours</u>	49
2.1.3. <u>L'utilisation de ce fonds de concours comme du FNADT classique</u>	49
2.2. <u>Mulhouse ou la reprise des projets du SDAU de 1978</u>	50
2.2.1. <u>La stratégie choisie</u>	50
2.2.2. <u>L'aménagement de la voie sud et les projets connexes</u>	51
2.2.2.1. <u>Les principes d'aménagement de la voie sud</u>	51
2.2.2.2. <u>Les projets connexes</u>	51
2.2.2.3. <u>Les travaux à mettre en œuvre et le calendrier prévisionnel</u>	52
2.2.3. <u>Un sujet encore délicat</u>	52
2.2.3.1. <u>Des silences lourds de sens ?</u>	52
2.2.3.2. <u>Le financement de ces projets</u>	53
2.3. <u>Besançon ou l'émergence de nouvelles réflexions en terme d'aménagement</u>	55
2.3.1. <u>La révision du schéma directeur de 1974</u>	55
2.3.2. <u>Une mise en application difficile</u>	56
2.3.2.1. <u>La difficile reconversion des friches situées en zone inondable</u>	56
2.3.2.2. <u>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
1. <u>LA GENÈSE DU PROGRAMME ET SON CONTENU</u>	58
1.1. <u>La mise sur pied de ce programme</u>	58
1.1.1. <u>Le rôle du préfet coordonnateur</u>	58
1.1.2. <u>Les décisions des CIADT de 1997, 1998 et 1999</u>	60
1.2. <u>Le contenu et la mise en œuvre du programme</u>	62
1.2.1. <u>Le contenu du programme</u>	62
1.2.2. <u>Le fonctionnement du programme</u>	62
1.3. <u>Un rendez-vous raté avec l'Union européenne</u>	63
2. <u>LES APPORTS DU PROGRAMME</u>	64
2.1. <u>La restauration et la mise en valeur du canal du Rhône au Rhin</u>	65
2.1.1. <u>Un choix en terme d'aménagement qui risque de se poser ailleurs</u>	65
2.1.2. <u>Un financement intéressant</u>	67
2.1.3. <u>Le positionnement de Voies Navigables de France en tant que véritable acteur local</u>	68
2.2. <u>Les autres projets "phares" en bonne voie d'exécution</u>	69
2.2.1. <u>La véloroute Nantes-Budapest</u>	69
2.2.2. <u>La plate-forme multimodale de Pagny</u>	71
2.3. <u>L'intégration de la notion de développement durable</u>	72
2.3.1. <u>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
3. <u>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 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 préfet coordonnateur</u>	84
<u>CONCLUSION</u>	86
<u>LEXIQUE</u>	89
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	93