

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