



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

canal Rhin Rhône

Question écrite n° 8289

Texte de la question

M. Gérard Voisin attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur l'indemnisation apportée aux collectivités territoriales qui ont investi dans le projet du canal Rhin-Rhône. Il constate, en effet, qu'un grand nombre de collectivités territoriales ont investi des sommes importantes pour la réalisation du canal Rhin-Rhône. Il note que l'abandon de ce projet, qui répond aux critères de la force majeure, a créé de réels préjudices au sein des collectivités qui ont, parfois lourdement, participé à la réalisation de cette voie de communication. Il lui demande de bien vouloir préciser dans quelle mesure et selon quelles modalités l'indemnisation de ces collectivités est envisagée par le Gouvernement.

Texte de la réponse

L'abandon du projet de liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et le Rhin ne pose pas de problème d'indemnisation à proprement parler. Les collectivités locales qui se sont investies en se portant actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône dès sa création en 1934, ou en le devenant avant 1980, sont aujourd'hui dans la même situation qu'avant l'extension de la concession de la CNR à l'ensemble de la liaison Rhin-Rhône par la loi de 1980. Les collectivités, notamment d'Alsace et de Franche-Comté, qui ont souscrit au capital de la CNR postérieurement à cette date, seraient fondées à s'en retirer, dans la mesure où la raison de leur investissement résiderait uniquement dans la perspective de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Dans cette éventualité, qui ne s'est pas présentée explicitement jusqu'ici, le transfert des actions correspondantes devrait être examiné par le conseil d'administration de la CNR et par les ministères chargés de l'industrie et des transports. Enfin, certaines collectivités situées le long de la partie canalisée du Rhône et de la Saône ont apporté leur participation financière à des aménagements ponctuels, portuaires notamment. Ces aménagements restent justifiés par le fonctionnement de la partie rendue navigable du Rhône ou de la Saône, et ne perdent une partie de leur rentabilité potentielle que dans la proportion du trafic fluvial qui aurait emprunté la jonction entre le Rhin et la Saône, dont la réalisation est abandonnée. Cette proportion est faible, sur une rentabilité globale elle-même incertaine, à cause de la faiblesse du trafic prévisible sur cette jonction, qui a été précisément une des raisons de l'abandon du projet. En revanche, ces aménagements conservent une utilité incontestable, puisqu'ils sont tous situés sur une voie navigable existante, et qu'ils sont potentiellement concernés par la partie la plus importante du trafic fluvial, à destination ou en provenance de l'aval du Rhône ou du Rhin. Il n'apparaît donc pas, a priori, qu'il y ait pour ces collectivités des raisons de se retirer desdits équipements, qui ressortissent par ailleurs à leurs compétences naturelles. D'une façon plus générale, l'ensemble des conséquences de l'abandon du projet de canal ont été examinées le 15 décembre dernier par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire. Dans une perspective constructive, le comité a décidé d'élaborer un projet de développement sur la zone du projet abandonné, notamment dans la vallée du Doubs, au moyen d'une démarche innovante de large concertation avec les collectivités et les forces vives du territoire concerné.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Voisin](#)

Circonscription : Saône-et-Loire (1^{re} circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8289

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 22 décembre 1997, page 4712

Réponse publiée le : 23 mars 1998, page 1621