

Pour parler familièrement, on peut dire qu'**Abel Thomas**, commissaire à l'aménagement du territoire (son rapport date de 1960, trois ans avant la création de la DATAR) voit des canaux partout. Il est persuadé que le salut de la France passe par les canaux. C'est ainsi qu'il met en garde les pouvoirs publics : si on ne construit pas les canaux Moselle-Saône, Saône-Rhin et Moselle-Meuse à grand gabarit, l'économie française sera en grand danger, des millions de jeunes Français iront grossir le Nord ou la Lorraine, ou même s'expatrieront en Allemagne ou dans le Benelux, richement quadrillés de voies navigables ! Un tel rapport apparaissait déjà particulièrement subjectif à l'époque, et le temps l'a rendu franchement comique, tant il est en décalage avec la réalité économique moderne.

Pourtant, et malgré ses outrances, ce rapport peut être considéré comme la source principale des mythes et contre-vérités propagés par les promoteurs du canal Rhin-Rhône depuis plus de 35 ans. On retrouve par exemple le même lyrisme et la même emphase dans les discours de M. Giscard d'Estaing (« *Créer le fleuve, pour irriguer l'économie...* ») ou dans ceux de M. Barre (« *On va racornir et complètement dessécher la vallée du Rhône si on ne fait pas Rhin-Rhône.* »). C'est aussi dans ce rapport qu'apparaît pour la première fois le dessin d'une péniche de 1 000 t qui équivaldrait à 50 wagons ou à 50 camions, dessin largement repris depuis, et transposé à un convoi poussé de 4 400 t qui équivaldrait à 220 camions.

Parmi les contre-vérités, citons en particulier l'avantage énergétique de la voie d'eau par rapport au rail (Abel Thomas affirme que la voie d'eau consomme moitié moins d'énergie que le rail), croyance qui perdure encore à notre époque, malgré toutes les études officielles.

Le contraste est saisissant entre les délires d'Abel Thomas et les récents rapports de la DATAR. Celui de la commission « Réseaux et territoires », présidée par **Jean François-Poncet**, réclame le réexamen de plusieurs projets d'infrastructures, et cite en particulier le canal Rhin-Rhône. La commission « Environnement et développement durable », présidée par **Jean-Pierre Balligand**, met en avant la nécessaire protection de l'environnement, qui passe par une remise en cause de certains projets d'infrastructures lourdes.

Outre ces rapports officiels, deux éminents responsables de la DATAR avaient exprimé leur opinion sur le canal Rhin-Rhône, avant que ce projet ne soit abandonné en juin 1997. Le 16 mars 1995, **Pierre-Henri Paillet**, Délégué à l'aménagement du territoire, déclarait, lors d'un débat à Besançon, que l'opposition au canal était illégitime, puisque la loi était votée, et que le débat sur cette liaison était dépassé.

Pour sa part, **Jean-Louis Guigou**, nouveau Délégué à l'aménagement du territoire (depuis l'été 1997), mais qui était alors directeur de la DATAR chargé des études, de la prospective et de la coopération internationale, intervenant en octobre 1996 à Marseille au troisième congrès des économies régionales, déclarait : « *Il faut balayer le mythe des grands équipements d'infrastructures créateurs d'emplois. Nous vivons sur une conception périmée.* »

La politique française d'aménagement du territoire et la liaison Rhin-Rhône

Du soutien enthousiaste de 1960 aux prudentes réserves de 1996

Sélection de textes et commentaires réalisés par :

le CLAC, Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins
CLAC, 6 avenue Andrée Yvette, 92700 Colombes, Tél. 01 41 19 08 06, fax 01 41 19 07 68.
Le CLAC est associé au programme "Transports durables" du WWF



La DATAR (délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) est née le 14 février 1963, en même temps que le FIAT (fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire).

La politique d'aménagement du territoire dépendait auparavant du ministère de la Construction et de l'Urbanisme. Au cours des années 1950, la France prenait conscience des profonds déséquilibres entre une France rurale assoupie et une France urbaine en plein essor, à commencer par la région parisienne. « *Paris et le désert français* », l'ouvrage de J.-F. Gravier, avait marqué les esprits, et le retour du général de Gaulle au pouvoir se traduisait par une impulsion planificatrice de l'État : création des circonscriptions d'action régionale (les futures régions), choix de huit métropoles d'équilibre, lancement des villes nouvelles...

Rattachée parfois au premier ministre, mais le plus souvent à un ministère ou à un secrétariat d'Etat spécifique (actuellement au ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement), la DATAR a pour mission de préparer, d'impulser et de coordonner les décisions relatives à la politique d'aménagement du territoire conduite par l'État.

Au cours des années 1980, à cause de la crise et de l'orientation libérale de l'économie, la politique d'aménagement du territoire s'était quelque peu affaiblie.

On assiste depuis quelques années à un renouveau, marqué par la loi Pasqua d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (février 1995) et par la préparation d'un schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

À l'heure où se multiplient les projets d'infrastructures de toutes sortes, parfois de façon anarchique (autoroutes et TGV surtout, mais aussi canaux à grand gabarit), la DATAR se trouve un nouveau rôle : faire le tri entre les projets.

Dans ce dossier sont rassemblés des extraits de rapports de la DATAR ayant trait, de près ou de loin, au projet de liaison fluviale Rhin-Rhône.

La DATAR (délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) est née le 14 février 1963, en même temps que le FIAT (fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire).

La politique d'aménagement du territoire dépendait auparavant du ministère de la Construction et de l'Urbanisme. Au cours des années 1950, la France prenait conscience des profonds déséquilibres entre une France rurale assoupie et une France urbaine en plein essor, à commencer par la région parisienne. « *Paris et le désert français* », l'ouvrage de J.-F. Gravier, avait marqué les esprits, et le retour du général de Gaulle au pouvoir se traduisait par une impulsion planificatrice de l'État : création des circonscriptions d'action régionale (les futures régions), choix de huit métropoles d'équilibre, lancement des villes nouvelles...

Rattachée parfois au premier ministre, mais le plus souvent à un ministère ou à un secrétariat d'Etat spécifique (actuellement au ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement), la DATAR a pour mission de préparer, d'impulser et de coordonner les décisions relatives à la politique d'aménagement du territoire conduite par l'État.

Au cours des années 1980, à cause de la crise et de l'orientation libérale de l'économie, la politique d'aménagement du territoire s'était quelque peu affaiblie.

On assiste depuis quelques années à un renouveau, marqué par la loi Pasqua d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (février 1995) et par la préparation d'un schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

À l'heure où se multiplient les projets d'infrastructures de toutes sortes, parfois de façon anarchique (autoroutes et TGV surtout, mais aussi canaux à grand gabarit), la DATAR se trouve un nouveau rôle : faire le tri entre les projets.

Dans ce dossier sont rassemblés des extraits de rapports de la DATAR ayant trait, de près ou de loin, au projet de liaison fluviale Rhin-Rhône.