



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Canal Rhin Rhone

Question écrite n° 3712

Texte de la question

M. Jacques Vernier attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le projet de canal Rhin-Rhone a grand gabarit, dont la réalisation, quinze ans après sa déclaration d'utilité publique, n'a toujours pas été clairement décidée et financée. Cet ouvrage coûtera plusieurs milliards à la collectivité. Or personne n'a plus de vision globale des impacts du projet, tant les changements ont été nombreux dans tous les domaines : la connaissance de la vie des fleuves et des écosystèmes, la situation économique et sociale des zones traversées, ou la réglementation encadrant ce type d'ouvrage. Dans ces conditions, aucune décision ne peut raisonnablement plus se fonder sur la seule étude globale des impacts du canal, qui date de 1976. Cette étude, qui n'était à l'époque ni obligatoire ni contraignante, puisque antérieure aux décrets d'application de la loi du 10 juillet 1976 sur les études d'impact, est aujourd'hui largement périmée. Il lui demande donc de faire un geste politique en commandant une nouvelle étude d'impact, qui prendrait en compte l'ensemble des conséquences du canal Rhin-Rhone et son intégration future dans l'organisation française et européenne des transports. Cette étude serait alors une base rigoureuse pour une décision définitive de réalisation ou d'abandon de ce projet.

Texte de la réponse

Comme suite aux décisions prises par le conseil interministeriel du 17 janvier 1900 concernant la liaison fluviale a grand gabarit Rhin-Rhone, la première phase de la réalisation de la section Niffer-Mulhouse et les travaux de dragages de la Saone entre Chalon-sur-Saone et Saint-Symphorien ont été engagés. Toutefois, ces derniers ont été interrompus en raison d'un jugement du tribunal administratif de Dijon. Ces travaux sont financés à hauteur de 80 p. 100 par Voies navigables de France et de 20 p. 100 par les collectivités territoriales, les chambres consulaires et autres organismes. Par ailleurs, ce projet fait l'objet actuellement d'une nouvelle étude économique qui prend en compte notamment les conséquences de l'ouverture des frontières en Europe. Sur le plan de l'environnement, toutes les études ont également été reprises et approfondies afin de tirer profit des connaissances récentes en matière d'écologie. Ces études engagées en 1992 et qui ont reçu le soutien financier de la Commission des communautés européennes à hauteur de 250 000 ecus devraient s'achever d'ici à la fin de l'année. Ca étant, la poursuite de la réalisation de la liaison Rhin-Rhone pose un difficile problème de financement, les ressources de l'établissement public Voies navigables de France étant insuffisantes pour prendre en charge les grandes liaisons. Aussi, avant de prendre une décision définitive, convient-il, d'une part, de rechercher un financement pérenne qui ne fasse pas principalement appel au budget de l'Etat et, d'autre part, de procéder, parmi les projets envisagés, au choix de liaisons rentables car elles seraient de nature par leur exemple à rendre sa crédibilité au mode de transport fluvial. C'est en ce sens que portent les réflexions qui sont menées actuellement.

Données clés

Auteur : [M. Vernier Jacques](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3712

Rubrique : Transports fluviaux

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 juillet 1993, page 1968

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1279