



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nouvelle programmation du projet de liaison fluviale Saône-Moselle Saône-Rhin

Question écrite n° 390

Texte de la question

M. Raphaël Schellenberger attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires au sujet d'une nouvelle programmation du projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle Saône-Rhin. En effet, il semblerait que ce projet à échéance rapprochée (après 2050) ne soit pas envisagé au Conseil d'orientations des infrastructures (COI). Par ailleurs, la France n'aurait pas demandé à l'Union européenne le maintien de Saône-Moselle Saône-Rhin dans le réseau prioritaire central du prochain RTE-T, alors même que ce dernier figure dans le réseau actuellement en vigueur (1315/2013). Si le Gouvernement venait à confirmer ces informations, cela entrerait en contradiction avec la nécessité de mettre en œuvre une politique de report modal route-fleuve et la transition énergétique et écologique. La poursuite du maillage à grand gabarit du réseau navigable de la France et son interconnexion avec celui de l'Europe impliquent de réaliser ce projet Saône-Moselle Saône-Rhin. Il lui demande donc de définir la position du Gouvernement sur ce dossier d'une haute importance.

Texte de la réponse

Le projet de réalisation d'une liaison Rhin-Méditerranée trouve son origine dans les années 1960 pour aboutir en 1978 à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet Rhin-Rhône. En 1997, la DUP est abrogée et le projet suspendu : une expertise fait ressortir un coût d'investissement actualisé à 28 milliards de francs au lieu des 19 prévus, tandis que la consultation des populations met en évidence des difficultés liées à la protection de l'environnement et une opposition locale significative. À partir des années 2000, de nouvelles études environnementales, techniques et socio-économiques sont menées pour trouver une nouvelle solution à cette liaison. Un canal à grand gabarit entre la Saône et la Moselle et la Saône et le Rhin est envisagé, représentant 350 km de création de canal à grand gabarit et un coût estimé à l'époque à plus de 15 milliards d'euros. Si la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a inscrit la tenue d'un débat public « sur l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin », la Commission « Mobilité 21 » dans le cadre de la révision du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en 2013 a classé le projet dans le « groupe des projets à horizon plus lointain ». Ces projets de liaisons ne figurent pas dans la programmation associée à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, dont le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a engagé les travaux d'actualisation. Les conclusions du COI sont attendues pour le mois de novembre. Par ailleurs, la proposition de révision du règlement RTE-T publiée en décembre 2021 tend à renforcer en priorité l'objectif de réalisation du réseau central à l'horizon 2030. A cette échéance, l'objectif est de finaliser le plus grand projet fluvial d'Europe qu'est le projet Seine-Escaut, conformément à la décision d'exécution du 27 juin 2019.

Données clés

Auteur : [M. Raphaël Schellenberger](#)

Circonscription : Haut-Rhin (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 390

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transition écologique et cohésion des territoires

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 juillet 2022](#), page 3569

Réponse publiée au JO le : [4 octobre 2022](#), page 4454