



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

canal Rhin Rhône

Question écrite n° 3872

Texte de la question

M. Jean Charroppin appelle l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les interrogations de nombreux élus locaux et d'entreprises franc-comtoises sur les mesures effectivement envisagées visant à compenser l'abandon du projet de liaison du canal à grand gabarit Saône-Rhin. En particulier, l'Assemblée nationale s'était prononcée favorablement le 4 février 1995 dans le cadre du vote de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire sur son article 36 fixant les modalités juridiques et financières de ce projet. Il lui demande donc, compte tenu du dispositif financier fixé par l'article 36 de la loi du 4 février 1995, de bien vouloir lui indiquer les possibilités juridiques de réorientation de ces fonds vers d'autres projets d'équipements régionaux, afin de compenser la perte du potentiel d'activité subie par de nombreuses entreprises locales, en particulier les PME sous-traitantes du secteur des travaux publics, à la suite de l'annonce de l'abandon du projet de réalisation du canal de la Saône au Rhin.

Texte de la réponse

La question concernant le canal Rhin-Rhône a retenu toute l'attention de la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Le Gouvernement a confirmé la décision d'abandonner la construction de la liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et le Rhin. Il considère en effet que l'importance des atteintes directes et irréversibles au patrimoine naturel et, plus généralement, au cadre de vie dans les régions traversées n'était pas compensée par l'intérêt intrinsèque d'un projet dont le coût d'investissement et le déficit prévisionnel de fonctionnement étaient très élevés. Le décret du 30 octobre 1997 d'abrogation de la déclaration d'utilité publique a ainsi été publié au Journal officiel du 1er novembre 1997. Le Gouvernement a décidé de réutiliser les ressources qui devaient être affectées à la construction du canal pour permettre principalement de réaliser des projets cohérents avec les politiques de transport, d'aménagement du territoire et d'environnement, notamment au bénéfice des régions concernées par le projet de canal. A cet effet, une première mesure a été le doublement la taxe hydraulique pour abonder le FITTVN dans le cadre de la loi de finances pour 1998. Le CIADT a également engagé des moyens à hauteur de 20 MF en faveur de la restauration hydraulique et écologique du Doubs et la lutte contre les inondations. Par ailleurs, le Gouvernement prépare une révision de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire qui contribuera à développer une politique des transports respectueuse de l'environnement et assurant un meilleur équilibre du territoire.

Données clés

Auteur : [M. Jean Charroppin](#)

Circonscription : Jura (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3872

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 septembre 1997, page 3124

Réponse publiée le : 22 juin 1998, page 3382