

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 décembre 1979.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclara-
tion d'urgence, relatif à la Compagnie nationale du Rhône.*

Par M. Pierre JEAMBRUN,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Gregory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Marcel Souquet, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légial.) : 1276, 1330 et in-8° 246.

Sénat 96 (1979-1980).

Voies navigables. — Aménagement du territoire - Compagnie nationale du Rhône - Rhin-Rhône.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
I. — La liaison Rhin-Rhône : un grand projet volontariste à l'échelle européenne voulu par les régions	5
A. — Des promesses maintes fois réitérées aux vœux toujours renouvelés	6
B. — Des caractéristiques qui tiennent compte des aspirations locales	10
II. — La désignation de la Compagnie nationale du Rhône comme maître d'ouvrage : une solution souple et efficace	17
A. — Un organisme d'une efficacité incontestable	18
B. — Un statut juridique suffisamment souple pour faciliter le règlement des problèmes en suspens	21
Examen des articles	25
<i>Article premier</i> : Extension des missions de la Compagnie	25
<i>Art. 2</i> : Financement des travaux	26
<i>Art. 3</i> : Droits des actionnaires et affectations des superbénéfices	27
<i>Art. 4</i> : Régime des emprunts destinés au financement des travaux	28
<i>Art. 5</i> : Participation des établissements publics régionaux au capital	29
<i>Art. 6</i> : Composition du conseil d'administration	29
<i>Art. 7</i> : Contrôle de l'Etat	32
<i>Art. 8</i> : Modification des statuts de la Compagnie	33
<i>Art. 8 bis (nouveau)</i> : Programmes d'action prioritaires régionaux (VIII ^e Plan)	34
<i>Art. 9 et 10</i> : Dispositions diverses	35
Débats en Commission	37
Annexes :	
1. Allocution de M. Valéry Giscard d'Estaing, président de la République, à Dijon, le 24 novembre 1975 devant la Conférence interrégionale pour la liaison Rhin-Rhône (extraits)	41
2. Notice annexée à la note du Conseil d'Etat relative au décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de la liaison fluviale de Saône-Rhin à grand gabarit	43
3. Rapport de la commission d'enquête relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	52

MESDAMES, MESSIEURS,

Au début de 1974, un jeune ministre des Finances rédigea dans un quotidien un billet fort remarqué dont le thème central traitait de l'ambition et du rêve dans la carrière d'un homme d'Etat.

C'est certainement en se souvenant de sa conclusion : l'ambition est la sœur du rêve, que l'auteur, devenu Président de la République, annonçait solennellement à Dijon, l'année suivante, la mise au grand gabarit du canal de la Saône au Rhin dans le cadre du VII^e Plan. Le Gouvernement était invité à prendre des décisions engageant concrètement et définitivement la réalisation de cet ouvrage.

De fait, ce projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, a pour objet de confier à la Compagnie nationale du Rhône la *maîtrise d'ouvrage* des travaux de mise à grand gabarit de la liaison fluviale mer du Nord - Méditerranée, dont la réalisation a été *approuvée par le Parlement*, sur proposition du Gouvernement, dans le cadre du programme d'action prioritaire n° 6 du VII^e Plan.

Intervenant en fin de période du Plan — c'est-à-dire avec un retard qui a rendu nécessaire une modification du programme d'action prioritaire n° 6 à l'occasion de l'adaptation du VII^e Plan —, ce projet de loi constitue une **étape juridique** assurant la *transition* entre deux phases essentielles de la réalisation de ce grand projet d'intérêt national et européen : il clôt un long processus politique qui a abouti à la définition des objectifs économiques et techniques à atteindre : il *permet* le démarrage effectif des opérations de franchissement du seuil de Bourgogne par la désignation d'un organisme *responsable* des travaux.

Son inscription à l'ordre du jour en fin de session parlementaire après déclaration d'urgence semble manifester une nette volonté gouvernementale de tirer enfin les *conséquences* des votes du Parlement et de répondre aux *vœux* des établissements publics régionaux concernés.

En fait, le choix d'un maître d'ouvrage aurait pu intervenir beaucoup plus tôt par la voie réglementaire, si la solution retenue — le recours à la Compagnie nationale du Rhône — n'avait exigé,

selon le Conseil d'Etat, l'intervention du législateur, étant donné le caractère dérogatoire des statuts de cet organisme, créé en 1933, pour recevoir, en application de la loi du 27 mai 1921, la concession des travaux d'aménagement du Rhin de la frontière suisse à la mer.



Il convient donc de replacer les *dispositions très juridiques* de ce projet de loi dans leurs *contextes politique, économique et technique*. De ce point de vue, votre Commission souhaite non seulement rappeler le processus de décision préalable au choix d'un maître d'ouvrage, mais encore justifier la désignation de la Compagnie nationale du Rhône comme une solution à la fois efficace et souple pour faire face aux problèmes qui restent à résoudre.

I. — LA LIAISON RHIN-RHÔNE : UN GRAND PROJET VOLONTARISTE A L'ÉCHELLE EUROPÉENNE VOULU PAR LES RÉGIONS

La réalisation de la liaison Rhin-Rhône, approuvée dans le cadre du VII^e Plan, apparaît être une décision encore plus importante par sa portée que par les moyens mis en œuvre. En effet, au-delà de l'effort considérable d'investissement qu'elle suppose, elle traduit une volonté collective d'autant plus remarquable qu'elle tend, à travers la construction d'un nouveau canal, à modifier le cours de la nature : l'ambition humaine n'est jamais aussi noble que lorsqu'il s'agit d'inscrire l'histoire dans la géographie au moyen d'un projet cohérent, associant l'ensemble des forces vives de tout un peuple.

Rhin-Rhône est, en effet, un **projet politique** au sens plein du terme : loin d'être sorti tout armé de la cuisse de quelques ingénieurs et technocrates, il correspond aux rêves, et peut-être, aux visions, de quelques personnes bientôt partagées par la très large majorité des populations concernées.

L'opération n'échappe pas aux diverses contraintes de l'économie et de la technique, mais aussi important soit-il, le calcul — économique ou technique — doit prendre en compte des considérations politiques sans lesquelles ce genre de grands projets n'aurait jamais vu le jour.

Plutôt que de rouvrir un débat d'opportunité qui appartient déjà au passé, votre Commission souhaite rappeler que jamais projet n'a connu une aussi longue — et peut-être trop longue — maturation à tous les stades de la décision politico-économique et des choix techniques.



Tels sont donc les thèmes que votre Commission veut développer en évoquant successivement les promesses réitérées des responsables gouvernementaux, les vœux répétés du Parlement et des régions intéressées, ainsi que les procédures par lesquelles il a été tenu compte des aspirations des populations locales.

A. — DES PROMESSES MAINTES FOIS REITERÉES AUX VŒUX TOUJOURS RENOUVELÉS

Au-delà de l'argumentation économique parfaitement résumée dans cette phrase du programme n° 6 du VII^e Plan selon laquelle « 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 », on ne peut que souligner qu'avant que ce projet ne concrétise de façon irréversible la volonté du Gouvernement de donner une suite concrète aux engagements pris devant le Parlement et les régions, les responsables gouvernementaux ont multiplié les promesses.

Jamais projet n'a fait l'objet de tant d'engagements successifs, que ce soit des Présidents de la République, du général de Gaulle à M. Giscard d'Estaing, des Premiers ministres ou des ministres de l'Équipement ou des Transports. Quelques citations témoignent de leur solennité, mais aussi du temps qu'il a fallu pour qu'elles soient suivies d'effet.

En 1961, à Marseille, le général de Gaulle déclarait déjà :
« C'est, bien sûr, la communication Rhin-Rhône qui est la clef de voûte d'une grande réorganisation nécessaire au point de vue national et européen. Pour ce qui est du IV^e Plan, je le répète, les études vont se développer et la décision de principe est prise. Mais à quel moment au juste la réalisation sera-t-elle engagée, je ne puis vous le dire. Je vous dis seulement qu'elle se fera. »

Mais cette prophétie ne correspondra longtemps qu'à une suite de promesses toujours différées.

En 1965, à l'Assemblée nationale, M. Georges Pompidou, Premier ministre, déclarait : « On a pu discuter très longtemps sur cet axe mer du Nord-Méditerranée et, en particulier, sur le point de savoir s'il devait prendre la forme d'une voie d'eau.

« De bons esprits, ainsi que l'a dit M. le Président Pflimlin, en doutaient. Le Gouvernement a délibéré. Le Gouvernement a tranché. Il a décidé de réaliser l'axe mer du Nord-Méditerranée sous la forme d'un réseau de voies navigables à grand gabarit ininterrompu avec deux branches, l'une vers l'Alsace et le Rhin, l'autre vers la Moselle.

« La décision du Gouvernement, qui est parfaitement ferme sur ce point, suppose, bien entendu, pour l'avenir, le rattachement à cet axe d'autres réseaux de voies navigables... En tout cas, sur le principe de l'axe mer du Nord-Méditerranée, nous sommes fermes et décidés. »

Des échéanciers précis sont même fixés : ainsi en 1972, lors d'une émission télévisée, M. Olivier Guichard, alors ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Équipement, déclarait : « Nous allons terminer les travaux du Rhône puis de la Saône jusqu'à hauteur d'Auxonne en 1977. Nous allons faire commencer par la C.N.R. les études sur la branche alsacienne de la liaison Rhin - Rhône tout de suite pour pouvoir commencer cette liaison en 1978. » La même année à l'Assemblée nationale : « Nous projetons de raccorder le Rhône au Rhin par l'Alsace au moment où le Rhin sera lui-même complètement raccordé au Danube vers 1982, c'est-à-dire à un moment où cette triple jonction créera un vrai réseau navigable européen. »

Le véritable engagement du pouvoir exécutif procède de la déclaration solennelle faite par M. Valéry Giscard d'Estaing à Dijon, le 24 novembre 1975, devant la Conférence interrégionale dont de longs extraits figurent en annexe.

De fait, la liaison Rhin-Rhône a fait l'objet d'un programme d'action prioritaire n° 6 du VII^e Plan pour un montant initial de 1.550 millions de francs 1975.

Mais la réalité n'a pas traduit les déclarations d'intention gouvernementales rendant ainsi nécessaire une **adaptation du programme d'action prioritaire n° 6** dans le cadre de la loi d'adaptation du VII^e Plan.

« 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^e Plan. Le taux d'exécution prévisionnel de cette partie du programme s'établit à environ 2 % à la fin de 1979...

« 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^e 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... »

Ceci n'a pas été le cas, ainsi que l'ont rappelé les rapporteurs des crédits des voies navigables une fois encore, à l'occasion de l'examen du dernier budget : **même révisé, le P.A.P. n° 6 est, parmi les 22 autres programmes retenus par le VII^e Plan, celui qui présente le taux d'exécution le plus faible de 68,1 %.**

..

A cette succession de promesses sans suites font écho les **vœux réitérés des collectivités locales** concernées, regroupées, notamment dans la **Conférence interrégionale instituée en 1975**, afin de marquer la détermination de l'ensemble des collectivités intéressées.

Dans l'allocution qu'il a prononcée lors de la réunion constitutive de cette Conférence à Besançon, **M. Edgar Faure** en a clairement souligné la portée et l'originalité :

« Mais, en parcourant ces dossiers, en réfléchissant à notre problème et au fait même que, ce 10 juillet 1975, nos régions ont décidé de tenir une conférence, groupant les bureaux des conseils régionaux et des comités économiques et sociaux d'Alsace, de Franche-Comté, de Bourgogne, de Rhône-Alpes, de Provence-Côte d'Azur, de Languedoc-Roussillon, je me disais qu'il n'est point besoin de chercher beaucoup plus loin un argument supplémentaire en faveur de la légitimité de notre entreprise : le fait même que nous soyons là, pour la première fois de l'histoire administrative de notre pays, représentants de régions aussi diverses, sans considération d'étiquettes politiques puisque toutes les tendances sont ici représentées, tous attachés à la réalisation d'un grand ouvrage public, prouve à l'évidence à la fois la justification de notre entreprise — car on ne nous aurait pas tous dérangés, réunis, galvanisés pour une entreprise absurde, chimérique — et la portée de ce que nous entreprenons. »

Cette Conférence présente une importance tout à fait symbolique puisqu'elle est la première conférence interrégionale créée en application du décret du 22 mai 1974 sur la coopération interrégionale. Aujourd'hui encore, c'est elle qui regroupe le plus d'établissements publics régionaux.

Elle a tenu, à ce jour, quatre réunions officielles :

— à Besançon, le 10 juillet 1975, sous la présidence de M. Edgar Faure, alors président de l'Assemblée nationale, président du conseil régional de Franche-Comté, où le principe d'une participation financière régionale fut adopté et où il fut confié à M. Louis Joxe, ancien ministre, alors député du Rhône, la mission de suivre d'une manière permanente l'évolution du projet, au nom de la Conférence ;

— à Dijon, le 24 novembre 1975, sous la présidence de M. Jean Chamant, ancien ministre, alors président du conseil régional de Bourgogne et au cours de laquelle M. Valéry Giscard d'Estaing prit les engagements déjà évoqués. Il y fut décidé la création d'une commission permanente (1) composée d'un représentant de chaque conseil régional et de chaque comité économique et social intéressés, soit de douze personnes au total, sous la présidence de M. Louis Joxe ;

— à Strasbourg, le 25 octobre 1976, sous la présidence de M. André Bord, alors secrétaire d'Etat aux Anciens combattants et président du conseil régional d'Alsace et en présence de M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'Equipement, où fut annoncée l'ouverture de l'enquête publique, préalable indispensable à la déclaration d'utilité publique ;

— enfin, à Marseille, le 19 février 1979, sous la présidence de M. Gaston Defferre, ancien ministre, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, où fut proposé un schéma de financement dans lequel une part importante est réservée aux ressources tirées de l'hydro-électricité rhodanienne.

Le budget des Voies navigables étant ainsi allégé, c'est par rapport à l'engagement de l'Etat, tel qu'il se traduit dans les crédits affectés à l'opération dans le budget des Voies navigables, qu'est proposé un taux de participation des établissements publics régionaux « dans la limite d'un plafond ».

Tous les participants se déclarent prêts à se concerter au plus tôt avec les pouvoirs publics pour régler les problèmes en suspens et notamment les conditions de financement de l'ouvrage, ceux-ci devraient également s'entendre sur la répartition de la participation régionale pour tenir compte des contributions apportées sous quelque forme que ce soit, par chacun d'entre eux à la résolution du projet.

Ces très longs délais ont en fait été mis à profit pour permettre une concertation approfondie avec les intéressés des modalités et caractéristiques des travaux nécessaires au franchissement du seuil de Bourgogne.

(1) La Commission permanente présidée par M. Louis Joxe tint séance à diverses reprises :

- le 4 mars 1976, à Paris ;
- le 18 janvier 1977, à Lyon ;
- le 28 avril 1977, à Paris ;
- le 5 octobre 1977, à Paris ;
- le 22 décembre 1977, à Paris ;
- le 9 février 1978, à Paris ;
- le 23 novembre 1978, à Paris ;
- le 19 février 1979, à Marseille.

B. — DES CARACTÉRISTIQUES QUI TIENNENT COMPTE DES ASPIRATIONS LOCALES

Le projet technique a, par un juste retour des choses, bénéficié du retard mis par le Gouvernement à entrer effectivement dans la phase opérationnelle de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Ses caractéristiques générales ont pu être étudiées dans le double objectif de la fiabilité des techniques et du respect du cadre de vie des populations locales concernées.

La nouvelle voie navigable aura 229 kilomètres de longueur, elle reliera le grand canal d'Alsace à la Saône en passant par la vallée de l'Ill, la Porte de Bourgogne et la vallée du Doubs. Elle comportera 24 écluses dont 7 permettant de s'élever de 106,20 mètres depuis le Rhin jusqu'au bief de partage, et 17 permettant de descendre le versant franc-comtois jusqu'à la Saône.

Les plus grands convois destinés à naviguer sur la liaison auront une longueur de 183 mètres. Ils seront constitués d'un pousseur d'une longueur de 30 mètres et de deux barges en « flèche », c'est-à-dire bout à bout, du type Europa II, de 76,50 mètres sur 11,4 mètres, capables de transporter 4.400 tonnes de port en lourd à l'enfoncement de 3 mètres.

La voie d'eau sera réalisée grâce à une nouvelle canalisation du Doubs entre Voujeaucourt et Dole sur une longueur de 140 kilomètres. Le reste du parcours, soit 89 kilomètres, sera franchi par un canal artificiel.

Ce canal présentera une profondeur de 4,50 mètres et une largeur au plan d'eau de 55 mètres sauf dans les courbes où il sera élargi, et dans certaines traversées urbaines où sa largeur pourra être réduite grâce à des murs de quai.

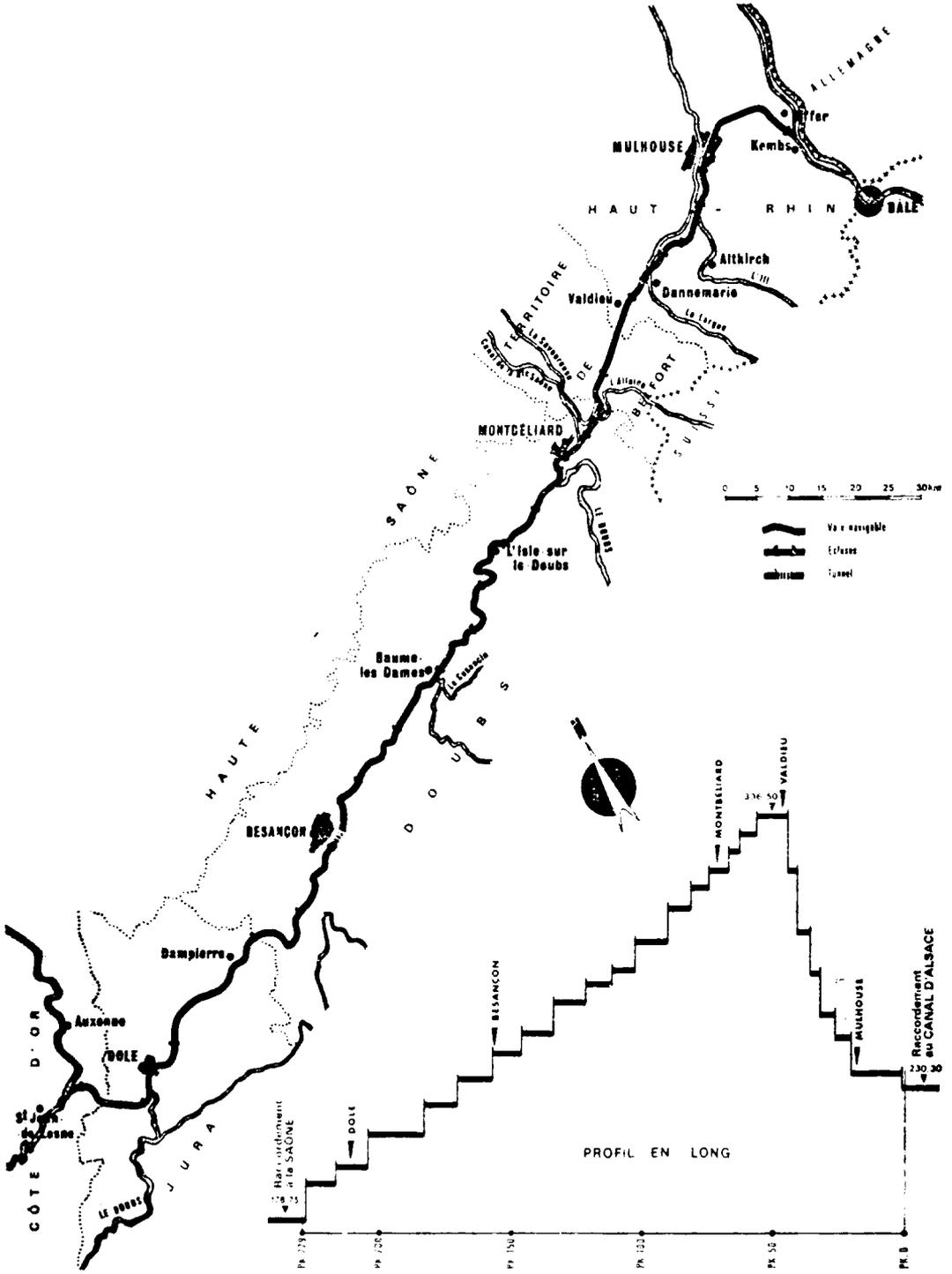
Les écluses, de gabarit international, auront les dimensions suivantes :

- longueur 185 mètres ;
- largeur utile 12 mètres ;
- mouillage minimal de 5 mètres.

Elles pourront, sans modification, autoriser le passage de convois à l'enfoncement de 4 mètres lorsque le chenal sera approfondi.

Le tirant d'air sous les ponts sera de 6 mètres, ce qui autorisera le passage de charges exceptionnelles de grandes dimensions.

- le tracé de la voie navigable



La réalisation de cette opération va nécessiter :

— des terrassements : 74 millions de mètres cubes dont une large partie sera réutilisée dans les remblais (plates-formes et digues) ;

— des ouvrages en béton : 2.6 millions de mètres cubes de béton consacrés aux 24 écluses, aux 12 barrages du Doubs, aux 76 ponts-routes, aux 11 ponts-rails et aux divers quais et soutènements.

Quelques chiffres permettent de situer l'importance de l'ouvrage par rapport à des réalisations du même type : le secteur Bamberg-Kelheim de la liaison Rhin-Main-Danube et la section canalisée de la Moselle.

	Rhin-Rhone	Main-Danube	Moselle
Longueur de la voie (km)	229	159	270
Dénivellation (m)	264	243	90
Nombre de biefs	23	15	14
VOLUME de terrassements (Mm ³)	74	73	22,7
VOLUME du béton (Mm ³)	2,6	2,3	0,9

Votre Commission tient à souligner les **incidences positives de ce projet sur l'emploi local**. Les professionnels des travaux publics considèrent aussi que les travaux prévus représentent l'emploi de 2.000 personnes pendant près de dix ans, ce qui ne peut manquer de favoriser les entreprises locales (150 entreprises employaient 2.800 salariés) même si celles-ci devront très certainement laisser certaines grosses opérations à des entreprises de taille nationale.

..

Le tracé général — représenté sur la carte ci-jointe —, une fois défini, a été soumis aux différents responsables et organismes locaux dans le cadre d'une première consultation que le ministre de l'Équipement avait demandé aux préfets d'organiser. Les modifications qui ont pu être apportées ont tenu compte des divers intérêts en présence, notamment agricoles, pour les concilier avec les impératifs techniques et géographiques.

On ne saurait trop souligner **l'effort d'information du public qui a été réalisé dans le cadre mais aussi en dehors des procédures réglementaires d'enquêtes publiques**.

Ainsi, au cours d'une première phase comprise entre la notification du marché d'étude confiant l'élaboration de l'avant-projet à la C.N.R. (1^{er} juin 1973) et la remise par cette Compagnie de l'avant-projet au ministère de l'Équipement (31 décembre 1974), on a procédé à une visite de tous les maires concernés par les travaux de reconnaissance géophysique (115 visites) de juillet à décembre 1973.

Puis, de nombreux contacts ont été pris, principalement mais non exclusivement avec les élus, afin d'examiner avec les représentants de la population les conséquences des projets et d'opérer les choix fondamentaux entre les diverses variantes possibles, principalement en Alsace et en Côte-d'Or où ces variantes étaient importantes. Au total, on peut dénombrer pendant cette période 52 réunions.

Ensuite, des séances de concertation ont été organisées à l'initiative des préfets, sur demande du ministère de l'Équipement, afin que l'avant-projet, ainsi élaboré, soit soumis à la critique des intéressés et éventuellement corrigé.

Cette phase s'est étendue depuis le dépôt de la première étude de la C.N.R. (31 décembre 1974) jusqu'à la prise en considération par le ministère de l'Équipement de l'avant-projet mis au point par la C.N.R. à la suite des séances de concertation (décision ministérielle du 1^{er} mars 1976). Toutefois, en ce qui concerne le Haut-Rhin, la concertation a été organisée plus tôt en raison de l'avancement du projet et toute une série de séances ont eu lieu en fin 1974. On peut dénombrer, pendant cette période, 85 réunions.

Après la prise en considération du projet par le ministre de l'Équipement (mars 1976) et avant l'ouverture de l'enquête publique (15 novembre 1976), l'action d'information a été poursuivie grâce à 9 réunions principales.

Enfin, fait exceptionnel dans le cas d'un ouvrage de cette importance, qui fait généralement l'objet de publication de plans au 1/100.000 ou au 1/20.000, les plans complets du projet au 1/5.000 ont été diffusés :

- à partir du 12 juillet 1976 aux chambres d'agriculture ;
- à partir du 13 septembre 1976 aux communes concernées.

En ce qui concerne l'enquête publique, dont les conclusions essentielles sont retracées en annexe — on s'est contenté, pour ce qui est des observations particulières, de mentionner la liste des organes ou des personnes qui en étaient les auteurs —, on peut en souligner l'ampleur toute particulière.

La commission d'enquête constate que l'enquête a suscité une sensibilisation certaine du public qui s'est manifestée :

- par la participation de la population :
 - à différentes réunions publiques d'information,
 - à des manifestations organisées par des mouvements écologiques, de protection de la nature ou syndicales ;
- par des articles parus dans les presses locales et régionales ;
- par des délibérations et déclarations, tant d'organismes socio-professionnels que d'assemblées élues.

Le fait qu'on ait recensé près de 11.000 réponses souligne l'intérêt des populations concernées.

Certes, les prises de position hostiles ont été majoritaires mais il convient de préciser que certaines personnes ont donné plusieurs fois leur signature sur des registres, lettres ou pétitions. De plus, si nombreuses qu'aient été ces signatures, dont certaines proviennent d'associations ou de particuliers étrangers aux départements en cause, elles ne représentent qu'une proportion relativement minime des 472.320 personnes intéressées, dont :

766 habitants en Côte-d'Or ;

48.172 habitants dans le Jura ;

231.070 habitants dans le Doubs ;

5.322 habitants dans le Territoire de Belfort ;

186.990 habitants dans le Haut-Rhin,

2,30 % de la population concernée s'est donc prononcée au cours de l'enquête.

L'enquête d'utilité publique, clôturée « sur le terrain » le 15 janvier 1977, n'a pas marqué la fin de l'information du public et des collectivités publiques.

Interrogée par votre Rapporteur, la C.N.R. fait, en effet, état de voyages ou de nombreuses réunions d'information tenues à son initiative à l'intention d'élus municipaux (24 communes), d'une participation active aux groupes de travail chargés de modifier les P.O.S. dans 66 communes ainsi que des réponses à des demandes de renseignements relatives aux emprises du canal ou préalables à des certificats d'urbanisme ou à l'acquisition d'immeubles.

En définitive, cette concertation a été réelle car, selon la C.N.R., elle a eu pour conséquence des modifications sensibles du tracé sur plus de 50 kilomètres et une réduction des emprises d'environ 300 hectares.

De plus, **l'avis favorable du Conseil d'Etat à la déclaration d'utilité publique** (décret du 29 juin 1978) **a été assorti par celui-ci** — fait exceptionnel — **d'une notice de recommandation** (1) pour la réalisation des opérations d'aménagement liée à la construction du canal.

Ainsi, votre Commission peut-elle affirmer que, si restent en suspens certains problèmes ponctuels, une dynamique de la concer-

(1) Figure en annexe.

tation, au cœur de laquelle se trouve la C.N.R., s'est amorcée pour permettre leur règlement ; notamment en matière agricole et de sauvegarde de l'environnement — qu'elle ne peut sous-estimer.

La désignation de la C.N.R. comme maître d'ouvrage devrait favoriser encore un tel processus de règlement concerté par l'institution d'un *interlocuteur* unique dont les compétences et l'expérience en la matière sont incontestables — au point que notre collègue A. Morice en a souhaité la transposition de la formule à l'aménagement de la Loire.

II. — LA DÉSIGNATION DE LA COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE COMME MAITRE D'OUVRAGE : UNE SOLUTION SOUPLE ET EFFICACE

La réalisation de la liaison mer du Nord - Méditerranée ne pourrait véritablement entrer dans sa phase opérationnelle sans que soit désigné un organe *responsable* de la conduite de l'opération.

Plusieurs solutions étaient envisageables :

— la construction et l'exploitation du canal Rhin-Rhône en régie par la sous-direction des voies navigables du ministère des Transports ;

— la création d'un nouvel établissement public d'aménagement, du type de celui institué pour aménager la zone de la Défense, associant représentants de l'Administration, des régions, des départements et des communes concernés ainsi que ceux des organismes consulaires intéressés ;

— la constitution d'un syndicat mixte entre les établissements publics régionaux, les collectivités territoriales et les chambres consulaires ;

— la transformation de l'actuelle Société d'étude mer du Nord - Méditerranée en société d'économie mixte.

Les trois dernières formules supposaient que le maître d'ouvrage désigné passe une convention avec la C.N.R. pour lui donner la qualité de maître d'œuvre.

Le choix de confier directement à la C.N.R. la responsabilité de la construction et de l'exploitation des ouvrages apparaît le plus simple et le plus efficace dans la mesure où, évitant les rigidités de l'administration d'Etat, il ne suppose pas la création *ex nihilo* d'un organisme mais s'appuie sur l'expérience et la compétence reconnue de tous de la C.N.R.

A. — UN ORGANISME D'UNE EFFICACITÉ INCONTESTABLE

Société anonyme d'intérêt général créée le 27 mai 1933, la Compagnie nationale du Rhône peut faire état d'une longue expérience dans l'aménagement du Rhône « au triple point de vue — pour reprendre les termes mêmes de la loi du 27 mai 1921 en vertu de laquelle elle reçut la concession de cet aménagement du Rhône de la frontière suisse à la mer — de l'utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation, de l'irrigation et des autres emplois agricoles ».

A la fois maître d'ouvrage et maître d'œuvre, elle exécute elle-même l'essentiel des études et contrôle l'exécution des ouvrages qui est confiée aux entreprises et aux constructeurs spécialisés.

Grand producteur d'électricité, la C.N.R. est aussi un interlocuteur important de toutes les communes et collectivités publiques riveraines du Rhône pour leurs opérations d'aménagement qu'elle s'efforce d'insérer dans le cadre des travaux qu'elle entreprend pour l'accomplissement de sa propre mission.

Dès la mise en service de Donzère-Mondragon, la C.N.R. a pu assurer une part notable de la production électrique française. Par la suite, l'avancement de l'aménagement du Rhône lui a permis d'augmenter sa contribution qui est passée, de 1954 à 1979, de 3,1 à 15 milliards de kWh (soit 13,5 TWh).

La part de la C.N.R., depuis 1969, s'est maintenue à 20 % de la production hydraulique française et à 6 ou 7 % de la production totale d'énergie électrique en France.

Sur le plan de la navigation, la C.N.R. a réalisé la mise à grand gabarit du Rhône et créé un système portuaire adapté à la navigation nouvelle.

Il existe, à ce titre, une amorce de coopération entre la C.N.R. et les chambres de commerce et d'industrie qui ont la même compétence en matière portuaire, ce qui permet déjà la prise en considération des différents intérêts régionaux et locaux.

Mais l'action de la C.N.R. ne concerne pas seulement la réalisation d'opérations de nature industrielle. Son action en faveur de l'agriculture lui donne également l'expérience de *contacts directs* avec les intéressés, expérience d'autant plus riche du point de vue de la liaison Rhin-Rhône qu'il a fallu déjà faire disparaître des surfaces agricoles relativement importantes pour l'aménagement du Rhône.

C'est pour tenter de remédier, dans toute la mesure du possible, à la diminution du potentiel agricole de la vallée de Rhône et aussi pour utiliser les possibilités d'irrigation données par l'aménagement du fleuve, que la Compagnie a reçu une « vocation agricole ». Celle-ci se concrétise, depuis 1962, par des conventions agricoles passées entre le ministère de l'Agriculture et la C.N.R., lors de l'instruction de l'utilité publique des travaux de chaque chute. Ces conventions précisent les responsabilités de chacun et définissent les modalités d'attribution des concours financiers de la C.N.R. qui couvrent la quasi-totalité des dépenses de travaux d'hydraulique (irrigation ou assainissement) et de remembrement destinés à compenser les conséquences dommageables des aménagements dans les zones où de telles conséquences sont à craindre. En outre, la C.N.R. complète le financement de l'Etat pour tous programmes de mise en valeur agricole (hydraulique, commercialisation, transformation des produits agricoles, remembrement, etc.) dans des zones non directement concernées par l'aménagement hydroélectrique et dites de deuxième urgence.

A titre d'exemple de l'action de la C.N.R. sur le plan agricole, on peut citer les opérations de remembrement qui sont d'autant plus nécessaires que les travaux de la C.N.R. perturbent sensiblement les structures foncières de régions. Grâce à un financement total ou partiel de la Compagnie, 50.000 hectares ont été restructurés et équipés d'un réseau de chemins sur les 200.000 hectares réputés remembrables dans la vallée. De plus, 130 agriculteurs ont été réinstallés conformément à la loi du 8 mars 1962, complémentaire à la loi d'orientation agricole.

Aménagements C.N.R.	Surfaces remembrées (en ha)	Nombre de propriétaires intéressés	Nombre de parcelles		Chemins : longueurs réelles (en km)
			Avant	Après	
Pierre-Bénite et Vaugris	»	»	»	»	»
Péage-de-Roussillon	450	485	1.976	(300)	13
Saint-Vallier	500	230	600	260	6,8
Bourg-les-Valence	7.843	2.220	17.869	5.448	63,7
Beauchastel	12.811	3.489	20.088	7.035	252
Baix-le-Logis-Neuf	8.180	2.297	18.077	5.795	225
Montélimar	9.954	2.670	13.938	4.799	30
Donzère-Mondragon	10.127	1.659	15.808	4.951	221
Caderousse et Avignon	»	»	»	»	»
Vallabrègues-Arles	120	342	598	222	7
	49.985	13.202	88.954	28.810	818,5

En matière d'urbanisme, la C.N.R. a cherché à permettre aux collectivités locales d'articuler leurs opérations d'aménagement sur celles effectuées pour l'équipement du Rhône et de coordonner les travaux et les financements.

C'est ainsi que les routes nouvelles ou les déviations de voiries existantes créées pour la desserte des chantiers, sont ensuite intégrées dans le domaine public, permettant aux collectivités concernées de procéder à des modernisations importantes à des coûts très marginaux. Plus de 200 kilomètres de routes nouvelles ont été créés dans ces conditions. En outre, un grand nombre de ponts ont été soit construits, soit modernisés et élargis.

De même dans les zones urbaines, les ouvrages de drainage réalisés par la Compagnie sont l'occasion, pour les villes, de se doter à un très faible coût, d'un grand collecteur d'eaux usées, prélude indispensable à la modernisation de leurs égouts et à la création de stations d'épuration. C'est le cas notamment à Lyon, Vienne, Condrieu, Saint-Vallier, Tain-l'Hermitage, Tournon, Avignon.

Cette expérience précieuse de la concertation avec les collectivités publiques, et plus généralement avec les personnes intéressées par les opérations d'aménagement, constitue, selon votre Commission, une certaine garantie d'un règlement efficace des difficultés notamment agricoles que pourrait poser la construction de Rhin-Rhône.

B. — UN STATUT JURIDIQUE SUFFISAMMENT SOUPLE POUR FACILITER LE RÈGLEMENT DES PROBLÈMES EN SUSPENS

Le présent projet consacre également le choix d'une formule juridique « ad hoc » qui ne sera pas réaménagée car, dans un souci d'efficacité et de rapidité, les statuts et les textes constitutifs de la C.N.R. ne feront l'objet que de réaménagements minimes si l'on excepte l'augmentation du nombre des actionnaires. Constituer un nouvel organisme d'aménagement ou renégocier une nouvelle convention aurait demandé du temps qui aurait repoussé encore la réalisation effective du projet.

La C.N.R. prend la forme d'une « société anonyme d'intérêt général », formule originale due à l'absence de toute autre forme juridique, telle celle des sociétés d'économie mixte, à l'époque où elle a été créée.

Inscrite au registre du commerce, la C.N.R. s'apparente actuellement à la fois à une société d'économie mixte et à une entreprise nationale.

A l'origine, le capital était réparti entre quatre catégories d'actionnaires :

— le département de la Seine destiné à être un consommateur important d'énergie (les actions du département de la Seine ont été transférées depuis lors aux nouvelles collectivités de la région parisienne) ;

— les départements, certaines communes et divers établissements publics de la vallée du Rhône (chambres de commerce, chambres d'agriculture, etc.), ce qui donnait à la C.N.R. son caractère régional ;

— la compagnie des chemins de fer du P.L.M., utilisateur futur de l'énergie ;

— enfin, les producteurs et distributeurs d'électricité des régions lyonnaise et parisienne ainsi que des électrochimistes et électrometallurgistes.

Mais, en 1937, les compagnies de chemins de fer furent nationalisées, la S.N.C.F. succéda donc au P.L.M. En 1946, avec la nationalisation de l'électricité, E.D.F. succéda aux sociétés privées de production et de distribution d'électricité. La totalité du capital se trouve donc maintenant détenue par des personnes morales de droit public.

Bien que non nationalisée en 1946, au moment de la formation d'E.D.F., la C.N.R. s'apparente par certains de ses aspects à une société nationale :

— contrôle de l'Etat exercé par la nomination, par le Gouvernement, du président du conseil d'administration et d'un certain nombre d'administrateurs représentant l'Etat et les intérêts généraux liés à l'équipement du Rhône ;

— agrément du directeur général par le ministre de tutelle ;

— présence auprès de la Compagnie d'un commissaire du Gouvernement et d'un contrôleur d'Etat ;

— vérification de comptes par la Cour des comptes.

D'autre part, le personnel de la compagnie — 800 personnes environ — est soumis au statut des industries électriques et gazières.

L'Etat garantit les emprunts émis par la Compagnie nationale du Rhône et les bénéfices à tirer de la vente de l'énergie du Rhône doivent permettre de financer les missions intéressant la navigation et l'agriculture. Aux termes de son contrat de concession, la Compagnie ne fait, en effet, payer ni péage aux navigateurs du Rhône, ni l'eau qu'elle met à la disposition des agriculteurs.

Compte tenu de l'importance des travaux entrepris, le programme d'investissements est inclus dans les plans d'équipement et de modernisation et leur déroulement est soumis à un strict contrôle de l'Etat qui fixe le montant annuel des dépenses d'investissements autorisées et facilite leur financement, notamment par l'octroi de prêts de développement économique et social (F.D.E.S.).

Les nouveaux statuts, qui doivent découler de l'adoption du présent projet de loi, se caractérisent par une grande souplesse. L'extension des missions de la Compagnie à la construction, l'exploitation et l'entretien de la liaison Rhin-Rhône, sans négociation d'un nouveau statut, a l'avantage de laisser ouverte **la possibilité d'utiliser**, pour le financement de la liaison **Rhin-Saône**, **les recettes** résultant de l'exploitation de la concession du Rhône, c'est-à-dire celles provenant **de l'hydro-électricité**.

Cette source de financement a été étudiée dans le rapport de M. Valleix, au nom de la commission de la Production et des Echanges de l'Assemblée nationale. Elle apparaît particulièrement intéressante mais la détermination de son montant doit, bien entendu, être négociée par la C.N.R. avec E.D.F. qui paie actuellement l'électricité au prix courant, amortissement compris : une solution réaliste conduirait, non à l'augmentation du prix de cette énergie, ce qui contraindrait E.D.F. à rechercher des ressources externes supplémentaires — emprunts ou subventions de l'Etat — pour financer son programme nucléaire, mais à son *maintien au niveau atteint en 1983*.

En effet, à partir de cette date, la diminution des frais d'amortissement des emprunts devrait dégager un volume de ressources assez substantiel sans vraiment gêner E.D.F. dont les premiers investissements nucléaires commenceront à produire des résultats.

L'extension des missions de la Compagnie s'accompagne d'un **élargissement du conseil d'administration**, qui passe à 26 membres dans le projet initial, pour assurer notamment la représentativité des établissements publics régionaux et augmenter celle des personnels de la Compagnie.

L'Assemblée nationale a porté ce nombre à 30 — il s'agit là de la principale modification qu'elle a apportée à ce texte en première lecture — ce qui devrait permettre un accroissement du poids relatif des collectivités publiques actionnaires.

D'une façon générale, les amendements adoptés par les députés en première lecture sont d'une portée symbolique ; ils soulignent cependant la nécessaire concertation avec les collectivités locales, notamment dans le cadre du VIII^e Plan en cours d'élaboration. Votre Commission ne peut que les approuver d'autant plus qu'ils manifestent une inquiétude assez légitime sur des problèmes encore non réglés.

∴

En conclusion, votre Commission tient à souligner que si positif que soit ce projet, il n'élimine pas toutes les difficultés : il crée un cadre juridique favorable à leur règlement et confie des responsabilités à une organisation efficace et expérimentée, mais il ne fournit pas de réponses à des questions de fond qui, si elles ne font pas partie du cadre de ce rapport, sur le projet de loi relatif à la C.N.R., n'en conditionnent pas moins le commencement effectif des opérations.

En premier lieu, **il serait vain de nier qu'il ne subsiste aucun problème de sauvegarde du potentiel agricole et de l'environnement naturel.** Votre Commission estime cependant que la plupart de ces difficultés pourraient être réglées dans le respect des intérêts de tous : d'une part, elle a souhaité — puisque l'on est là dans le domaine réglementaire — qu'un représentant du ministère chargé de l'Environnement siège au conseil d'administration de la C.N.R. ; d'autre part, elle a admis que **l'action des S.A.F.E.R.** — qui devraient bientôt pouvoir indemniser en nature (1) les agriculteurs expropriés en vertu

(1) Article 31 du projet de loi (n° 1041 A.N.) d'orientation agricole.

L'alinéa premier de l'article 10 de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 est ainsi complété : « Les agriculteurs dont l'exploitation serait entièrement située dans le périmètre de l'emprise ou ceux dont l'exploitation bien que non entièrement située dans ce périmètre serait gravement déséquilibrée peuvent demander à être réinstallés dans un délai déterminé sur une exploitation comparable. Ils bénéficient d'une priorité d'attribution par les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural intervenant pour faciliter les opérations en cause. »

du projet de loi d'orientation agricole en cours de discussion — pourrait contribuer efficacement à limiter les inconvénients de la construction du canal pour les agriculteurs riverains.

En revanche, **la gestion du financement reste entière** : si les établissements publics régionaux ont encore réaffirmé, il y a peu de temps, à l'occasion de la Conférence interrégionale de Marseille du 19 février dernier, la volonté de participer au financement, leur position semble éloignée de celle du Gouvernement de la part duquel on souhaiterait des explications, voire des engagements plus précis, à la fois pour la liaison Rhin-Rhône et pour l'ensemble du réseau français des voies navigables : **Rhin-Rhône doit se faire mais non au détriment des autres régions** auxquelles leur vocation naturelle permettrait de bénéficier des avantages bien connus de la voie d'eau, notamment en matière d'économies d'énergie. De ce point de vue, votre Rapporteur ne peut que s'associer aux remarques contenues dans le rapport pour avis de notre collègue J. Braconnier, au nom de la Commission, relatif au budget des Voies navigables, sur l'insuffisance des crédits mais aussi sur certains risques liés à l'obtention d'un financement européen notamment sur le plan du régime de la navigation sur le Rhône. **La volonté politique de réalisation de cette liaison doit se traduire dans la réalité budgétaire par un effort global en faveur de la voie d'eau.**

Ainsi, en revenant à nos premiers propos, l'ambition généreuse d'une volonté qui désormais « veut faire et non plus dire », a supplanté le vieux rêve des empereurs romains. Où le Césarisme a échoué, une démocratie moderne, tournée vers l'avenir, doit assurer le succès de ce projet grâce au concours des élus, du plus petit de nos villages jusqu'à ceux de notre Haute Assemblée.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Extension des missions de la Compagnie.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Propositions de la Commission
<p>La Compagnie nationale du Rhône, outre les missions dont elle est investie en vertu de la loi du 27 mai 1921 modifiée, est chargée, dans les conditions qui seront définies par un avenant à la concession générale consentie en vertu de cette loi :</p>	Alinéa sans modification.	Conforme.
<p>— de la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace ;</p>		
<p>— de l'exploitation et de l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin.</p>		
<p>A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies dans l'acte de concession, la Compagnie peut participer à l'aménagement et à la gestion d'équipements annexes, liés à cette exploitation.</p>	Alinéa sans modification.	
	<p><i>Les départements, les communes et leurs groupements, ainsi que les établissements publics régionaux intéressés par les opérations visées au présent article seront consultés sur l'implantation des ouvrages dont le canal nécessite la construction.</i></p>	

Observations de la Commission. — Cet article tend à préciser les nouvelles missions qui devraient incomber à la C.N.R. en application du présent projet de loi et s'ajouter à celles dont elle est déjà investie en vertu de la loi du 27 mai 1921 modifiée.

Il s'agit de :

- la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace ;
- l'exploitation et l'entretien de l'ensemble de la liaison fluviale du Rhône au Rhin.

Une telle extension des missions de la C.N.R. doit s'accompagner, non de la négociation d'un nouveau contrat de concession mais d'un *simple avenant* au contrat actuel, ce qui constitue une *procédure*

plus rapide. On aurait pu imaginer une formule moins souple qui aurait consisté à adjoindre à l'actuel contrat une nouvelle convention ayant spécifiquement pour objet l'aménagement de la liaison Rhin-Rhône. Mais une telle juxtaposition n'aurait pas permis de gérer la C.N.R. comme un ensemble homogène et aurait donc compromis l'efficacité, déjà soulignée, de cet organisme. En outre, le système choisi par le projet de loi a le mérite de laisser ouverte la possibilité d'assurer *une certaine compensation entre les résultats des diverses branches d'activité de la Compagnie* et, notamment, de permettre de financer les travaux grâce au surplus qu'elle pourrait dégager par la vente du courant électrique produit sur le Rhône.

Le dernier alinéa de cet article prévoit que la Compagnie peut, à la demande des collectivités publiques concernées — expression qui ne comprend pas les E.P.R. —, participer à l'aménagement et à la gestion d'équipements annexes tels que les zones industrialo-portuaires. On peut noter que la mise en œuvre de cette disposition est subordonnée à la demande des collectivités publiques concernées, ce qui exclut donc tout « impérialisme » de la part de la C.N.R.

Sur un autre plan, tous les personnels travaillant sur l'actuel canal à petit gabarit, titulaires ou non titulaires, encore en activité, seraient reclassés.

En première lecture, l'Assemblée nationale a accepté une proposition de M. Defferre, sous-amendée par M. Valleix, rapporteur de la commission de la Production, ajoutant un dernier alinéa disposant que les communes et leurs groupements ainsi que les départements et établissements publics intéressés par les opérations, seront concertés sur l'implantation des ouvrages dont le canal mérite la construction. Une telle disposition, dont le sens mériterait sans doute d'être précisé et explicité, apparaît opportune pour mieux associer les collectivités locales et les régions aux opérations concrètes de réalisation du canal.

Votre Commission vous demande d'adopter cet article **conforme**.

Art. 2.

Financement des travaux.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Propositions de la Commission
Le financement des travaux de construction prévus à l'article premier est assuré par la Compagnie qui bénéficie notamment de crédits ouverts au budget de l'Etat et de contributions des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés par la liaison entre le Rhin et la Méditerranée.	Le financement... ...la Compagnie. Celle-ci bénéficie notamment... de contributions volontaires... ...le Rhin et la Méditerranée	Conforme.

Observations de la Commission. — Cet article prévoit que le financement des travaux de construction du canal Rhin-Rhône est assuré par la C.N.R. Il précise que celle-ci dispose, *notamment*, à cet effet, de subventions de l'Etat ou des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés.

En première lecture à l'Assemblée nationale, le rapporteur de la commission de la Production a fait adopter un amendement pour séparer en deux phrases cet article, afin que l'on distinguât bien le financement résultant des ressources propres de la Compagnie de celui obtenu à partir de subventions publiques. Les députés ont, en outre, précisé — ce qui allait d'ailleurs de soi — que les contributions des établissements publics régionaux sont « volontaires ».

Votre Commission vous demande d'adopter cet article **conforme**.

Art. 3.

Droit des actionnaires et affectation des superbénéfices.

Texte du projet de loi

Les dispositions de l'article 3, quatrième alinéa, de la loi du 27 mai 1921 modifiée, relatives à l'attribution d'un premier dividende, ne sont pas applicables aux actions souscrites après l'entrée en vigueur de la présente loi. La date à partir de laquelle ces actions pourront bénéficier d'un dividende sera fixée par décret. Les conditions d'attribution de ce dividende seront déterminées par délibération de l'assemblée générale, approuvée par décret en Conseil d'Etat.

La part de superbénéfices revenant à l'Etat en vertu de l'article 3, septième alinéa, de la loi du 27 mai 1921 modifiée, est laissée à la disposition de la Compagnie pour le financement des travaux d'aménagement du Rhône et des travaux de construction prévus à l'article premier ci-dessus. Un arrêté du ministre de l'Economie fixe, le moment venu, en tant que de besoin, les modalités de restitution des sommes revenant au Trésor.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

Sans modification.

Propositions de la Commission

Conforme.

Observations de la Commission. — Cet article a pour objet de préciser les droits des actionnaires actuels.

Le capital actuel de la C.N.R. — qui atteint 2,4 millions de francs — est réparti en fractions égales de 600.000 actions entre

quatre catégories — dites « A », « B », « C » et « D » d'actionnaires :

1° La ville de Paris et les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne aux lieu et place de l'ancien département de la Seine, actionnaire d'origine de la Compagnie en tant qu'important consommateur d'énergie.

2° Les départements, certaines communes et divers établissements publics de la vallée du Rhône (chambres de commerce ou chambres d'agriculture) dont la présence assure à la Compagnie un caractère régional.

3° La S.N.C.F. qui a hérité des droits de la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

4° Electricité de France, qui a succédé en 1946 aux sociétés privées de production et de distribution d'électricité après leur nationalisation. On peut noter que 10.104 actions sont détenues par la Société anonyme de gestion et de contrôle de participation — S.A.P.A.R. — et 50 par le représentant d'E.D.F. qui ne bénéficie pas des dispositions du dernier alinéa, dispensant les représentants au conseil d'administration de l'Etat, des intérêts généraux liés à l'équipement du Rhône, du personnel de la société et des établissements publics concernés d'être personnellement propriétaires d'actions de la société.

Les dispositions du projet ont pour conséquences que les nouveaux actionnaires ne bénéficieront pas des revenus garantis en vertu du régime ancien qui continuera cependant de s'appliquer aux actionnaires actuels. En outre, la part de super bénéfices revenant à l'Etat servira au financement des travaux de réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Votre Commission vous demande d'adopter **conforme** cet article voté sans modification par l'Assemblée nationale.

Art. 4.

Régime des emprunts destinés au financement des travaux.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Propositions de la Commission
Le montant et les modalités des emprunts qui peuvent être contractés par la Compagnie pour le financement des travaux de construction prévus à l'article premier ci-dessus sont fixés par une convention passée avec l'Etat ; ces emprunts ne font pas partie du capital-obligations au sens de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 modifiée. L'Etat peut garantir l'intérêt et l'amortissement des emprunts.	Sans modification.	Conforme.

Observations de la Commission. — Cet article prévoit que le montant et les modalités des emprunts effectués par la Compagnie pour le financement des travaux de construction du canal sont fixés par une convention passée avec l'Etat. Celui-ci peut garantir l'intérêt et l'amortissement des emprunts.

Il est indiqué que ces emprunts ne font pas partie du capital-obligations au sens de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 modifiée. Une telle précision lève toute ambiguïté sur le régime des obligations émises par la C.N.R. : les nouvelles obligations émises pour le financement du canal ne bénéficient pas de la garantie automatique de l'Etat. La mise en jeu de la garantie de l'Etat pour les nouvelles obligations ne porte pas atteinte aux droits des actionnaires, tels qu'ils sont définis au troisième alinéa de l'article sus-mentionné.

Votre Commission vous demande d'adopter **conforme** cet article voté sans modification par l'Assemblée nationale.

Art. 5.

Participation des établissements publics régionaux au capital.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Les établissements publics régionaux sont autorisés à participer au capital de la Compagnie nationale du Rhône.	Sans modification.	Conforme.

Observations de la Commission. — Cet article tend à autoriser les établissements publics régionaux à participer au capital de la C.N.R.

Cette mention devrait être faite de façon explicite dans la mesure où l'article 4 de la loi du 5 juillet 1972 donne une énumération limitative des missions des établissements publics régionaux.

Votre Commission vous demande d'adopter **conforme** cet article voté sans modification par l'Assemblée nationale.

Art. 6.

Composition du conseil d'administration.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
La Compagnie nationale du Rhône est administrée par un conseil composé au plus de 26 membres. Il comprend : — des représentants de l'Etat nommés par décret ;	La Compagnie... au plus de 30 membres. Il comprend : — des représentants... ...décret ;	Conforme

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
— des représentants des établissements publics régionaux intéressés, nommés par décret sur désignation des conseils régionaux de chacun de ces établissements ;	— des représentants... ces établissements ;	
— des représentants des actionnaires ;	— des représentants des actionnaires ;	
— des représentants des intérêts généraux concernés par l'aménagement du Rhône et la liaison Rhin-Rhône nommés par décret après consultation des organismes ou assemblées habilités à représenter lesdits intérêts ;	— des représentants... ... lesdits intérêts ;	
— des représentants du personnel de la société nommés par décret sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives.	— des représentants... ... représentatives.	

Observations de la Commission. — Cet article tend à modifier la composition du Conseil d'administration de la C.N.R. pour tenir compte de l'extension de ses missions en vertu du présent projet de loi.

L'article 8 du décret n° 59-771 du 26 juin 1959 fixe la composition actuelle du conseil d'administration ; celui-ci comporte 18 membres, soit :

- cinq représentants de l'Etat ;
- cinq représentants des actionnaires, à raison d'un pour chacune des catégories A, C, D (départements de la région parisienne, E.D.F., S.N.C.F.) et de deux pour la catégorie B (collectivités, établissements publics et intéressés) ;
- cinq représentants des intérêts généraux liés à l'équipement du Rhône ;
- trois représentants du personnel.

A noter, qu'en vertu des articles 8 et 10, le président du conseil d'administration et les représentants de l'Etat sont nommés respectivement, par décret en Conseil des ministres pris sur le rapport du Ministre chargé de l'électricité, du Ministre chargé des voies navigables, du ministre de l'Agriculture ainsi que du ministre des Finances, ou par arrêt des mêmes Ministres.

Les actionnaires de la catégorie 1 (départements, communes ou organismes consulaires intéressés) doivent se voir réserver, par les statuts, le droit d'être représentés dans les assemblées générales par un délégué ayant reçu un mandat spécial reçu à cet effet. Leurs représentants au conseil d'administration sont désignés par l'assemblée générale des actionnaires sur la base de propositions faites par ceux-ci à l'occasion de réunions spéciales tenues à cet effet.

Le nouveau conseil d'administration proposé par le projet de loi comporte 26 membres. Il présenterait une composition sensiblement différente, comme le montre le tableau ci-dessous. A noter qu'il s'agit là d'une question relevant du pouvoir réglementaire puisque, selon la jurisprudence bien établie du Conseil constitutionnel, seule la composition par catégorie du conseil d'administration d'un organisme, et non le nombre de ses membres, appartient au domaine de la loi.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE

Représentation actuelle	Nombre	Pourcentage	Représentation probable pour 26 membres	Nombre	Pourcentage
<i>Etat :</i>			<i>Etat :</i>		
• Finances	5	27,8	• Membre du Conseil d'Etat	7	27,0
• Affaires économiques ..			• Budget		
• Industrie			• Economie		
• Agriculture			• Industrie		
• Transports			• Agriculture		
	• Transports				
	• Intérieur				
<i>Actionnaires :</i>			<i>Actionnaires :</i>		
• Catégories A.C.D. (départements région parisienne, E.D.F., S.N.C.F.)	3	16,7	• Catégories A.C.D. (départements région parisienne, E.D.F., S.N.C.F.)	3	11,5
• Catégorie B (collectivités, établissements publics) ..	2	11,1	• Catégorie B (Collectivités, Etablissements publics) ..	2	7,7
			<i>Etablissements publics régionaux</i>	6	23,0
<i>Personnalités qualifiées :</i>			<i>Personnalités qualifiées :</i>		
• Représentant les intérêts généraux du Rhône	5	27,8	• Représentant les intérêts généraux du Rhône et de la liaison Rhin-Rhône ..	3	11,5
<i>Personnel de la C.N.R.</i>	3	16,7	<i>Personnel de la C.N.R.</i>	5	19,3
Total	18	100,0	Total	26	100,0

On constate d'abord que le nombre des membres du conseil d'administration est augmenté, passant de 18 à 26, pour tenir compte des nouvelles missions de la Compagnie et de la nécessité d'assurer la représentation de tous les établissements publics régionaux.

En ce qui concerne la répartition des membres par catégories, on peut remarquer que :

— les représentants de l'Etat conserveraient à peu près le même poids au sein du conseil d'administration par l'adjonction d'un membre du Conseil d'Etat et d'un représentant du ministère de l'Intérieur ;

— la représentation des actionnaires (communes et départements, E.D.F., S.N.C.F.) resterait inchangée en valeur absolue, soit une baisse de leur poids relatif qui passe, pour les actionnaires de catégories A, C et D, de 16,7 % à 11,5 % et, pour ceux de catégorie B, de 11,1 % à 7,7 % ;

— la baisse la plus spectaculaire en terme absolu et relatif est celle des représentants des intérêts généraux du Rhône qui, passant de 5 à 3 membres, ne constitueraient plus que 11,5 % du conseil d'administration au lieu de 27,8 % actuellement ;

— enfin, la représentation des personnels augmenterait en nombre (5 contre 3) et en pourcentage, passant de 16,7 % à 19,3 %.

En première lecture à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a accepté de porter à 30 le nombre maximum des membres du conseil d'administration afin d'assurer une meilleure représentation des intéressés.

Votre Commission, qui estime opportune une telle modification, rappelle cependant que l'accroissement trop important du nombre des membres du conseil d'administration nuirait à l'efficacité des délibérations de celui-ci mais qu'il conviendrait d'y inclure un représentant du ministère chargé de l'Environnement parmi les représentants de l'Etat. Elle vous demande d'approuver cet article **conforme**.

Art. 7.

Contrôle de l'Etat.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Des commissaires du Gouvernement assistent aux séances du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône. Un décret en Conseil d'Etat fixe les cas et conditions dans lesquels ils peuvent s'opposer à l'exécution de décisions prises par les organes sociaux.</p> <p>La Compagnie est soumise au contrôle de l'Etat dans les mêmes conditions que les entreprises publiques nationales.</p>	<p>Sans modification.</p>	<p>Conforme.</p>

Observations de la Commission. — Cet article dispose que des commissaires du Gouvernement assistent aux séances du conseil d'administration de la Compagnie et peuvent s'opposer aux délibérations dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

L'exposé des motifs précise que ces commissaires seront désormais au nombre de deux, représentant, l'un, le ministre chargé de l'Industrie, l'autre le ministre chargé des Voies navigables. Ce dédoublement traduit la réorientation des activités de la Compagnie vers la voie fluviale.

Le commissaire du Gouvernement, qui représente actuellement le ministre de l'Industrie, exerce son contrôle dans les conditions prévues par l'article 14 du décret du 18 octobre 1923 relatif aux conditions de représentation de l'Etat dans les sociétés auxquelles ils contribuent financièrement. A noter qu'il n'existe aucun texte général définissant leurs prérogatives et qu'il est donc nécessaire de les préciser par un décret spécial.

Votre Commission vous demande d'adopter **conforme** cet article voté sans modification par l'Assemblée nationale.

Art. 8.

Modifications des statuts de la Compagnie.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Propositions de la Commission
Les modifications aux statuts de la Compagnie nationale du Rhône sont approuvées par décret en Conseil d'Etat.	Sans modification.	Conforme.
Ces statuts, qui doivent être conformes à la présente loi, peuvent déroger aux dispositions législatives applicables aux sociétés commerciales, en ce qui concerne :		
— les conditions de la représentation des actionnaires aux assemblées générales et au conseil d'administration ;		
— les conditions de désignation et la durée du mandat du président du conseil d'administration ;		
— les conditions de désignation du directeur général ;		
— la constitution des fonds de réserve ;		
— les assemblées générales ;		
— les conditions de liquidation, en cas de dissolution anticipée de la société ou lors de l'expiration de sa concession.		

Observations de la Commission. — Cet article prévoit que les modifications des statuts de la Compagnie sont approuvées par décrets en Conseil d'Etat. Ceux-ci devront être conformes aux dispositions du présent projet de loi et pourront déroger aux dispositions législatives applicables aux sociétés commerciales en ce qui concerne (la liste est limitative) :

- les conditions de la représentation des actionnaires aux assemblées générales et au conseil d'administration ;
- les conditions de désignation et la durée du mandat du président du conseil d'administration ;
- les conditions de désignation du directeur général ;

- la constitution des fonds de réserve ;
- les assemblées générales ;
- les conditions de liquidation, en cas de dissolution anticipée, de la société ou lors de l'expiration de sa concession (en l'année 2023).

Votre Commission vous demande d'adopter **conforme** cet article voté sans modification par l'Assemblée nationale.

Article 8 *bis* (nouveau).

Programmes d'action prioritaires régionaux (VIII^e Plan).

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

A l'occasion de la préparation du VIII^e Plan, les conseils généraux et les assemblées des établissements publics régionaux intéressés par les dispositions de la présente loi seront invités à formuler des propositions spéciales en matière d'aménagement du territoire. Ces propositions auront notamment pour objet de permettre aux collectivités locales et aux régions intéressées de bénéficier d'un programme d'action régionale tenant compte des conséquences économiques et sociales, ainsi que celles sur le cadre de vie, l'agriculture et l'environnement, de la construction et de l'exploitation des ouvrages visés à l'article premier.

Propositions de la Commission

Conforme.

Observations de la Commission. — En première lecture, l'Assemblée nationale a introduit un article nouveau tendant à compenser certains inconvénients consécutifs à la construction du canal pour les régions concernées par les travaux de franchissement du seuil de Bourgogne.

L'article nouveau dispose que les conseils généraux et les assemblées régionales concernées seront invitées à l'occasion de la préparation du VIII^e Plan à formuler des propositions en matière d'aménagement du territoire, qui seront reprises dans le cadre de programmes d'action prioritaire régionaux afin de limiter les inconvénients liés à la construction et à l'exploitation de la liaison à grand gabarit.

Votre Commission, qui partage ces préoccupations, vous demande d'adopter **conforme** cet article nouveau.

Art. 9 et 10.

Dispositions diverses.

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. 9.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat précise, en tant que de besoin, les conditions de la présente loi.</p>	<p>Art. 9.</p> <p>Sans modification.</p>	<p>Art. 9.</p> <p>Conforme.</p>
<p>Art. 10.</p> <p>Les huitième et douzième alinéas de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 modifiée sont abrogés.</p>	<p>Art. 10.</p> <p>Sans modification.</p>	<p>Art. 10.</p> <p>Conforme.</p>

Observations de la Commission. — L'article 9 prévoit que les modalités d'application du projet seront précisées en tant que de besoin par un décret en Conseil d'Etat.

L'article 10 supprime deux alinéas de l'article 3 de la loi du 27 mai 1921 devenus inutiles par suite de certaines dispositions du projet de loi.

Votre Commission vous demande d'adopter **conformes** ces deux articles votés sans modification par l'Assemblée nationale.

DÉBAT EN COMMISSION

Après avoir unanimement félicité le Rapporteur pour la qualité de son travail, plusieurs intervenants ont abordé certaines questions spécifiques concernant la liaison Rhin-Rhône et les dispositions du projet de loi.

M. Marcel Souquet a évoqué la nécessité de déterminer clairement la participation financière de l'Etat et des autres collectivités territoriales.

M. Bernard Barbier a souligné l'intérêt de prévoir la prise en charge par la Compagnie nationale du Rhône de l'entretien des rives du canal par suite de l'érosion susceptible d'être occasionnée par le passage des convois poussés.

M. Daniel Millaud s'est préoccupé du risque de détournement du trafic portuaire au profit des régions rhénanes et au détriment des ports français de la Manche et de l'Atlantique.

M. Raymond Dumont a souligné le retard pris par la France dans la mise en œuvre de son programme d'équipement en matière de voies navigables. Il a conforté les propos de M. Daniel Millaud concernant le risque de détournement de trafic, évoquant en particulier la situation du port de Dunkerque. M. Raymond Dumont a insisté pour que la réalisation de ce projet ne mobilise pas la totalité des crédits affectés aux voies navigables, en sorte que d'autres réalisations, telles que la **liaison Saône-mer du Nord**, puissent être entreprises.

MM. Auguste Billiémoz, Jean-Paul Hammann et Paul Mistral se sont félicités de l'engagement prochain des travaux de mise à grand gabarit du canal qui ne manqueront pas de contribuer à la relance des activités économiques dans les régions traversées par cette voie fluviale.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis du budget des Routes et Voies navigables, a rappelé l'intérêt qu'il y aurait pour le Gouvernement à présenter un **schéma directeur national des voies navigables**. Un tel document devrait, en particulier, permettre de redéfinir les attributions en ce domaine entre l'Etat, les établissements publics régionaux et les collectivités locales. Il a, en outre, évoqué l'éventualité d'un financement par la voie de prêts de la Banque européenne d'investissement.

En réponse aux intervenants, M. Pierre Jeambrun a conforté les propos de plusieurs des commissaires quant à la nécessité de prendre en compte les conséquences des travaux pour l'agriculture et les risques de détournement de trafic ; à cet égard, il faudra compter aussi avec la concurrence de la liaison Rhin-Main-Danube.

Il a rappelé l'intérêt de confier la maîtrise d'ouvrage des travaux à la Compagnie nationale du Rhône dont la compétence technique et la souplesse du statut juridique ne sont plus à démontrer.

Enfin, le Rapporteur a conclu à la nécessité d'envisager de manière globale les problèmes des équipements et de la navigation intérieure et d'engager une action décisive pour rattraper le retard pris par notre pays en ces domaines.

Ensuite, la Commission a procédé à l'examen des articles du projet de loi.

A l'article premier, elle a rejeté, à la majorité de ses membres, un amendement présenté par M. Pierre Jeambrun, prévoyant la consultation, sur leur demande, des associations agréées de protection de la nature.

A l'article 2, la Commission a décidé de maintenir le caractère volontaire des contributions apportées par les collectivités locales au financement des travaux de construction du canal.

Les articles 3, 4, 5, 6, 7 et 8 ont été adoptés sans modification.

L'article 8 bis (nouveau) voté par l'Assemblée nationale, prévoyant le dépôt par les assemblées régionales et les conseils généraux de propositions spéciales en matière d'aménagement du territoire, a été adopté par la Commission.

Les articles 9 et 10 du projet de loi ont été adoptés par la Commission, sans modification par rapport au texte voté par l'Assemblée nationale.



Sous réserve de ces observations, votre Commission vous demande d'adopter, conformément ce projet de loi relatif à la Compagnie nationale du Rhône.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

ALLOCUTION DE M. VALÉRY GISCARD D'ESTAING,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
A DIJON, LE 24 NOVEMBRE 1975
DEVANT LA CONFÉRENCE INTERRÉGIONALE
POUR LA LIAISON RHIN-RHÔNE

(EXTRAITS)

C'est dans cet effort global et considérable que prend place le grand équipement de communication, de dimension européenne, qu'est la liaison par eau entre la mer du Nord et la Méditerranée, ce canal *du Rhin au Rhône* qui est l'objet de notre rencontre d'aujourd'hui et auquel j'en viens maintenant.

Comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, messieurs les Présidents, le canal Rhin-Rhône n'est pas une entreprise nouvelle. L'idée en a déjà été solennellement et explicitement approuvée par mes prédécesseurs, et d'ailleurs sa réalisation est largement entamée. L'ouvrage est en effet achevé de la Méditerranée jusqu'aux abords de la porte de Bourgogne. Cependant, la tâche qui reste à accomplir est encore considérable et je dirai complémentaire. Il ne s'agit plus maintenant d'aménager une vallée, mais précisément et pour finir de franchir le seuil.

Dans quelles perspectives et à quelles fins ?

Par rapport à ses voisins industriels de l'Est et du Nord, la France a longtemps été handicapée par un développement modeste de ses voies navigables. Or, la voie d'eau à grand gabarit est un élément important d'un dispositif moderne de transport. Le renchérissement mondial et durable de l'énergie lui donne d'ailleurs une actualité et un attrait nouveaux.

Il est naturel que, 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 doive se situer en bonne place. Dans ce cadre, la mise à grand gabarit du canal de la Saône au Rhin s'impose comme une nécessité tracée par la géographie et par l'économie. Elle permettra de raccorder le réseau français du Sud-Est au réseau très ramifié et en cours de développement de l'Allemagne et du Benelux, et par delà à toute l'Europe navigable, grâce à la réalisation de l'axe Rhin-Main-Danube. Ce projet met en communication l'ensemble de l'Europe industrielle directe avec le bassin méditerranéen. Il vient au moment où les pays de la Méditerranée et du golfe Persique s'industrialisent et se développent à leur tour. Il est d'intérêt européen que cette liaison soit établie. Il est d'intérêt national qu'elle soit établie sur notre territoire.

Il vous revient, MM. les Présidents, Messieurs, d'avoir su discerner, défendre et promouvoir ce grand dessein.

Bien entendu, la réalisation d'une tel projet, qui mobilisera une fraction appréciable des ressources que l'Etat consacre à notre effort d'infrastructure, doit prendre place dans une politique d'ensemble du développement des transports et en particulier dans la politique des voies navigables. C'est donc au Plan, organe de concertation et de répartition des ressources et des efforts de la nation, qu'il appartiendra d'arrêter dans ce domaine les arbitrages essentiels. Il se trouve d'ailleurs précisément que nous nous trouvons au départ d'une nouvelle période de planification.

Toutefois, dès à présent, répondant à l'appel qui m'a été adressé, aux réflexions qui ont été présentées, je dirai qu'il apparaît que l'effort général entrepris par notre pays pour s'équiper en voies navigables devra, de toute manière, être significativement augmenté. Aussi, et sans négliger d'autres travaux de même nature, il me paraît possible d'inviter le Gouvernement à prendre, dès maintenant, en ce qui concerne l'achèvement

du canal du Rhône au Rhin, deux décisions engageant concrètement et définitivement la réalisation de cet ouvrage et permettant ainsi de faire, au lieu de dire.

D'abord, à ma demande, le ministre de l'Équipement va approuver l'avant-projet technique du canal dans le plus court délai possible, c'est-à-dire, vérification encore faite ce matin, messieurs les Présidents, avant le 1^{er} mars 1976.

Les enquêtes publiques pourront ainsi être lancées et les déclarations d'utilité publique prononcées. Les acquisitions foncières pourront alors être engagées ; bien entendu, il conviendra que vos régions et que les collectivités locales participent à l'effort nécessaire pour effectuer ces acquisitions, compte tenu bien entendu du niveau de leurs ressources.

Ensuite, il n'est pas indispensable d'attendre que la totalité des terrains soit acquise pour entamer la réalisation physique des travaux. Aussi, les travaux seront donc entrepris, en commençant par l'Alsace, au cours du VII^e Plan lui-même et sans doute je l'indique au cours de l'année médiane de ce plan.

Sans doute, certains d'entre vous souhaiteraient-ils que je complète l'annonce de ces deux décisions par celle du calendrier de réalisation et d'achèvement. Il est clair que le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII^e Plan, c'est-à-dire à partir du VII^e Plan où il sera engagé, le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII^e. Mais si nous ne devons pas aller plus avant dans le détail aujourd'hui, c'est en fonction des trois considérations suivantes :

— un projet de cette ampleur doit être harmonisé avec les autres ambitions d'équipement national. C'est le travail même du Plan, à moins de le vider de tout contenu. Le calendrier détaillé sera donc de la responsabilité du Plan dont les parlementaires qui siègent ici auront prochainement à débattre.

— Il faut veiller aussi à ce que cette priorité au sein des grands travaux envisageables soit effectivement acceptée et retenue par les régions concernées, et que le calendrier traduise à cet égard des choix acceptables pour elles. Car il faudra en effet que les collectivités locales (régions, départements et villes) jouent leur rôle d'étude, de persuasion et d'action en ce qui concerne deux aspects très importants de la réalisation de cet ouvrage, je veux dire ses retombées écologiques, et ses conséquences sur la vie agricole et rurale.

La responsabilité à cet égard, et je reprendrai l'excellente formule de M. le Président Ribeyre, n'est pas seulement la responsabilité facile de demander, elle est aussi la responsabilité de faire.

Enfin, il faut s'assurer de la symétrie entre la réalisation de cette grande voie d'eau à l'Est, et de l'aménagement de notre façade maritime à l'Ouest.

En annonçant aujourd'hui ces décisions, j'ai conscience de répondre à une longue attente des populations que vous représentez. J'ai conscience aussi d'engager le pays dans un ouvrage dont la construction lui permettra d'être présent à un grand rendez-vous économique et politique, au rendez-vous de l'Europe que nous avons fixé, vous le savez, pour la prochaine décennie.

Ce grand projet atteste la volonté de la France de se donner, lorsqu'elle ne les a pas encore, les infrastructures d'un pays industriel très avancé. Et ce projet, comme votre réunion, témoigne aussi de la vitalité de certaines institutions et réalités locales.

ANNEXE N° 2

NOTICE ANNEXÉE A LA NOTE DU CONSEIL D'ETAT RELATIVE AU DECRET DÉCLARANT D'UTILITE PUBLIQUE LES TRAVAUX D'AME- NAGEMENT DE LA LIAISON FLUVIALE SAONE-RHONE A GRAND GABARIT

1 CARACTÉRISTIQUES DE L'OUVRAGE

1.1. Généralités.

La nouvelle voie navigable sera accessible aux convois poussés de 4.400 tonnes de port en lourd comportant deux barges en flèche et présentant un enfoncement de 3 mètres. Ultérieurement, lorsque le trafic l'exigera, elle sera approfondie pour autoriser le passage de convois de 6.000 tonnes de port en lourd, à l'enfoncement de 4 mètres.

Le mouillage, c'est-à-dire la hauteur d'eau normale au-dessus du fond de la voie navigable, sera d'au moins 4,50 mètres. Ultérieurement, il sera porté à 5,70 mètres. Les parties de canal dont la reprise serait difficile ou onéreuse seront, dès l'origine, réalisées pour le mouillage de 5,70 mètres.

1.2. Profils courants du canal.

En canal, la largeur au niveau du plan d'eau sera de 54 mètres dans les alignements. Des surlargeurs seront prévues dans les courbes.

Lorsque le niveau moyen de la nappe phréatique sera inférieur au niveau moyen du plan d'eau dans le canal, ce dernier comportera un revêtement étanche. Dans le cas contraire, seul un revêtement de battillage protégera les talus.

Le revêtement de battillage et le revêtement étanche seront exécutés jusqu'à une hauteur de 0,80 mètre au-dessus des plus hautes eaux navigables (P.H.E.N.). Ils seront poursuivis par un tapis d'herbes ou d'arbustes jusqu'à une cote située à 1,30 mètre au-dessus des P.H.E.N. A ce niveau, des plates-formes de 7 mètres de largeur constitueront les berges. L'une d'entre elles sera pourvue d'une voie de circulation de 3,50 mètres de largeur destinée à permettre la surveillance du canal.

Sur les berges lisses, il sera prévu des dispositifs à intervalles suffisamment rapprochés, permettant à une personne tombée dans le canal de remonter par ses propres moyens.

1.3. Profils courants en rivière aménagée.

En rivière, la largeur minimale du chenal navigable, à la profondeur de 3 mètres, sera de 43 mètres. Des surlargeurs seront prévues dans les courbes.

Lorsque le plan d'eau sera endigué, la berge des digues sera protégée par des talus d'enrochements.

1.4. Profils spéciaux.

Dans certains secteurs, des profils spéciaux seront prévus. Ce sera le cas notamment :
— dans la traversée de Mulhouse où le canal sera limité par des quais verticaux distants de 31 mètres ;

— dans le souterrain de Besançon, où la section aura une largeur de chenal de 15 mètres seulement, ce qui exclura le croisement des convois ;

— dans la traversée du village de Valdieu où le canal sera limité par des quais verticaux distants de 38 mètres ;

— dans la traversée de Montbéliard, ainsi qu'en rive droite du Doubs devant Clerval, des quais verticaux permettront de limiter l'importance de l'empiètement sur le domaine bâti.

1.5. Ecluses et barrages.

Les dimensions du sas des écluses seront les suivantes :

— longueur utile : 185 mètres ;

— largeur utile : 12 mètres ;

— mouillage : 5 mètres à 5,50 mètres suivant la situation et la hauteur de chute de l'écluse.

Les barrages sur le Doubs et sur l'Allan permettront l'évacuation de la crue millénaire, toutes passes ouvertes de la crue centenaire avec une passe fermée.

1.6. Alimentation en eau de la voie navigable.

Les ruisseaux tombant dans le bief de partage (Riedinger, Saint-Nicolas, Loutre, Ecrevisse, Suaraine, Lutter) ainsi que les rigoles de la Larguc et de Belfort (cette dernière provenant du réservoir de Champagny) alimenteront la voie navigable de façon gravitaire.

En période sèche, ces apports seront complétés par des pompages permettant de remonter l'eau sur chacun des deux versants sans qu'il soit nécessaire de faire passer l'eau d'un versant dans l'autre.

A cet effet, les écluses suivantes seront munies de stations de pompage :

Versant alsacien : Brunstatt, Zilisheim, Saint-Bernard, Buchwiller, Wolfersdorf et Elbach.

Versant franc-comtois : Froidefontaine, Al'enjoie, Etupes et Barf.

Le bief de Niffer sera alimenté gravitairement à partir du canal de Huningue grâce à la prise d'eau située dans la retenue de Kembs et grâce au réaménagement de la prise d'eau située dans le canal d'aménée de Kembs.

En aval du confluent de l'Allan et du Doubs, la voie navigable sera normalement alimentée par la rivière dont le débit d'étiage est suffisant.

Afin d'économiser l'eau, les écluses suivantes seront pourvues d'un ou deux bassins d'épargne :

— un bassin d'épargne : Laperrière, Falletans, Salans, Thoraise, Besançon, Médière, Buchwiller, Saint-Bernard, Brunstatt.

— deux bassins d'épargne : Elbach, Wolfersdorf.

Les droits d'eau détenus par l'Etat pour l'alimentation du canal actuel ne seront pas augmentés à l'occasion de la réalisation de la voie navigable à grand gabarit. De même, les débits réservés sur les cours d'eau alimentant le canal actuel, seront maintenus.

2. CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX

2.1. Sort des délaissés.

Les parties du domaine fluvial qui ne seront plus utiles à la navigation ni à l'écoulement des eaux (sections délaissées du canal actuel, plans d'eau du Doubs isolés du nouveau lit de la rivière), feront l'objet, éventuellement après aliénation, d'une autre utilisation, notamment :

- utilisation comme lieu de pêche et de détente ;
- restitution à l'agriculture ;
- utilisation urbaine ou industrielle ;
- utilisation comme voie routière.

Le choix entre ces diverses solutions sera arrêté par le ministre des Transports après avis des collectivités locales et des services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

2.2. Exécution des emprunts et des dépôts.

Tous les matériaux alluvionnaires nécessaires à la réalisation des ouvrages seront prélevés à l'intérieur des emprises de la nouvelle voie navigable.

Les emplacements des dépôts seront arrêtés au stade des projets d'exécution après consultation des collectivités locales et des services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Lorsque les matériaux qui les constituent le permettront, les dépôts seront restitués à l'agriculture. Dans le cas contraire, ils seront modelés et plantés de manière à assurer leur bonne insertion dans le paysage.

2.3. Cas du bief de Laissey.

A Fourranne et à Ougney-Douvot, communes sur lesquelles l'impact des travaux de la liaison sur les immeubles bâtis est très important, il sera fait application des mesures prévues aux articles L. 22-1 à L. 22-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. ÉCOULEMENT DES EAUX

3.1. Eaux superficielles.

Toutes dispositions seront prises afin d'assurer le libre écoulement des eaux pendant et après l'exécution des travaux, de façon qu'il n'en résulte aucune aggravation de la situation actuelle des riverains.

Des fossés de drainage seront établis en bordure du canal de navigation, en tant que de besoin, pour assurer l'écoulement convenable des eaux superficielles.

La voie navigable permettra, entre Nitfer et Mulhouse, d'écouler 5 mètres cubes/seconde en plus des besoins propres, pour répondre à des besoins agricoles.

Les dispositions particulières suivantes seront prises :

— *La Largue et l'III.* — Les corrections apportées aux lits mineurs de la Largue et de l'III, seront telles que le profil en long des lignes d'eau ne sera pas surélevé en crue.

La Largue croisera le canal à grand gabarit grâce à deux siphons établis sous le radier dudit canal. L'un des siphons permettra le passage des débits véhiculés par le lit mineur et le second, ceux du lit majeur. Ils seront calibrés de façon telle que, pour un débit donné, les niveaux amont soient au plus égaux aux niveaux actuellement observés.

L'ouvrage de croisement de l'III et du canal se composera :

- d'un siphon sous le canal de navigation capable d'évacuer le débit de la rivière dépassé environ dix jours par an ;
- d'un seuil permettant aux débits supérieurs d'être reçus dans le canal ;
- d'un déversoir vanné implanté en aval du seuil, restituant à la rivière le débit introduit dans le canal par le seuil.

Le remous créé par le seuil ne se fera pas sentir sur la rivière au-delà du premier pont que l'on rencontre à l'amont. En aval de ce pont, l'agglomération d'Illfurth sera protégée par une digue assortie d'un contre-canal.

Pour éviter que l'accélération des crues de l'Ill ait des effets dommageables à l'aval de Mulhouse du fait d'une meilleure conjonction de la crue de l'Ill et de celle de ses affluents, des dispositions seront prises pour permettre de dériver, en crue, par le canal de navigation un débit de 25 mètres cubes/seconde. Ce débit pourra être augmenté jusqu'à atteindre 75 mètres cubes/seconde, si les collectivités locales intéressées le jugent nécessaire et prennent en charge les dépenses supplémentaires résultant de la modification des ouvrages.

— *Le Saint-Nicolas.* — Le lit du Saint-Nicolas sera localement rectifié pour permettre l'implantation de la voie navigable, et assurer le transit du débit non capté par celle-ci, jusqu'au confluent avec la Madeleine.

— *L'Ecrevisse.* — Le lit du ruisseau en aval de son point de captage sera éventuellement recalibré de manière à ce qu'aucune surélévation des lignes d'eau de crue ne se fasse sentir au pont de Brebotte.

— *La Bourbeuse.* — La Bourbeuse, formée par la réunion de la Madeleine et du Saint-Nicolas, subira diverses modifications :

— son lit sera localement rectifié dans la traversée des communes d'Autrechêne et de Charmois pour permettre l'implantation des ouvrages de la voie navigable ;

— un ouvrage calibré implanté en amont du pont de la route départementale n° 23 limitera les débits transitant dans le lit actuel de la rivière au débit semi-permanent actuel. Ces débits rejoindront l'Allaine au droit de Méziré au moyen d'un siphon établi sous le canal de navigation ;

— un déversoir implanté à proximité du précédent ouvrage permettra d'évacuer dans le canal de navigation les débits de la rivière supérieurs au débit semi-permanent ; ces débits auxquels s'ajoutent une partie des débits de crue des affluents du bief de partage, seront évacués par l'écluse d'Allenjrie ou éventuellement par un ouvrage vanné accolé à l'écluse.

— *L'Allan et ses affluents.* — L'Allaine sera déviée sur les communes de Bourogne et de Méziré pour permettre le passage du canal à grand gabarit.

L'Allaine (grossie du débit réservé dans l'ancien lit de La Bourbeuse) et la Savoureuse seront recueillies dans le canal à l'aval immédiat des écluses respectives d'Allenjoie et d'Etupes, mais La Lizaine et le Rupt de Bart continueront à transiter gravitairement jusqu'en aval de l'écluse de Bart.

Le lit désaffecté de l'Allan, non occupé par les ouvrages du canal, ne sera pas remblayé sur 600 mètres environ en amont du pont de la bretelle routière, de manière à maintenir l'alimentation des stations de pompage des usines Peugeot. A l'aval du pont de la Petite-Hollande, l'Allan sera maintenu en eau jusqu'à son interception par le canal. Ce dernier tronçon du lit de l'Allan sera alimenté par un débit d'un mètre cube et demi par seconde prélevé sur le canal et par le débit de la Lizaine. Ces eaux s'évacueront gravitairement en aval du barrage de Bart, après avoir transité au droit de Sainte-Suzanne par un canal artificiel à ciel ouvert parallèle au canal de navigation, puis par un aqueduc implanté sous la digue de ce canal. Le calibrage du canal et de l'aqueduc seront tels que les niveaux de crue dans les sections d'écoulement à l'air libre restent inférieurs aux niveaux de crue actuels de l'Allan et de la Lizaine.

— *Le Doubs et ses affluents.* — Pour remédier à l'accélération de la propagation des crues du Doubs et éviter un exhaussement de leurs niveaux au confluent avec la Loue, une fraction du débit de crue transitera par le canal de navigation entre Dole et la Saône.

Ce débit transitant par le canal sera :

— pour partie, évacué dans la Saône au droit de Laperrière avec un débit maximal de 150 mètres cubes/seconde ;

— pour le complément, accumulé dans le bief de Laperrière dont le marnage permet un stockage d'environ deux millions de mètres cubes.

Les dispositions permettant de favoriser l'évacuation des ruisseaux affluents seront prises.

C'est ainsi notamment que :

— sur le bief de Médière, un plan d'eau sera maintenu au droit de l'agglomération de Longeville ; il recueillera les eaux de différentes sources ainsi que celles du ruisseau de Combe-Monney ; ces eaux seront évacuées dans le Doubs par un contre-canal établi en bordure du canal de navigation puis par un siphon sous ce canal ;

— Les débits des ruisseaux de l'Abbaye, des Trois Rois et des Toles captés dans un contre-canal seront rejetés en aval. Des bassins d'accumulation constitués par des tronçons délaissés du Doubs permettront d'écrêter les débits avant les passages en siphon.

Les boucles du Doubs, de Médière, Besançon et Thoraise, seront court-circuitées par la navigation, mais continueront d'assurer l'écoulement naturel de la rivière.

Les méandres situées à l'aval de Baume-les-Dames, à Hyèvre-Paroisse, à Chalezeule, à Avanne-Aveney et à Osselle n'assureront plus l'écoulement naturel de la rivière.

3.2. Eaux souterraines.

Toutes précautions seront prises pour que l'exécution des ouvrages ainsi que leur exploitation ne produisent pas d'évolution dommageable des nappes. Les projets des ouvrages destinés à assurer le respect de cette prescription seront soumis en temps utile aux services chargés de l'agriculture et de l'environnement.

Les niveaux piézométriques des nappes phréatiques seront régulièrement observés avant, pendant et après exécution des travaux. Les résultats recueillis seront communiqués aux services chargés de l'agriculture et tenus à disposition des collectivités locales.

En bordure des sections où le canal sera étanche, des fossés ou des drains seront établis en tant que de besoin pour faciliter l'écoulement de la nappe phréatique.

Des contre-canaux ou des drains seront implantés en bordure des retenues, en tant que de besoin, au pied des digues pour maintenir les nappes phréatiques à des niveaux convenables. Il en sera ainsi en particulier au droit de Bavans et de Dampierre sur le Doubs (bief d'Étoouvans), d'Appenans et de Rang (bief de Pompierre), de Vaire-le-Petit, de Novillars et d'Arcier (bief de Vaire-Arcier), d'Avanne-Aveney (bief de Thoraise), d'Osselle (bief de Salans) et de Rans (bief de Falletans).

Des précautions particulières seront prises pour éviter que la réalisation de la voie navigable ne perturbe les écoulements karstiques de la vallée du Doubs.

4. RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS ET DES RESEAUX DIVERS

4.1. Ponts.

Les ponts suivants seront reconstruits ou modifiés :

— *Bief de Niffer*. — D. 468, déviation du D. 468, pont de Petit-Landau, pont du Bouc (C.D. 108), pont S.N.C.F. (ligne Mulhouse-Neuenbourg), pont de l'Île-Napoléon (R.N. 422 a), pont S.N.C.F. (ligne Lutterbach-Rixheim), pont de Modenheim, pont de Bâle, pont des Bonnes-Gens, couverture de la gare de Mulhouse, pont Jules-Ehrman, pont d'Altkirch, pont des Noyers, pont S.N.C.F. (ligne Mulhouse-Strasbourg), pont de Brunstatt (C.D. 8), pont de Brunstatt (C.D. 8 b 1).

— *Bief de Brunstatt*. — Pont de Zillisheim (C.D. 18 v).

— *Bief de Zillisheim*. — Pont d'Illfurth (C.D. 18), pont d'Heidwiller (R.N. 466).

— *Bief de Saint-Bernard*. — Pont de Saint-Bernard (C.D. 18 b), pont de Balschwiller (chemin rural), pont de Buethwiller (C.D. 103).

— *Bief de Buethwiller*. — Pont de Gommersdorf (chemin rural).

— *Bief de Wolfersdorf*. — C.D. 14 b à Wolfersdorf (passage sous le canal), pont d'Elbach (C.D. 26).

— *Bief de partage*. — Pont de Valdieu (R.N. 19), pont S.N.C.F. (ligne Paris-Mulhouse), pont de Montreux-jeune (C.D. 32), pont de Montreux-Château (C.D. 11), pont de Brebotte (C.D. 13).

— *Bief d'Allenjoie*. — Pont de Charmois (C.D. 23), pont S.N.C.F. (ligne Belfort-Delle), pont de Bourgogne (R.N. 19 b).

— *Bief d'Etupes*. — Pont de Fesches-le-Chatel (C.D. 121).

— *Bief de Bart*. — Pont d'Exincourt (R.N. 463), pont de Sochaux (piste cyclable), pont de l'autoroute A 36, pont de la bretelle routière, pont S.N.C.F. (ligne Besançon-Belfort), pont Sainte-Suzanne (C.D. 43 e).

— *Bief d'Etouvans*. — Passerelle de Bart, pont de Voujeaucourt (R.N. 463 a).

— *Bief de Médière*. — Passerelle de Lougres, pont de Colombie-Fontaine (C.D. 126), pont de Longeville (C.V. 9 avec 2 voies), pont de la Prétière (C.D. 316).

— *Bief de Pompière*. — Ponts de l'Isle sur le Doubs (R.N. 83 actuelle - une voie, et R.N. 83 déviée), pont S.N.C.F. (ligne Besançon-Belfort).

— *Bief de Brunne*. — Pont de Cervai (R.N. 83).

— *Bief de Baume-les-Dames*. — Pont de Hyèvre (C.D. 312).

— *Bief de Laissey*. — Pont de Baume-les-Dames (R.N. 492), pont d'Ougney-Douvot (C.D. 277), pont de Douvot (C.D. 277).

— *Bief de Vaire-Arcier*. — Pont de Laissey (C.D. 30), pont de Vaire (C.D. 245).

— *Bief de Besançon*. — Pont de Chalèze (C.D. 323), pont de Besançon (C.V. de la Malate), pont de Besançon (R.N. 83).

— *Bief de Thoraise*. — Pont de Velotte (C.V. 9), pont d'Avanne (C.V. 4), pont de Thoraise (C.D. 105).

— *Bief de Salans*. — Pont de Thoraise (C.D. 107 e), pont de Torpes (C.D. 107), pont S.N.C.F. (ligne Frasnois-Arc et Senans), pont d'Osselle (C.D. 13), ponts de Roset-Fluans (C.D. 106 - canal et rivière).

— *Bief de Falletans*. — Pont de Salans (C.V. 8), pont de Fraisans (C.D. 73), passerelle de Fraisans, pont de Ranchot (C.D. 31), pont de Rans (chemin rural), pont d'Our (C.D. 76 et 224), pont d'Eclans (chemin rural), pont de Rochefort-sur-Nénon (C.D. 76 et 224).

— *Bief de Choisey*. — Pont de Falletans (C.D. 244), pont de Falletans (C.D. 229), pont S.N.C.F. (ligne Dole - Arc et Sénans), pont S.N.C.F. (ligne Dole - Poligny), pont de Dole (R.N. 5), pont de Choisey.

— *Bief de Laperrière*. — Pont de Choisey (R.N. 73), pont S.N.C.F. (ligne Dole - Tavaux), pont de Tavaux (C.D. 321), pont de Belvoie (C.D. 322), pont Solvay, pont de Damparis (C.D. 220), pont de Samerev (C.V. 3), pont de Laperrière (C.D. 24).

La largeur des tabliers des ouvrages routiers sera déterminée de la manière suivante :

- lorsqu'il s'agira de reconstruire ou de modifier des ouvrages existants, la largeur du nouvel ouvrage sera identique à celle de l'ancien ;
- lorsqu'il s'agira de construire un nouveau pont, la largeur de l'ouvrage sera déterminée de façon homogène avec celle de la voie intéressée ;
- toutefois, la largeur minimale de la chaussée sera de 5,50 mètres pour les chemins vicinaux.

Ces largeurs pourront être augmentées suivant des conventions à intervenir avec les collectivités locales.

4.2. Dessertes particulières.

Les dispositions particulières suivantes seront prises :

— l'accès des terrains compris entre la rive droite de l'Allan et le canal à grand gabarit sera assuré par un pont sur l'écluse d'Allenjoie ;

— le rétablissement de la desserte des forêts de Laperrière et Samerey traversées par l'autoroute A 36 et le canal à grand gabarit sera facilité par la création d'une route forestière nouvelle, établie en bordure de la voie navigable et passant sous l'autoroute A. 36.

4.3. Réseaux divers.

Les réseaux divers, notamment les lignes électriques et téléphoniques, les conduites de gaz et d'hydrocarbures et les ouvrages assurant l'assainissement et l'alimentation en eau des agglomérations ou des industries, touchés par la construction de la voie navigable à grand gabarit seront rétablis de manière à rendre les mêmes services qu'auparavant.

Les projets d'exécution correspondants seront soumis en temps utile aux intéressés. Les ouvrages ainsi exécutés leur seront remis gratuitement et en toute propriété, dès qu'ils seront en état de fonctionnement.

5. RESPECT DES INTÉRÊTS AGRICOLES

Toute emprise sur les terres agricoles qui n'est pas strictement nécessaire à l'exécution du projet, sera évitée.

Les délaissés et les dépôts, restitués à l'agriculture dans les conditions indiquées aux paragraphes 2.1 et 2.2 ci-dessus, recevront les aménagements nécessaires en ce qui concerne le remblaiement et l'apport de terre végétale en surface. Le tronçon du Doubs compris entre Etrepigny et Ranchot-Montepain sera employé pour être affecté à l'agriculture.

Les ouvrages seront conçus, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 3.2 ci-dessus, pour ne pas occasionner de modification dommageable à la nappe phréatique. Si, en certains points, les dispositions prévues à cet effet ne s'avéraient pas suffisantes, des dispositions complémentaires seraient étudiées et réalisées en accord avec les services chargés de l'agriculture. De même, le rétablissement des stations de pompages et des réseaux de canalisation d'eau sera effectué de manière qu'il n'en résulte aucun préjudice pour les populations desservies.

Les chemins ruraux interceptés par la voie navigable seront reliés entre eux par des voies nouvelles établies en bordure des emprises de façon à assurer une bonne commodité des liaisons.

Les programmes d'acquisitions foncières seront communiqués, dès qu'ils auront été établis, aux directions départementales de l'agriculture, ainsi qu'aux chambres d'agriculture concernées.

Indépendamment des obligations qui résultent de l'article 10 de la loi du 8 août 1962 complémentaire à la loi d'orientation agricole et des décrets pris pour son application, le maître de l'ouvrage participera financièrement à des opérations de mise en valeur agricole, destinées à rétablir le potentiel agricole des zones perturbées. Il s'agira notamment d'opérations groupées, d'aménagement fonciers, d'études de plans d'aménagement rural, d'études et de travaux d'hydraulique agricole, d'études agronomiques, d'amélioration ou de créations d'installations destinées à la réception, au stockage, à la transformation et à la commercialisation des productions agricoles de ces régions. Le périmètre de ces zones perturbées, ainsi que les programmes techniques et financiers de ces opérations, seront arrêtés en accord avec les services chargés de l'agriculture.

Les ressources financières nécessaires à la réinstallation des agriculteurs dont l'exploitation serait gravement déséquilibrée, seront mises à la disposition des S.A.F.E.R. préalablement aux acquisitions.

6. RESPECT DU PATRIMOINE CULTUREL

Les sites archéologiques susceptibles d'être touchés par les travaux feront l'objet de prospections préalables à l'exécution des ouvrages.

Les sites et monuments classés ou inscrits concernés par l'aménagement feront l'objet des dispositions suivantes :

- la vue du prieuré de Froidefontaine sur l'écluse, sera masquée par un aménagement approprié du terrain ;
- les bords du canal du Moulin à l'Isle-sur-le-Doubs seront aménagés pour conserver la qualité du site malgré l'abaissement du plan d'eau ;
- le barrage de Besançon et les têtes du tunnel feront l'objet d'une attention particulière au plan architectural ;
- une étude particulière de la boucle d'Avanne-Aveney sera faite en vue de préserver le site vu du rocher de Valmy ;
- le bassin de virement du canal Monsieur à Thonaise sera conservé ;
- la partie amont de l'Île Malpas sera conservée et l'ensemble du secteur de Casamène à Besançon fera l'objet d'une étude particulière pour préserver le site ;
- la traversée de Dole fera aussi l'objet d'une étude particulière dans le cadre de l'aménagement du secteur sauvegardé. Une ou deux arches du pont du XVIII^e siècle et une arche du pont médiéval seront conservées. La Grande Fontaine sera aménagée sans que son caractère soit modifié.

7. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

7.1. Paysages.

Un soin particulier sera apporté dans la mise au point du projet et dans sa réalisation de manière à assurer une bonne insertion des ouvrages dans leur environnement.

Les sites sensibles et les ouvrages les plus importants, feront l'objet d'études architecturales et paysagères détaillées, établies en concertation avec les services chargés de l'environnement ainsi qu'avec les collectivités locales concernées.

7.2. Faune et flore.

Les travaux seront menés de manière à préserver les stations floristiques et faunistiques intéressantes.

Au droit des principaux itinéraires empruntés par le gibier, les berges des canaux seront aménagées pour faciliter le passage des animaux sauvages. La localisation des zones concernées et la consistance des ouvrages à réaliser seront déterminées en accord avec les services chargés de l'Agriculture et de l'Environnement.

Toutes dispositions seront prises pour limiter les dommages à la faune aquatique du fait des travaux et de l'exploitation des ouvrages et pour ne pas entraver le mouvement des espèces migratoires. Les études nécessaires à la connaissance des milieux aquatiques services administratifs chargés de la pêche, seront associés à ces études et à la définition et les peuplements piscicoles seront établis, et les mesures de sauvegarde et de compensation nécessaires seront mises en œuvre. (Il s'agira notamment d'alevinage et d'aménagements de frayères). Les chefs des régions piscicoles, ainsi que les présidents des fédérations départementales des associations de pêche et de pisciculture, ainsi que les services administratifs chargés de la pêche, seront associés à ces études et à la définition des mesures prises. Ils seront informés en temps utile, des programmes et procédés d'exécution des travaux en rivière.

7.3. Qualité des eaux.

La qualité des eaux tant souterraines que superficielles sera régulièrement observée avant, pendant et après l'exécution des travaux suivant des modalités arrêtées en accord avec les services chargés de l'environnement. Un poste fixe d'observations sera notamment installé à l'aval de l'écluse de Froidefontaine.

Les observations seront notamment faites dans les principales boucles du Doubs non empruntées par la navigation et dans les bras qui ne concourent plus à l'écoulement naturel de la rivière. Elles pourront comporter des analyses portant sur les sédiments et la faune piscicole.

Dans les boucles du Doubs qui ne sont pas empruntées par la navigation, mais qui concourent à l'écoulement naturel de la rivière, des mesures seront prises pour maintenir un débit minimal de 6 mètres cubes/seconde pour autant que le débit naturel du Doubs atteigne cette valeur. S'il apparaissait une évolution dommageable de la qualité chimique et biologique de l'eau, ce débit pourrait être porté à 10 mètres cubes/seconde à la demande des services chargés de l'environnement. Cette prescription s'applique en particulier au cours du Doubs en aval de Crissey.

Des débits de salubrité seront maintenus dans les bras du Doubs qui ne concourent plus à l'écoulement naturel de la rivière, ainsi que dans les parties du canal actuel qui seront maintenues en eau. La valeur de ces débits sera déterminée expérimentalement en accord avec les services chargés de l'environnement à la suite d'études chimiques et biologiques menées sur le terrain. Les ouvrages d'aménée d'eau jugés nécessaires seront établis pour assurer largement l'adduction des débits ainsi déterminés, ils comprendront un système de réglage de ces débits.

Les barrages seront spécialement étudiés pour favoriser l'oxygénation des eaux en période de faible débit.

7.4. Mesures complémentaires.

En sus des mesures indiquées ci-dessus, des opérations seront engagées, afin d'améliorer le cadre de vie des régions traversées. Ces opérations concernent les actions à mener en vue de la conservation et du développement de la faune aquatique, ainsi que de la mise en valeur du cadre naturel de la voie navigable. Le maître d'ouvrage participera au financement de ces opérations dont les programmes techniques et financiers seront arrêtés en accord avec les services du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie.

ANNEXE N° 3

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE RELATIF
A L'ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

I. — PRÉAMBULE

Nous soussignés, Jean Vincenot, président de la Commission d'enquête composée de :

MM. Boilev Bernard,
Bourotte Armand,
Foray Georges,
Sempère Louis,
Steinmetz Yves,
Truche Robert,

conformément à l'arrêté concerté de MM. les préfets des départements du Doubs, du Jura, de la Côte-d'Or, du Territoire-de-Belfort et du Haut-Rhin, en date du 5 novembre 1976 ;

— après nous être assurés que l'ensemble des pièces de l'enquête, y compris celles se rapportant aux modifications des plans d'occupation des sols et des plans d'urbanismes directeurs ou de détail pour les communes concernées, mises régulièrement à la disposition du public dans les différentes communes, sous-préfectures et préfectures intéressées, sont parvenues dans les délais pour examen à la commission d'enquête ;

— après nous être assurés que la publicité faite par voie de presse et d'affichage avait été régulièrement effectuée conformément à la loi ;

— après avoir obtenu les avis donnés par MM. les préfets des départements concernés à l'issue de la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,

déclarons

avoir reçu à l'expiration du délai légal de publication les dossiers :

- des 4 communes du département de la Côte-d'Or ;
- des 27 communes du département du Jura ;
- des 71 communes du département du Doubs ;
- des 10 communes du département du Territoire de Belfort ;
- des 33 communes du département du Haut-Rhin,

ainsi que les registres portant les observations et lettres recueillies par les membres de la commission pendant les quatre derniers jours de l'enquête, les 11, 12, 13 et 14 janvier 1977 au siège de :

- la sous-préfecture de Dole, par MM. Boilev, Foray et Sempère ;
- la préfecture du Doubs, par MM. Vincenot et Truche ;
- la préfecture de Belfort, par M. Bourotte ;
- la sous-préfecture de Mulhouse, par M. Steinmetz ;

l'ensemble de ces documents comprenant un total de 10.877 signatures apposées sur registres, lettres individuelles, collectives ou sur pétitions.

En outre, 111 lettres arrivées hors des délais ont été enregistrées, mais non comptabilisées ci-dessus.

II. — RÉSULTAT DU DÉPOUILLEMENT DES DOSSIERS

a) Résultats statistiques.

La Commission constate que l'enquête a suscité une sensibilisation certaine du public qui s'est manifestée :

- par la participation de la population :
 - à différentes réunions publiques d'information,
 - à des manifestations organisées par des mouvements écologiques, de protection de la nature ou syndicales ;
- par des articles parus dans les presses locales et régionales,
- par des délibérations et déclarations, tant d'organismes socio-professionnels que d'assemblées élus.

Cette prise de conscience de l'intérêt public n'a pas laissé indifférent :

- 776 personnes favorables au projet ;
- 8.869 personnes opposées à celui-ci ;
- 1.232 autres personnes ne se prononçant en faveur du projet que sous certaines réserves.

Il faut toutefois préciser que le recensement de ces signatures ne peut être donné qu'à titre purement indicatif.

En effet, certaines d'entre elles s'étant avérées multiples, se retrouvent simultanément sur plusieurs registres, lettres ou pétitions. La commission n'a pas cru, de ce fait, devoir entrer dans un tri comptable poussé pour ne les considérer que globalement.

Si certaines d'entre elles proviennent d'associations ou de particuliers étrangers aux départements intéressés, la Commission a estimé néanmoins intéressant pour ses besoins statistiques de devoir mettre en parallèle le total des observations reçues et la population des communes traversées.

Ainsi, pour mémoire, la mise à grand gabarit de la liaison Saône-Rhin intéresse 5 départements, touche 145 communes et une population totale de 472.320 habitants (1), dont :

- 766 habitants en Côte-d'Or ;
- 48.172 habitants dans le Jura ;
- 231.070 habitants dans le Doubs ;
- 5.322 habitants dans le Territoire de Belfort ;
- 186.990 habitants dans le Haut-Rhin ;

2,30 % de la population concernée s'est donc prononcée au cours de l'enquête.

b) Étude catégorielle des observations.

L'ensemble des observations, présentées peut être classé en huit grands chapitres principaux, sous-divisés eux-mêmes en sous-chapitres qui seront analysés plus loin :

- Chapitre 1. — Agriculture.
- Chapitre 2. — Nappe phréatique :
niveau et qualité des eaux.

(1) Suivant renseignement I.N.S.E.E., recensement de 1975.

- Chapitre 3. — Pollution :
 - pollution par le Rhin ;
 - pollution de nappes ;
 - pollution par les industries.

- Chapitre 4. — Ecologie :
 - a) étude d'environnement loi de 1976 ;
 - b) destruction du paysage ;
 - c) pêche et pisciculture ;
 - d) faune et flore ;
 - e) sites et monuments

- Chapitre 5. — Traces - Voies et réseaux :
 - a) tracé alsacien - tracé lorrain ;
 - b) modification locale du tracé ;
 - c) voies de communication et de désenclavement ;
 - d) rétablissement des réseaux divers et écoulement des eaux naturelles, rétablissement des stations d'alimentation d'eau.

- Chapitre 6. — Problèmes fonciers :
 - préjudice du fait des travaux.

- Chapitre 7. — Economie générale du projet :
 - a) rentabilité .
 - création Z.I.,
 - emplois,
 - économie générale ;
 - b) coût de financement du projet :
 - par les collectivités,
 - par les régions,
 - par l'Etat ;
 - c) concurrence des moyens de transport :
 - voie d'eau,
 - rail,
 - route ;

- Chapitre 8. — Propriétés privées :
 - a) particuliers :
 - inondations des sous-sols,
 - bruits - nuisances ;
 - b) industries ;
 - c) collectivités ;
 - d) emprises sur terrain privé :
 - parcellaire,
 - expropriation.

L'intérêt que suscite chaque chapitre auprès des pétitionnaires est donné par le tableau récapitulatif de la page 6, qui en reflète l'importance numérique.

	Population totale	Total des signatures	Nappes phréatiques				Tracé	Problèmes fonciers	Economie du projet	Propriétés privées		Utilités publiques	
			Agriculture	Pollution	Ecologie	2				3	4	5	6
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Côte-d'Or	766	24	1	1	3	1	3	24					
Doubs	231 070	3 688	2 330	1 807	1 162	2 226	255	322	2 236	105	474	2 622	592
Belfort	5 322	1 701	1 484	361	88	1 169	9	4	1 495		26	1 550	125
Jura	48 172	938	611	282	557	658	305	522	545	121	141	585	212
Haut-Rhin	186 990	4 526	2 207	121	1 945	2 184	15	23	2 033	9	135	4 112	279
Total	472 320	10 877	6 632	2 571	3 753	6 238	587	871	6 309	235	776	8 869	1 232

10.877

- Pour l'étude de ces différents sujets, la commission analysera :
 - Pages 7 à 22 : les problèmes d'ordre général où seront regroupées par chapitre, les observations répétitives pouvant être traitées dans leur ensemble.
 - Pages 23 à 53 : les problèmes d'ordre particulier n'entrant pas dans la classification ci-dessus et qui méritent un examen cas par cas avec avis donné dans le cadre de chaque commune. (Non repris dans cet annexe.)

Mais avant l'examen des observations et préalablement à la rédaction de son rapport, la commission, après avoir pris acte des principales doléances, a décidé pour sa propre information et pour lui permettre de se prononcer en toute connaissance de cause :

- d'entendre les principaux responsables du projet à une réunion à laquelle ont participé :
 - le service de la navigation,
 - le service régional de l'équipement de Franche-Comté,
 - la Compagnie nationale du Rhône ;
- de visiter une réalisation s'insérant dans un site se rapprochant de celui rencontré par la traversée de la vallée du Doubs.

Le choix s'est porté sur un tronçon de la Moselle canalisée situé entre Thionville et Berncastel, au nord de Trèves. La commission a pu ainsi se rendre compte des problèmes que sa réalisation a soulevés et de la manière dont ils ont été résolus, surtout en ce qui concerne la nappe phréatique, l'insertion dans le site des ouvrages et des aménagements des berges.

Eclairée par ces contacts et par les renseignements obtenus de divers organismes au cours d'entretiens lors de la visite effectuée en Moselle, la commission d'enquête estime pouvoir émettre les avis suivants.

III. — EXAMEN DES PROBLÈMES GÉNÉRAUX ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Chapitre I.

Agriculture.

Dans l'hypothèse de la mise à grand gabarit de la liaison Saône Rhin, il est indéniable que les perturbations les plus importantes entraînées par la réalisation de l'ouvrage seront subies par l'agriculture.

Les organisations professionnelles agricoles départementales et régionales et tout particulièrement l'association régionale qu'elles ont créée pour représenter leurs intérêts : l'Ardiatacar, ont d'ailleurs souligné les différents inconvénients qu'elles voyaient dans la réalisation du projet.

Notre commission, après avoir pris connaissance des requêtes formulées par ces organisations : F.D.S.E.A., C.R.J.A., chambres d'agriculture, associations foncières et Ardiatecar, fait siennes les conditions préalables suivantes pour la réalisation de l'ouvrage :

1. La prise en charge intégrale par le maître d'ouvrage de la restructuration globale des exploitations agricoles sur toute la zone perturbée, et non sur les seules communes directement concernées par l'emprise. En outre, une opération de remembrement devra être réalisée sur la totalité de la zone.

Dans le cas où un remembrement devrait avoir lieu pour d'autres travaux (A. 36), le remembrement devrait être concomitant.

2. La possibilité, pour chaque agriculteur exproprié, et ceci, quelle que soit la perte subie, de trouver des conditions de réinstallation qui maintiennent son revenu, notamment pendant la période transitoire.

3. La possibilité, pour chaque agriculteur exproprié, de se réinstaller comme exploitant agricole, de se reconvertir ou de prendre une préretraite.

4. Entre les différents intéressés (maître de l'ouvrage, administrations, organisations professionnelles), la création d'une convention définissant une méthode qui assure une répartition systématique et intégrale des diverses conséquences dommageables du projet.

Il sera important que le maître d'ouvrage se limite aux emprises strictement nécessaires et évite tout gaspillage, notamment par le réaménagement des surfaces qui pourront l'être :

— l'emplacement des zones de déblais devra être discuté avec les représentants de l'agriculture ;

— la terre arable devra pouvoir être récupérée ;

— l'ancien cours d'eau et le canal actuel devront être comblés et rendus à la culture chaque fois que leur maintien n'est pas indispensable ;

— en ce qui concerne le régime du cours d'eau canalisé, il est impératif que, sur la totalité de son parcours, les dispositions soient prises pour que ses variations ne soient pas accentuées, et en particulier, pour que les crues ne soient pas plus importantes qu'elles ne le sont actuellement ;

— Les nappes phréatiques devront faire l'objet d'une protection absolue et être contrôlées en permanence pendant toute la durée d'exploitation du canal, afin que, l'alimentation des populations, du bétail et des entreprises consommatrices ne soit pas perturbée. Il devra également être prévu, dans le calcul des besoins, les quantités d'eau nécessaires à l'agriculture pour l'irrigation ;

— pour éviter tout risque de pollution supplémentaire, les eaux du Rhin ne devront en aucun cas, alimenter les écluses du versant franc-comtois ;

— les voies de communication et la desserte des parcelles exploitées devront être intégralement maintenues et ceci, avant, pendant et après la réalisation de l'ouvrage.

Tous les franchissements nécessaires devront être réalisés et les perturbations durant les travaux devront être limitées au maximum.

Il devra être établi, au début des travaux, un état des lieux très précis et le maître d'ouvrage devra s'engager, dans le cahier des charges, à réparer intégralement les dégâts et les préjudices qu'il pourra causer, même ceux qui ne sont pas prévisibles.

Dans le but de faciliter la mutation des exploitants agricoles qui le souhaitent, et d'éviter ainsi, à moyen terme, de provoquer un effet spéculatif, il serait souhaitable et urgent que les moyens nécessaires soient donnés à la S.A.F.E.R., afin qu'elle puisse, dès à présent et progressivement, réaliser ces opérations, qui sont particulièrement bénéfiques, vis-à-vis des possibilités ultérieures de restructuration.

Les exploitants agricoles qui se verront expropriés d'une partie importante de leurs terres, ou qui, pendant un certain temps, n'auront pas la jouissance d'une exploitation équivalente à celle qu'ils avaient avant, devront pouvoir bénéficier d'avantages sociaux comparables à ceux accordés aux salariés qui se trouvent en chômage partiel ou total.

Notre commission préconise qu'il y ait délimitation d'un périmètre perturbé au-delà des seules communes directement concernées et que celui-ci fasse l'objet d'une procédure d'aménagement du type de celle mise en œuvre pour les plans d'aménagement rural (P.A.R.).

Concernant le réaménagement foncier de ce périmètre, plusieurs interventions nous semblent indispensables :

— la réalisation du remembrement sur l'ensemble du périmètre ;

— la préparation du plan d'occupation des sols (P.O.S.), et de zones d'environnement protégées (Z.E.P.), au niveau de certaines communes ou groupes de communes ;

— la mise en œuvre d'une ou plusieurs opérations groupées d'aménagement foncier (O.G.A.F.).

Chapitre 2.

Nappe phréatique.

Formulations des réclamations.

Atteinte au niveau de la nappe phréatique qui risque, suivant les cas, de baisser ou au contraire d'être élevée, provoquant des pourrissements ou des appauvrissements des terres agricoles.

Avis de la commission d'enquête.

Le maître de l'ouvrage devra garantir le maintien des niveaux actuels de la nappe phréatique. Il a à sa disposition toute une gamme de techniques permettant de sauvegarder la situation actuelle et même de l'améliorer : étanchéité du canal, création de contre-canaux, etc. La qualité de la nappe ne devra pas être altérée et, en principe, cette condition sera remplie dans la mesure où il n'y aura pas interpénétration des eaux.

Les perturbations qui pourraient être constatées après travaux et peut-être plusieurs années après achèvement du canal, devront nécessiter la mise en œuvre de travaux complémentaires propres à les faire disparaître. (Cf. canal de la Moselle en aval de Thionville.)

Chapitre 3.

Pollution.

Formulations des réclamations.

Pollution de la nappe phréatique par les eaux du Rhin, elles-mêmes déjà très polluées, remontées par pompage jusqu'au bief de partage et déversées ensuite par les écluses dans les eaux du Doubs.

Pollution par les industries.

Avis de la commission d'enquête.

Le projet exclut l'écoulement du Rhin vers le Doubs. Le bief de partage devra bien également être alimenté, lors des éclusées, par des pompes depuis le versant Doubs. Les consignes d'exploitation devront être telles que le passage de l'eau Rhin vers le versant Doubs soit proscrit.

L'opération « Sauvetage du Doubs » ne doit pas être remise en cause et les effets bénéfiques constatés à présent ne devront pas être annihilés par l'aménagement du canal. En réalité, la pollution ne peut pas provenir du canal, mais elle risque d'être engendrée par les rejets provenant d'installations industrielles. Il appartiendra aux services concernés de veiller tout particulièrement à l'application de la réglementation en vigueur concernant les zones industrielles et le traitement des eaux usées.

Chapitre 4.

Écologie.

Formulations des réclamations.

a) Non-respect de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

Insuffisance du dossier d'impact sur l'environnement.

b) Destruction de la vallée du Doubs et détérioration de la région du Sundgau.

Avis de la commission d'enquête.

a) L'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 stipule que « les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences ».

« Un décret en Conseil d'Etat doit préciser les modalités d'application du présent article et notamment fixer le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet y engendrerait et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement. »

Or, le décret en question n'est pas encore paru, si bien que la Compagnie nationale du Rhône a été amenée à innover, faute de cadre précis. Le dossier qu'elle a constitué semble satisfaisant, encore qu'aux yeux de certains, il paraisse nettement insuffisant.

Les études d'environnement effectuées par le Centre d'études techniques de l'Equipement Nord-Picardie, ainsi que par d'autres établissements (30 études au total), paraissent avoir été effectuées avec objectivité et compétence, même si certaines conclusions sont en désaccord avec des opinions professées par quelques écologistes. En matière de roselières notamment, il y a plusieurs écoles dont les avis sont divergents.

La commission regrette toutefois que la faculté des sciences de Besançon n'ait pas été étroitement associée aux travaux d'autres facultés, peut-être plus spécialisées dans les études de canaux.

b) Le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre devront s'attacher à ce que les ouvrages s'inscrivent le mieux possible dans le paysage. Il est nécessaire que les esquisses d'aménagement paysager dont les exemples ont été publiés dans l'étude du C.E.T.E. de Lille d'octobre 1976, soient

Formulations des réclamations.

c) Réticences marquées par les sociétés de pêche sur l'avenir de la faune piscicole.

d) Disparition de la flore et détérioration des berges.

Création d'un barrage infranchissable pour la faune terrestre

e) Détérioration de sites et monuments.

Avis de la commission d'enquête.

poursuivies sur l'ensemble du tracé et appliquées sur le terrain lors de l'exécution des travaux.

c) Les travaux entraîneront la destruction de structures biologiques existantes, notamment sur les berges en cas de rescindement de celles-ci et au fond du lit en cas de dragages. L'influence du chantier sera donc défavorable.

Par conventions passées entre le maître de l'ouvrage et les sociétés de pêche, il conviendra de préciser les mesures à prendre pour éviter la destruction de la faune piscicole et pour constituer des sites favorables pour les frayères et la reconstruction des biotopes dans les secteurs où ils auront été atteints. Des alevinages devront être réalisés après travaux.

d) Il est certain que, lors des travaux d'aménagement du Doubs, les berges seront par endroits façonnées artificiellement. En fonction de la nature du sol, si des enrochements sont nécessaires pour leur consolidation, ils devront être recouverts de terre, de façon à permettre la reconstitution d'un tissu végétal. Des plantations d'essences analogues à celles existantes seront effectuées. Les bords de la Moselle ont été particulièrement soignés et les mêmes précautions devront être prises sur le Doubs.

Le canal proprement dit devra être traité avec les mêmes attentions et le béton devra rester l'exception (traversées d'agglomérations comme Mulhouse).

Le franchissement du canal par les animaux sauvages, principalement les cervidés et sangliers, ne sera pas rendu plus difficile qu'actuellement. Néanmoins, dans la traversée de la forêt de la Hardt et de Chauz, les passages habituels de la faune qui ont été repérés seront aménagés par un profilage adéquat des berges.

e) Les sites et monuments touchés par le canal ne semblent pas nombreux. Toutefois, les observations présentées par M. le Conservateur régional des bâtiments de France devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Si le pont de Dole doit être détruit du fait de l'insuffisance de tirant d'air, il conviendrait d'en conserver une ou deux arches.

Formulations des réclamations.

Avis de la commission d'enquête.

L'île de Malpas à Besançon peut être sauvegardée en partie en modifiant légèrement le tracé du canal.

Le site de l'Isle-sur-le-Doubs sera maintenu.

Le secrétariat d'Etat à la Culture sera associé d'une façon étroite à toutes les études précises qui auront pour but de préserver les monuments historiques et les sites classés. Son avis sera recueilli pour l'aménagement des paysages.

Chapitre 5.

Tracé - Voles - Réseaux.

Observations d'ordre général.

Formulations des réclamations.

Avis de la commission d'enquête.

a) *Tracé alsacien - Tracé lorrain* (branche lorraine).

La variante de tracé passant notamment par la Haute-Saône, mériterait d'être mieux étudiée et, pour certains, retenu car elle desservirait une région sous-industrialisée permettant son essor, alors que l'axe du Doubs présente déjà une tendance naturelle à se développer et à aspirer la population rurale.

a) Le principe de la liaison navigable entre les bassins du Rhin et du Rhône, ainsi que la priorité donnée à la réalisation de la « branche alsacienne » est un choix de gouvernement axé surtout sur des considérations d'aménagement du territoire. Hormis ces considérations, celles qui figurent dans le dossier d'enquête (justification des choix et impact sur l'environnement) ne soulèvent pas d'objection de la part de la commission.

La branche alsacienne occupe une position plus centrale dans le système européen. Par elle, le tronçon du Rhin qui va de Bâle à Mayence est plus près de Marseille-Fos que par la branche lorraine.

L'industrie lorraine, grâce à l'aménagement de la Moselle, est déjà desservie par une voie navigable à grand gabarit. La branche alsacienne permettra de desservir l'industrie franc-comtoise, belfortaine et alsacienne.

La branche alsacienne est plus courte de 28 kilomètres et sa réalisation est moins onéreuse.

La population desservie par la branche alsacienne entre Mulhouse et Saint-Symphorien est environ le double de celle qui borde la branche lorraine.

b) *Modifications locales du tracé.*

b) Ce problème est traité au paragraphe IV, au chapitre « Examen des problèmes particuliers », page 23.

Formulations des réclamations.

c) Voies de communications et de désenclavement.

Certaines municipalités demandent la création de voies de désenclavement pour des parties de leur territoire coupées par le canal. Des particuliers craignent que leurs communications avec l'extérieur deviennent plus difficiles. Des propriétés peuvent être isolées de l'agglomération par le canal.

d) Perturbation des distributions publiques d'eau potable - Puits - Réseaux d'assainissement.

La création du canal risque de perturber le régime des nappes où les communes puisent l'eau destinée à leurs distributions publiques. Des particuliers craignent pour leurs puits. Des réseaux d'égout peuvent être gênés dans leur écoulement.

Avis de la commission d'enquête.

c) La continuité des voies de communications devra être assurée dans tous les cas, soit par des ponts, soit des déviations, aussi courtes que possibles.

Aucune propriété ne devra demeurer isolée de son agglomération naturelle.

d) Toutes dispositions devront être prises pour que le niveau de la nappe phréatique ne subisse pas de variation. Le projet prévoit, à cet effet, des contre-canaux et des écrans étanches. L'étude de la nappe phréatique devra être très poussée en tous les points sensibles dès maintenant et devra être poursuivie pendant de nombreuses années après la construction et la mise en service du canal, par un bureau d'études spécialisé.

Le dossier exprime d'ailleurs l'obligation pour le maître d'ouvrage de créer les ouvrages nécessaires au maintien de l'écoulement des eaux et des captages d'eau destinés à l'alimentation des agglomérations, industries et exploitations.

Chapitre 6.

Problèmes fonciers.

Formulations des réclamations.

Préjudice et remise en état des terrains et viabilités après travaux.

Avis de la commission d'enquête.

Le maître de l'ouvrage devra prévoir la remise en état de toutes viabilités et ouvrages ou les réparations du préjudice causé du fait des travaux. Le cahier des charges des travaux devra tenir compte de toutes ces sujétions même celles qui ne sont pas prévisibles.

Chapitre 7.

Economie générale du projet.

Formulations des réclamations.

a) Quelle valeur aura le canal à grand gabarit pour les régions traversées? Aucune, d'après certains qui estiment qu'il ne profitera qu'aux industriels allemands, aux sociétés multinationales, etc.

Avis de la commission d'enquête.

a) Il est certain que le canal à grand gabarit Saône-Rhin sera tout d'abord un axe de liaison entre deux fleuves canalisés. Il permettra le trafic entre la Méditerranée et la mer du Nord. Au début, seules quel-

Formulations des réclamations.

Le grand canal sera-t-il un facteur de développement ? En Franche-Comté, certains craignent que le nombre d'emplois induits soit plus faible que les prévisions ; en Alsace et dans le Territoire-de-Belfort par contre, on s'inquiète d'un phénomène de surindustrialisation nuisible à l'équilibre de cette région.

Consommation de terres cultivables liée à la création de zones industrielles.

Contestation de l'indice de croissance recherché par le Gouvernement.

Avis de la commission d'enquête.

ques industries franc-comtoises et alsaciennes bénéficieront de cet aménagement. Mais il convient de noter que les dépenses productives occasionnées par la construction des ouvrages eux-mêmes et le flux de revenus à effet multiplicateur créés pendant cette période de construction ne peuvent être ignorés.

Les effets liés à l'utilisation de la nouvelle voie peuvent être analysés comme suit :

1. La liaison envisagée doit faciliter les échanges entre les pays du marché commun. Le canal va dans le sens de l'édification de l'Europe et la communication entre les industries des différents pays en sera facilitée. Il est évident que l'abaissement des coûts de transport lié à l'utilisation du canal à grand gabarit profitera aux industries desservies, toute abstraction faite du mode de gestion de ces entreprises, et donc, à l'économie nationale.

2. Ils sont liés à l'aménagement des ports et des zones industrielles, ainsi qu'aux dépenses d'installation des entreprises. Bien que les estimations effectuées ne puissent servir de critères, il est indéniable, et l'expérience l'a maintes fois démontré, que la voie d'eau est nécessairement un facteur de développement industriel. Des implantations industrielles devraient se fixer le long de l'axe pour profiter des nouvelles facilités de transport. Doit-il en résulter un renforcement de l'armature urbaine régionale ?

3. La création de nouvelles industries ou l'extension de celles existantes, seront indéniablement créatrices d'emplois. Le rythme de 3.000 emplois par an annoncé est peut-être optimiste, compte tenu de la conjoncture actuelle, mais la mise en service totale du canal ne devant intervenir que d'ici à une dizaine d'années, il faut espérer qu'une reprise générale de l'activité permettra le développement attendu.

4. Subsidiairement, le développement des activités touristiques liées à l'aménagement de plans d'eau et de circuits-promenades sur le Doubs, peut contribuer à l'essor de l'économie régionale.

Le doute qui se manifeste chez certains ressortissants des départements du Doubs et du Jura sur l'ampleur des retombées économiques du canal, se trouve contredit par la crainte exprimée dans les départements du Territoire de Belfort et du Haut-

Formulations des réclamations.

b) Le coût de l'ouvrage semble avoir été sous-estimé.

Les modalités de financement ne sont pas explicitées.

Les collectivités locales se refusent, pour la plupart, à participer aux frais de l'opération.

c) Concurrence des moyens de transports.

Transports fluviaux - Voies ferrées -
Transports routiers.

De nombreux avis estiment que le canal à grand gabarit est superflu du fait que le canal actuel, les voies ferrées, les pipelines et le réseau routier existants, sont largement suffisants pour écouler le trafic.

Certains tablent même sur les minéraloducs, les transports de marchandises par dirigéables.

Avis de la commission d'enquête.

Rhin, de voir une surindustrialisation envahissante, défigurer à jamais ces régions et menacer l'équilibre établi.

L'exagération en toutes choses étant ennemie du bien, il convient de rappeler que les zones industrielles portées au projet ne figurent qu'à titre indicatif. Elles ne sont pas liées au projet et ne font pas l'objet de la présente enquête...

Les collectivités locales restent maîtresse de leur territoire communal et à travers les P.O.S. peuvent affecter l'utilisation des sols selon leurs désirs. Les aménagements portuaires et les créations de zones industrielles ne pourront donc se faire qu'avec l'accord des conseils municipaux.

La voie navigable doit être une artère vivifiante pour les régions traversées. Le profit qu'elles peuvent en tirer ne dépend que d'elles.

b) Le coût global des travaux est estimé à 5.600 millions de francs, valeur 1975 — hors taxes. Il est impossible à la commission d'enquête de juger de la valeur de ce montant. Une remarque néanmoins paraît utile : il faut raisonner en francs constants.

En principe, étant donné l'importance de l'ouvrage qui est d'intérêt national, c'est à l'Etat qu'en incombe la charge. Mais la commission d'enquête n'a pas qualité pour donner son sentiment en la matière. Elle ne peut que prendre à son compte les *desiderata* de la plupart des maires qui souhaitent ne pas participer financièrement à cette réalisation. Il appartiendra aux autres collectivités publiques, départements et régions, de se prononcer.

c) L'utilité du canal à grand gabarit est étudiée dans le dossier soumis à l'enquête.

D'après les études effectuées sur les canaux à grand gabarit existants, il est prouvé que les différents moyens de transports ont un effet plus de complémentarité que de concurrence. Ils auraient même, contrairement à ce qu'on aurait pu craindre, accru considérablement le trafic routier et ferroviaire des régions traversées.

La commission fait sienne des arguments avancés par le ministère de l'Équipement qui précisent, entre autres, que pour ces motifs la S.N.C.F. a été

Formulations des réclamations.

Il est dit également :

— que la voie d'eau n'est pas le moyen de transport le plus économique surtout par comparaison à la voie ferrée ;

-- les tarifs avantageux, consentis sur les voies d'eau profitant essentiellement aux grands groupes industriels au détriment de la collectivité, conduisent à financer le déficit d'équipements pléthoriques et concurrents.

Avis de la commission d'enquête.

conduite à doubler certains itinéraires particulièrement chargés : T.G.V., vallée du Rhône (rive droite) malgré la présence du Rhône canalisé.

Mais, en réalité, l'expérience montre que, lorsqu'on réalise une infrastructure nouvelle (autoroute, voie ferrée, canal, oléoduc), il y a, dans un premier temps, transfert sur le nouveau mode de transport du trafic, par le jeu de la concurrence des tarifs et des conditions d'acheminement des produits. Mais, très rapidement, cette concurrence entraîne une meilleure utilisation de chaque mode pour les produits et les destinations pour lesquels il est le mieux approprié à condition, toutefois, que la puissance publique contrôle des éventuelles pratiques de dumping en matière de tarifs. Il doit normalement en résulter un gain de productivité, un abaissement des coûts et des tarifs et, par conséquent, une stimulation des activités économiques utilisatrices : donc accroissement de la production et des échanges, donc un supplément de trafic qui se répartit entre les différents modes. Ainsi, les zones industrielles du Rhin et de la Moselle engendrent autant de trafic sur rail et route que sur la voie d'eau.

La route est également concernée par le transfert du trafic de certains produits lourds, en vrac ou colis spéciaux. Ce transfert aurait l'avantage de réduire les nuisances inhérentes à ce type de transport dans les traversées d'agglomérations en particulier, tout en étant plus économique en matière énergétique.

C'est pour ces motifs mêmes que les professionnels des transports routiers approuvent le projet de canal à grand gabarit au lieu de la combattre.

En ce qui concerne le tarif de la voie d'eau, deux catégories de tarifs existent :

— tarification obligatoire pour les conventions au voyage simple (tour de rôle) ;

— contrats au tonnage.

L'organisation de ces tarifs ne reflète qu'imparfaitement les coûts marginaux sociaux réels, aussi une réforme de la tarification est-elle de plus en plus préconisée. Il convient toutefois de souligner que :

— le blocage des tarifs pour raison conjoncturelle ne fait pas l'objet de ver-

Formulations des réclamations.

Avis de la commission d'enquête.

sements compensatoires par l'Etat comme dans le cas de la S.N.C.F. ;

— dans le cas des voies à grand gabarit comme en Moselle, le produit financier des taxes (loi Morice) et péages, couvre, et au-delà, les dépenses d'exploitations, sans pour autant avoir un effet dissuasif sensible sur le trafic ;

— la restructuration nécessaire de la profession et la modernisation de la cale laissent prévoir pour l'avenir des gains de productivité très importants (+ 33 % de 1963 à 1973, contre — 4 % par la S.N.C.F.), donc une évolution comparative des tarifs et des coûts favorables à la voie d'eau.

Selon le rapport du Conseil économique et social, du 7 janvier 1977, le coût moyen à la tonne kilométrique du transport par barge, est de 3 à 4 centimes (5, 6 centimes en moyenne pour la voie d'eau et de 4 à 22 centimes pour la S.N.C.F.).

Chapitre 8.

Particuliers - Bruits - Nuisances.

Formulations des réclamations.

Avis de la commission d'enquête.

a) Particuliers.

Risque d'inondation de caves ou de sous-sols due à l'élévation du niveau du plan d'eau.

Certains riverains s'inquiètent du bruit au passage des péniches ou barges poussées.

a) Les moyens techniques existent et devront être appliqués pour pallier les inconvénients dus à l'élévation du niveau du plan d'eau en certains points qui aurait pour conséquence de noyer les parties d'immeubles situées en dessous de ce niveau. L'utilisation de collecteurs drainants parallèles au canal et de stations de refoulement si le déversement gravitaire s'avère impossible, a été appliquée avec succès sur la Moselle.

Cette question a été analysée au dossier d'enquête (justification des choix et impact sur l'environnement) auquel il y a lieu de se référer.

Pour rappel, la pente de montée du son (0,10 à 0,17 dB (A) mn) suivant des mesures effectuées sur le canal de la Haute-Deule à Meuchin et sur le site de Mulhouse, et sa durée de crête sont faibles et ne risquent pas de créer d'effets de surprise.

Les sons, riches en fréquences graves, sont peu sensibles à l'oreille, donc peu agressifs.

Formulations des réclamations.

b) Industries.

Maintien du potentiel d'activités pendant les travaux.

c) Collectivités.

Sécurité des riverains du canal.

Emprise sur terrain privé.

d) Réclamations hors sujet (enquête parcellaire).

Certains particuliers estiment que les emprises du canal projetées sont mal définies par les documents présentés

Disparition de certaines maisons.

Avis de la commission d'enquête.

b) Le maître de l'ouvrage devra assurer pendant les travaux le maintien du potentiel d'activités des industries situées le long du tracé du canal à grand gabarit. Ainsi, il devra prendre toutes dispositions pour que les activités économiques ne souffrent d'interruption, de réduction ou d'inconvénients du fait des travaux.

Il devra, notamment, maintenir ou rétablir les accès de desserte, les accès à la voie d'eau pour les installations portuaires reliées à l'actuel canal du Rhône au Rhin, éviter le dégagement de poussières inévitables par les engins.

Il importe également que la suppression des chutes d'eau éventuelles ou des groupes de production énergétique d'électricité liée au canal soit examinée avec soin et que le préjudice causé soit réparé.

c) Le maître de l'ouvrage devra faire prendre toute mesure pour que la sécurité des riverains du canal soit assurée pendant les travaux pour éviter l'accès du chantier et, de ce fait, les risques d'accidents surtout lorsqu'il s'agit d'établissements scolaires ou de traversées d'agglomérations.

La circulation des engins devra dans la mesure du possible se restreindre aux emprises du canal ou de ses abords immédiats. Toutes gênes aux collectivités pendant la durée des travaux (voiries boueuses, difficultés de circulation, etc.) devront être réduites au minimum.

d) C'est lors de l'enquête parcellaire que seront définies exactement les emprises projetées. Lors de cette enquête, chaque particulier pourra présenter ses observations et réclamations. Les expropriations ne seront réalisées qu'après.

Bien que les plans présentés ne permettent pas de situer exactement l'emprise, et le projet n'étant pas arrêté d'une façon précise, il est certain que plusieurs immeubles bâtis seront touchés par l'aménagement du canal.

Les indemnités d'expropriation devront être calculées de façon à compenser au plus juste le préjudice matériel subi par les propriétaires, le préjudice moral étant difficile à estimer et à compenser.

Le cas particulier des villages d'Ougney-Douvot et Fourbanne dans le Doubs, mérite une attention toute spéciale.

IV. — EXAMEN DES OBSERVATIONS PARTICULIÈRES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Votre Commission n'a pas cru pouvoir citer cette partie du rapport, trop longue — plus de trente pages — pour être reprise dans les annexes d'un rapport parlementaire. Toutefois, il lui est apparu possible de dresser la liste par département et par commune de tous les organismes ou personnes ayant fait des observations afin de bien illustrer l'ampleur de la consultation à laquelle a donné lieu la rédaction du rapport de la commission d'enquête relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

LISTE DES ORGANISMES ET PERSONNES AYANT FAIT DES OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Haut-Rhin.

Bief de Niffer :

- Commune de Niffer (M. Heitz Paul).
- Ville de Mulhouse (conseil municipal).

Bief de Brunstatt :

- Commune de Brunstatt (conseil municipal).
- Commune de Zillisheim (conseil municipal).

Bief de Zillisheim

- Commune d'Illfruth (conseil municipal).

Bief de Saint Bernard :

- Commune d'Églingen (conseil municipal).

Bief de Buethwiller et Wolfersdorf :

- Commune de Gommersdorf (le maire de la commune).
- Commune de Wolfersdorf (les maires des communes de Gommersdorf, Wolfersdorf, Retzwiller, Elbach, Églingen, Buethwiller, Hagenbach, Balschwiller).
- Commune de Retzwiller (conseil municipal).

Bief de Partage :

- Commune de Montreux-Vieux.

Territoire de Belfort.

Bief de Partage :

- Commune de Montreux-Château (président de l'association foncière).
- Commune d'Autrechène (conseil municipal).
- Commune de Froidefontaine (conseil municipal).
- Commune de Bretagne (conseil municipal).
- Commune de Brebotte (conseil municipal).
- Commune de Charmois (M. Courtot Robert).

Bief d'Allenjoie :

- Commune de Bourgogne (conseil municipal).
- Commune de Bourgogne (chambre de commerce et d'industrie).

Doubs.

Bief d'Allenjoie :

- Commune d'Allenjoie (syndicat local d'Allenjoie et section locale de l'U.S.D.I.A.).

Bief d'Etupes :

- Commune d'Etupes (conseil municipal).

Bief de Bart :

- Commune d'Exincourt (conseil municipal).
- Commune de Sochaux (conseil municipal).
- Commune de Sochaux (S.A. des automobiles Peugeot).
- Commune de Montbéliard (conseil municipal).

Bief d'Etouvans :

Automobiles Peugeot

Bief de Médière

- Commune de Longeville (conseil municipal).
- Commune de Longeville (F.D.S.E.A. syndicat local).
- Commune de Saint-Maurice-Colombier (maire de la commune).
- Commune de La Prétière (maire de la commune).

Bief de Pompière :

- Commune de l'Isle-sur-le-Doubs (conseil municipal).
- Commune d'Appenans (Syndicat des exploitants agricoles).
- Commune de Rang (conseil municipal).

Bief de Branne :

- Commune de Santoche (conseil municipal).
- Commune de Roche-les-Clerval :
 - Comité d'établissement Peugeot ;
 - Syndicat agricole et section locale de l'U.S.D.I.A. ;
 - Conseil municipal.
- Commune de Chaux-les-Clerval :

Bief de Baume-les-Dames :

- Commune de Hyèvre-Magny (conseil municipal).
- Commune de Hyèvre-Paroisse (conseil municipal).

Bief de Laissey :

- Commune de Baume-les-Dames (conseil municipal).

- Commune d'Esans (conseil municipal).
- Commune de Fourbanne (conseil municipal).
- Commune d'Ougney-Douvot (conseil municipal).

Bief de Vaire-Arcier :

- Commune de Laissey (conseil municipal).
- Commune de Deluz (conseil municipal).
- Commune de Vaire-le-Petit (conseil municipal).
- Commune de Vaire-Acier (conseil municipal).
- Commune de Novillars (Papeteries de Novillars).

Bief de Besançon :

- ✓ Commune de Chalèze (conseil municipal).
- Ville de Besançon.

Bief de Thoraise :

Syndicat des maraichers à la Ceinture verte de Besançon.

Maire délégué d'Aveney.

Maire de Montferrand-le-Château.

- Commune de Ranceney (conseil municipal).
- Commune de Ranceney (MM. Fernand Vaillant de Thoraise et Pierre Gauthier).

Bief de Salans :

- Commune d'Osselle (Syndicat agricole).
- Commune de Roset-Fluans :
 - Conseil municipal ;
 - M. Gaston Gay, à Roset-Fluans ;
 - M. Jean Girardin, à Roset-Fluans ;
 - Usine Zuber et Rieder et Cie de Boussières.
- Commune de Torpes :
 - Conseil municipal ;
 - Syndicat agricole ;
 - M. Maurice Petit.
- Commune de Saint-Vit (conseil municipal).

Jura.

- Commune de Salans (conseil municipal).
- Commune de Fraisans :
 - Conseil municipal ;
 - M. le maire de Fraisans ;
 - M. Raymond Lebiand, à Fraisans.
- Commune de Dampierre (association des habitants de Dampierre).
- Commune de Ranchot (conseil municipal).

- Commune de Rans :
 - Conseil municipal ;
 - M. Claude Vautherin, à Rans ;
 - MM. Guy Martin et Pierre Fumey, à Etrepigny ;
 - Association des habitants de Rans.
- Commune d'Etrepigny (conseil municipal, association des habitants d'Etrepigny).
- Commune de Monteplain (conseil municipal).
- Commune de La Bretenière (conseil municipal, M. Georges Popkoff à La Bretenière, Mme Veuve Thiebaud à La Bretenière, association des habitants de La Bretenière).
- Commune d'Orchamps (conseil municipal).
- Commune d'Our (association des habitants).
- Commune de Lavans-les-Dole (association foncière de la commune de Lavans-les-Dole).
- Commune d'Eclans :
 - Conseil municipal ;
 - Association de défense des habitants d'Eclans et de Nénon.
- Commune d'Audelange (M. Louis Ponard, « S.A. le Moulin Rouge » à Audelange).
- Commune de Rochefort-sur-Nénon (M. Michel Oudet, agriculteur à Rochefort-sur-Nénon).
- Commune de Falletans :
 - Association des habitants ;
 - M. Jacques Rimand, ancien maire ;
 - Conseil municipal.
- Commune de Brevans (association des agriculteurs de la commune de Brevans).
- Commune de Dole (association de défense des intérêts des personnes menacées par les opérations relatives au projet du canal à grand gabarit).
- Commune de Crissey :
 - M. le Maire ;
 - M. le président des sports nautiques dolois
- Commune de Choisey (conseil municipal, les agriculteurs).
- Commune de Damparis :
 - Conseil municipal ;
 - La maison médicale Clude Bernard.
- Commune d'Abergement-la-Ronce (conseil municipal).

Côte d'Or.

Bief de Laperrière :

- Commune de Samerey (conseil municipal).
- Commune de Laperrière :
 - Conseil municipal ;
 - Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, à Paris.

V. — CONCLUSIONS GÉNÉRALES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête :

- Vu l'avis de M. le préfet du Haut-Rhin,
- Vu l'avis de M. le préfet du Territoire de Belfort,
- Vu l'avis de M. le préfet du Doubs,
- Vu l'avis de M. le préfet du Jura,
- Vu l'avis de M. le préfet de la Côte-d'Or,
- Vu l'avis du conseil régional et du comité économique et social de Franche-Comté,
- Vu les avis des conseils municipaux et les réserves exprimées auxquelles il a été répondu dans le cadre du présent rapport,
- Vu l'ensemble des observations recueillies,

Estime :

- que la liaison par le canal à grand gabarit des deux artères économiques industrielles puissantes que sont le Rhin et le Rhône, donnera toutes les possibilités d'échanges entre les bassins qu'elles irriguent ;
- que cette voie devrait tendre à ouvrir sur la façade méditerranéenne française les grands axes fluviaux européens orientés actuellement sur la façade nord de l'Europe ;
- que le seul Saône-Rhin constitue une position stratégique du point de vue de l'économie, que son franchissement ne se justifie pas seulement par la dynamique économique externe plus puissante qui devait contribuer à y développer de nouvelles industries, donc des emplois nouveaux ;
- que l'axe Saône-Rhin est le seul axe de développement possible sur le territoire national non centré sur Paris et est donc une véritable opération de décentralisation de l'économie ;
- que cette liaison sera nécessaire pour la rentabilisation de l'ensemble des capitaux investis dans les infrastructures le long de cet axe ;

Considère :

- que le respect des équilibres les plus fragiles, équilibre de l'agriculture, équilibre écologique et des paysages, équilibre des hommes, doit pouvoir être assuré, même si le projet présente certains inconvénients qui restent toutefois limités et contrôlables et pour lesquels des améliorations doivent pouvoir être apportées ;
- que cet axe entraînera cependant des problèmes d'ordre agricole sérieux dont il faudra tenir compte ;
- que l'ensemble des problèmes touchant les collectivités devra être réglé préalablement à tous travaux par des conventions à passer par le maître de l'ouvrage et ces collectivités ;

Conclut :

Que sur le vu des avis énoncés ci-dessus, la commission d'enquête émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à grand gabarit de la liaison Saône-Rhin, sous réserve qu'il soit tenu compte des observations faisant l'objet du présent rapport.

Besançon, le 14 février 1977.

Le Président,
JEAN VINCENOT.

Les membres de la commission d'enquête,

BERNARD BOILLEY, ARMAND BOUROTTE, GEORGES FORAY, LOUIS SEMPÈRE,
YVES STEINMETZ, ROBERT TRUCHE.