

DOCUMENT D'INFORMATION
MAI 1996

La liaison fluviale Saône-Rhin

COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE
SOCIÉTÉ POUR LA RÉALISATION DE LA LIAISON FLUVIALE SAÔNE-RHIN

SOMMAIRE

L'aménagement de la liaison fluviale Saône-Rhin	page 15
Description de l'aménagement	page 21
Les particularités locales et les choix à faire	page 31
Aménagement du territoire et développement	page 55
La voie d'eau d'aujourd'hui	page 75
Qu'est-ce qu'une voie d'eau à grand gabarit ?	page 77
Quelles fonctions pour le transport fluvial ?	page 83
Pourquoi un axe fluvial Rhin-Rhône ?	page 95
Annexes	page 103
Calendrier prévisionnel des enquêtes parcellaires	page 104
Glossaire	page 105

Présentation du projet

Le 22 novembre 1995, le Premier ministre a décidé de lancer une consultation afin que les habitants des départements concernés par la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin puissent s'exprimer sur les modalités de réalisation de cet équipement. Les observations recueillies permettront de mettre au point le projet définitif et l'étude d'impact.

Le présent document est établi dans cette perspective ; il présente la liaison fluviale Saône-Rhin dans son cadre local, national, européen. Il ne constitue cependant ni une description technique du projet, ni l'étude d'impact sur l'environnement, qui feront l'objet d'une enquête publique en 1997.

Avant d'être mis en service, tous les grands projets d'infrastructure de transport (autoroutes, TGV...) nécessitent de nombreuses années d'études, de concertations, de procédures et de travaux. La liaison fluviale Saône-Rhin n'échappe pas à cette règle.

Les grandes étapes du projet

- 1996** *Création de la SORELIF Saône - Rhin, maître d'ouvrage délégué de la construction, consultation des populations sur les modalités de réalisation, poursuite des acquisitions foncières*
- 1997** *Autorisations administratives après enquêtes publiques au titre de la loi relative à la protection de la nature, de la loi sur l'eau, de la loi relative aux installations classées pour la protection de l'environnement...*
- 1998** *Achèvement des acquisitions foncières et démarrage des travaux*
- 2010** *Fin des travaux*

* Cette déclaration d'utilité publique, d'une durée de 10 ans, a été prorogée jusqu'au 30 juin 1998.

Les responsables du projet

L'Etat a reconnu l'intérêt de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin dans le cadre de sa politique des transports : il en a déclaré l'utilité publique.

Il a choisi le concessionnaire, désigné le maître d'ouvrage délégué pour la construction et organisé le financement de l'opération.

Il conduira les procédures réglementaires. A ce titre, il organisera les enquêtes parcellaires qui permettront de procéder aux acquisitions foncières et les enquêtes publiques nécessitées par la législation et la réglementation en vigueur. Il autorisera la réalisation des différentes tranches de travaux.

Il arrête le montant des péages que le concessionnaire percevra auprès des utilisateurs de la liaison fluviale Saône-Rhin.

La loi n° 80-1 du 4 janvier 1980, modifiée par la loi n° 95-1 IS du 4 février 1995, lui a confié la concession de la liaison fluviale Saône-Rhin. La Compagnie Nationale du Rhône est donc le maître d'ouvrage de l'opération.

Elle est chargée des acquisitions foncières et de l'obtention des autorisations réglementaires. Son bureau d'études achève la mise au point de l'avant-projet.

Au fur et à mesure de la mise en service de chaque tranche, la Compagnie Nationale du Rhône exploitera les ouvrages réalisés.

Instituée par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 et son décret d'application n° 96-11 du 16 janvier 1996, cette société, filiale à parité d'Electricité de France et de la Compagnie Nationale du Rhône, s'est vu confier la maîtrise d'ouvrage déléguée de ses travaux de construction de la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin.

A ce titre, elle choisira les maîtres d'œuvre secondaires et les entreprises, approuvera les études, recueillera les financements et assurera le paiement des intervenants.

Elle assurera la maîtrise d'œuvre au-delà de l'avant-projet.



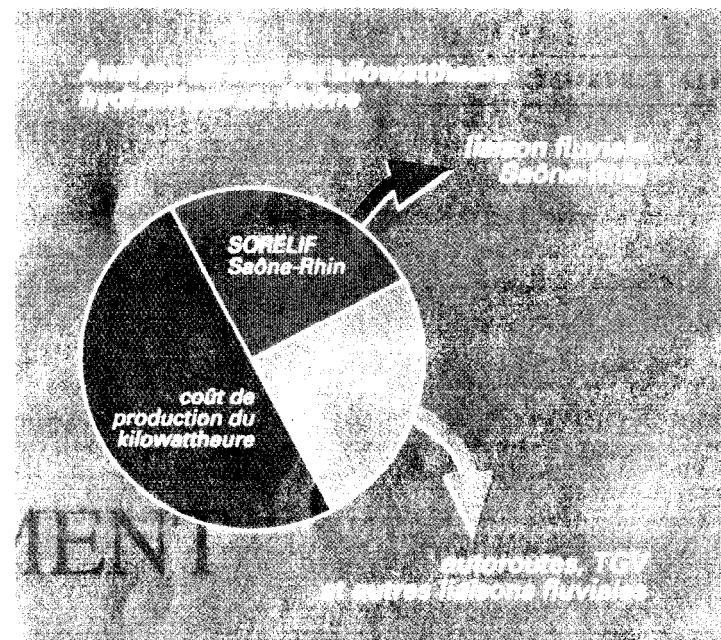
Signature le 3 novembre 1995 par MM. Ronteix et Ménage du pacte d'actionnaires liant la CNR et EDF, permettant la création de la SORELIF Saône-Rhin sous le patronage de Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, en présence de MM. Barre et Beaumont.

Le financement du projet

Il a été défini par l'article 36 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire :

« Le financement des travaux de construction (...) est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Electricité de France, au titre de la mise à disposition, dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydro-électrique de la Compagnie Nationale du Rhône. Ces conditions continueront de régir les relations entre Electricité de France et la Compagnie Nationale du Rhône jusqu'à l'expiration de la concession générale. Les sommes sont versées en fonction de l'avancement des travaux, à une entreprise constituée à parité entre Electricité de France et la Compagnie Nationale du Rhône. La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction susvisés est confiée à ladite entreprise. L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010. L'entreprise susvisée peut recevoir également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pouvant contribuer à la réalisation de l'ouvrage. »

Le financement est distinct de celui prévu pour les autres infrastructures de transport (autoroutes, TGV et autres liaisons fluviales) qui, lui, est assuré, pour partie, au titre de l'article 37 de la loi susvisée, par le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN). Celui-ci est alimenté par des taxes sur les kilowattheures produits par les usines hydro-électriques installées sur les voies navigables et des taxes sur les péages autoroutiers.

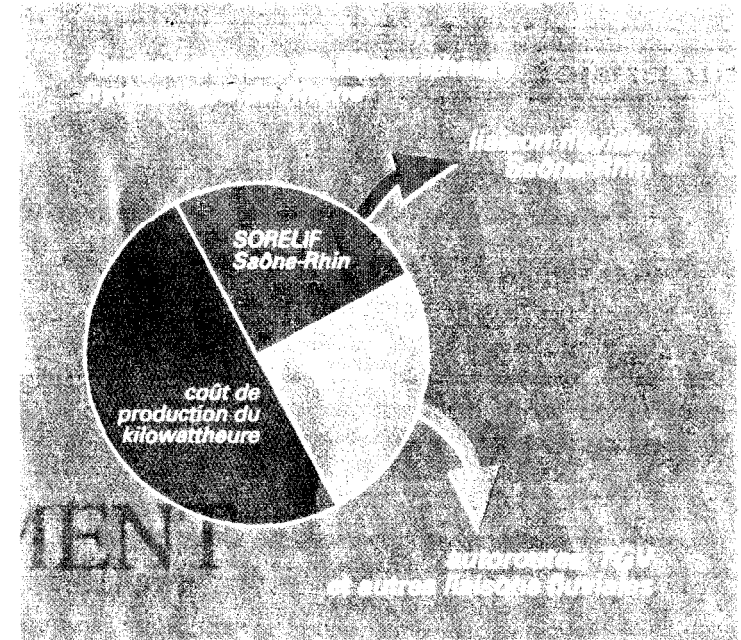


Le financement du projet

Il a été défini par l'article 36 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire :

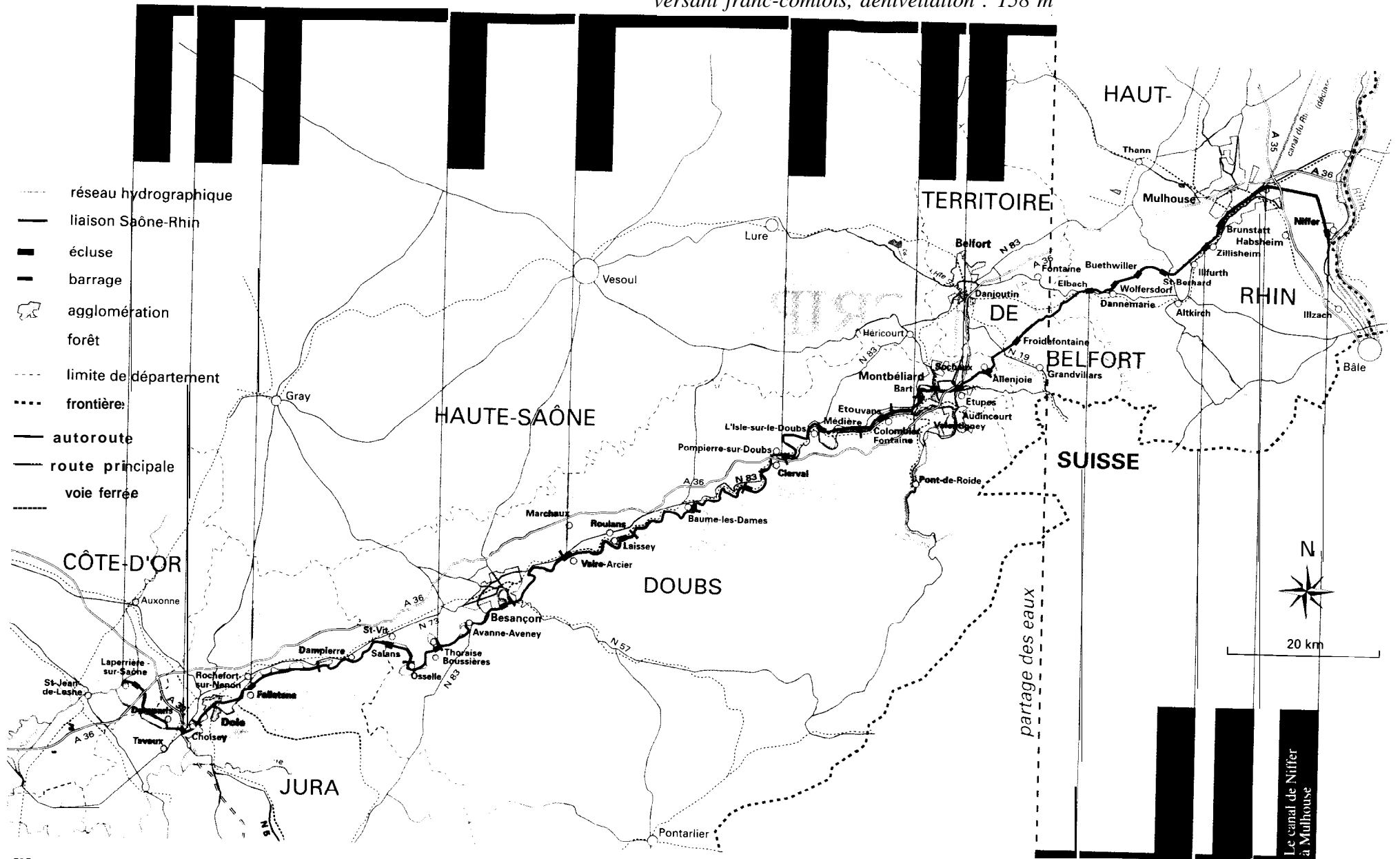
« Le financement des travaux de construction (...) est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Electricité de France, au titre de la mise à disposition, dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydro-électrique de la Compagnie Nationale du Rhône. Ces conditions continueront de régir les relations entre Electricité de France et la Compagnie Nationale du Rhône jusqu'à l'expiration de la concession générale. Les sommes sont versées en fonction de l'avancement des travaux, à une entreprise constituée à parité entre Electricité de France et la Compagnie Nationale du Rhône. La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction susvisés est confiée à ladite entreprise. L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010. L'entreprise susvisée peut recevoir également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pouvant contribuer à la réalisation de l'ouvrage. »

Le financement est distinct de celui prévu pour les autres infrastructures de transport (autoroutes, TGV et autres liaisons fluviales) qui, lui, est assuré, pour partie, au titre de l'article 37 de la loi susvisée, par le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN). Celui-ci est alimenté par des taxes sur les kilowattheures produits par les usines hydro-électriques installées sur les voies navigables et des taxes sur les péages autoroutiers.



Carte du découpage

versant franc-comtois, dénivellation : 158 m



- réseau hydrographique
- liaison Saône-Rhin
- écluse
- barrage
- ⊕ agglomération
- forêt
- - - limite de département
- - - frontière
- autoroute
- route principale
- voie ferrée



20 km

Le canal de Niffer à Mulhouse

versant alsacien dénivellation : 106 m

PRÉSENTATION DU DÉCOUPAGE

L'ouvrage, d'une longueur de 229 km, est présenté plus en détail dans les pages suivantes, selon le découpage ci-après, allant du Rhin vers la Saône :

LE CANAL DE NIFFER À MULHOUSE 15 km
Cette partie, mise en service en 1995, relie le grand canal d'Alsace au port de Mulhouse par un canal en pleine terre traversant la forêt de la Harth (0,5 bief).

DE MULHOUSE À BRUNSTATT 10 km
La voie navigable suivra le tracé du *canal Freycinet*, du port de Mulhouse à Zillisheim, à travers un tissu urbain dense dans sa partie aval (1,5 *biefs*).

LE SUNDGAU 21 km
A l'ouest de Mulhouse, la voie navigable suivra, jusqu'à Valdieu, les vallées agricoles de l'111 et de la Largue (4 *biefs*).

LE SEUIL DE FRANCHE-COMTÉ 21 km
La voie navigable franchira la ligne de partage des eaux et débouchera sur le plateau de Belfort, faiblement ondulé entre Vosges et Jura (3 *biefs*).

LA TRAVERSÉE DE MONTBÉLIARD 10 km
La région de Montbéliard, fortement urbanisée et industrialisée, sera traversée par la voie navigable suivant le tracé du *canal Freycinet* (1 bief).

DE VOUEAUCOURT À POMPIERRE-SUR-DOUBS 27 km
Le relief impose au Doubs une série de détours prenant la forme d'amples méandres au sein d'un *lit majeur* assez large. L'aménagement de la voie navigable sera effectué alternativement en rivière et en canal latéral (3 biefs).

DE POMPIERRE-SUR-DOUBS À VAIRE-ARCIER 42 km
Entre Pompierre sur Doubs et Vaire-Arcier, la topographie nécessitera des retenues successives (4 biefs).

LA TRAVERSÉE DE BESANÇON 24 km
Elle s'effectuera grâce à un tunnel passant sous la colline de la Citadelle (2 *biefs*).

DE THORAISE À FALLETANS 35 km
Après quelques kilomètres dans un site assez encaissé, le Doubs débouche, à l'aval d'Osselle, dans une vallée plus large de forme plus régulière, s'étendant jusqu'à Dole. Dans ce secteur, la voie navigable comprendra de longs *biefs* dérivés (2 *biefs*).

LA TRAVERSÉE DE DOLE 11 km
La voie navigable suivra le cours du Doubs (1 *bief*).

LE RACCORDEMENT À LA SAÔNE 13 km
Il s'effectuera par un tracé direct à travers la plaine de Choisey - Damparis - Tavaux (1 *bief*).