

Les grandes voies fluviales européennes et la liaison Rhône-Rhin dans le cadre du Marché Commun

Autor(en): **Goy, Pierre-Antoine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **42 (1962)**

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887539>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LES GRANDES VOIES FLUVIALES EUROPÉENNES ET LA LIAISON RHONE-RHIN DANS LE CADRE DU MARCHÉ COMMUN

par Pierre-Antoine GOY

La navigation fluviale, rendue moribonde au XIX^e siècle par les chemins de fer, a connu après 1870 une véritable résurrection sous l'action conjuguée de la montée de l'extraction charbonnière et pétrolifère et du développement de l'industrie métallurgique lourde.

Tout d'abord limitée aux fleuves naturellement navigables comme le Rhin, l'Elbe et le Danube, la navigation remonta ensuite les cours d'eau moins privilégiés grâce à la construction des centrales électriques au fil de l'eau. Cet aménagement polyvalent des fleuves joint à l'invention et au développement du moteur Diésel devait permettre à la batellerie de participer au remarquable essor des transports qui accompagna et permit l'industrialisation du continent européen.

Mais, comme pour les chemins de fer et les routes, les réseaux fluviaux furent essentiellement établis en fonction des nécessités économiques et politiques particulières à chaque État. Il en est résulté un cloisonnement plus ou moins étanche des réseaux nationaux et une insuffisance des raccordements.

En Europe occidentale on ne distingue pas moins de 5 réseaux navigables :

1. LE RÉSEAU GERMANO-NÉERLANDAIS BRANCHÉ SUR L'AXE RHÉNAN. Il couvre la plaine nord-européenne jusqu'au Rideau de fer et Berlin, lance des antennes en direction du Danube par le Main et le Neckar, permet à la Suisse et à l'Alsace d'accéder librement à la mer. Par son trafic il est un des premiers réseaux du monde.

L'Allemagne a successivement aménagé tous les grands fleuves qui parcourent les plaines du Nord-

Ouest : le Rhin, la Weser, l'Elbe et l'Oder. Puis elle les a reliés par des canaux, accessibles aux bateaux de 1 000 tonnes au moins. Le plus important d'entre eux, le *Mittelland Kanal*, terminé en 1938, assurait la liaison du bassin industriel rhéno-westphalien avec les territoires agricoles de l'est et la Silésie. Il est aménagé sur plus de 500 kilomètres pour des péniches de 1 000 tonnes.

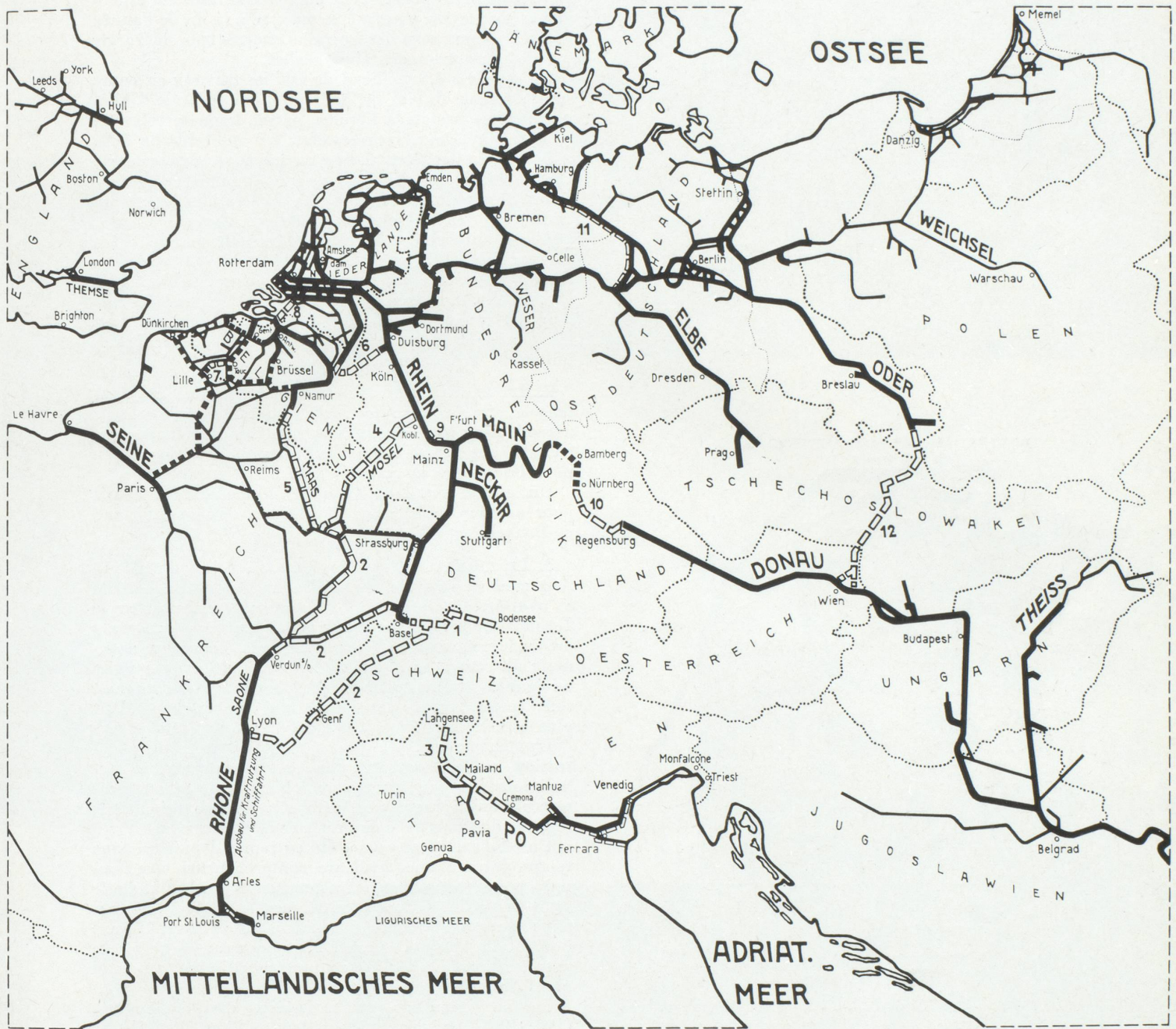
Le sud du pays ne fut pas délaissé. Entreprise dès 1886 jusqu'à Francfort, la *canalisation du Main* reçut une nouvelle impulsion dès 1921 lorsque la Rhein-Main-Donau AG y associa l'exploitation de l'énergie électrique. Actuellement les bateaux de 1 350 tonnes circulent jusqu'à Bamberg, franchissant au long des 388 kilomètres séparant le Rhin de cette ville, 37 écluses de 300 × 12 mètres.

En 1969/1970 les automoteurs rhénans pourront atteindre Nuremberg. Pour rejoindre le Danube navigable à Ratisbonne, 7 écluses et 3 élevateurs seront encore nécessaires.

L'aménagement du Neckar par la Neckar AG démarra en 1927 à Mannheim. En 1935, Heilbronn était atteint ; en 1958, Stuttgart. Les travaux se poursuivent à l'heure actuelle en amont de cette ville en direction de Plochingen. A leur achèvement, prévu en 1968, la section navigable du Neckar comprendra 202 kilomètres divisés en 26 paliers. En raison de l'augmentation rapide du trafic, qui passa de 1,5 million de tonnes par an en 1948 à 6 millions de tonnes par an en 1955, puis à 12,1 millions de tonnes par an en 1960, toutes les écluses durent être doublées. Une liaison Neckar-Danube entre Plochingen et Ulm est projetée mais les difficultés techniques sont considérables.

LES VOIES D'EAU EUROPÉENNES

(Carte du Service fédéral des eaux)

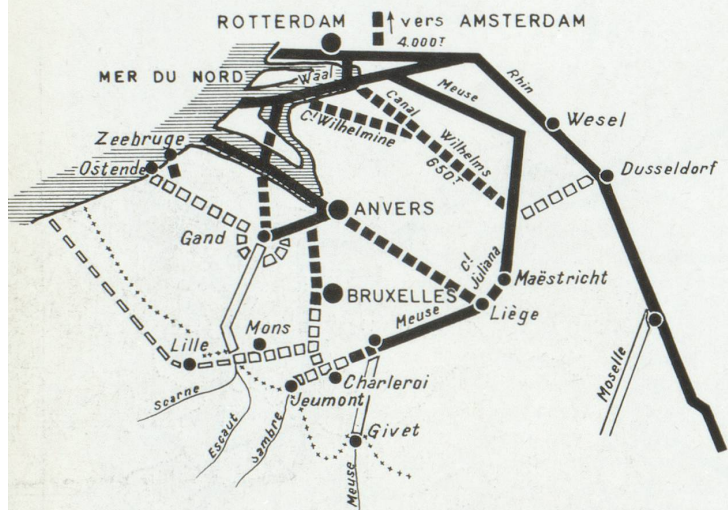
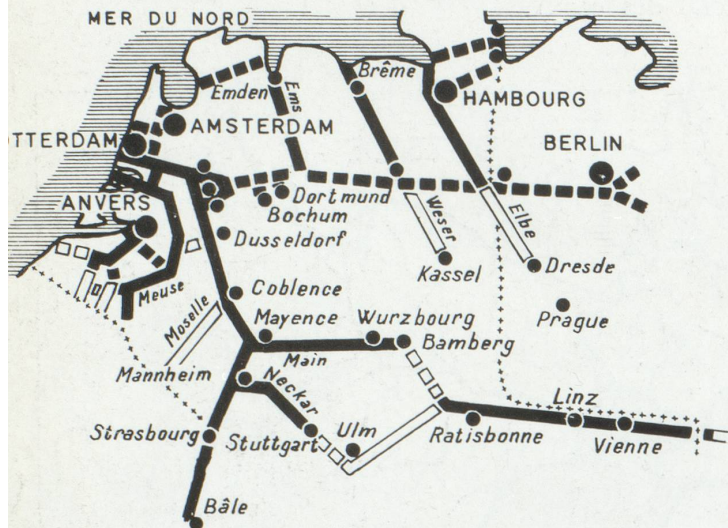


- Voies fluviales existantes, classes I et II.
- Voies fluviales existantes, classes III à V.
- Projets nationaux d'aménagement.
- Projets internationaux d'aménagement pour les voies fluviales d'intérêt européen.

PROJETS INTERNATIONAUX DES VOIES FLUVIALES

1. Aménagement du Rhin supérieur.
2. Liaison Rhône-Rhin (3 variantes).
3. Liaison Adriatique-Lac Majeur.
4. Canalisation de la Moselle (en construction).
5. Aménagement de la Meuse.
6. Liaison Meuse-Rhin.
7. Liaison Dunkerque-Escaut (Lille-Tournai).
8. Liaison Escaut-Rhin.
9. Approfondissement du Rhin entre Mayence et St. Goar.
10. Liaison Main-Danube.
11. Aménagement de l'Elbe.
12. Liaison Oder-Danube.

Les réseaux, belge, allemand et hollandais



LEGENDE

Rivières et fleuves navigables à 1350^T

existant
 en projet ou en construction

Canaux

existant
 en projet ou en construction

L'aménagement de la Moselle de Thionville à Coblenze débuta en 1957. Exécuté en vertu de l'accord franco-germano-luxembourgeois de 1956 par la Société Internationale de la Moselle S. A. r. l. à Trèves, son financement est assuré en grande partie par la France. Les 13 barrages prévus sont en construction. On espère que la navigation pourra être ouverte à la fin de l'année 1963. Un vieux rêve des Lorrains, mettre leur sidérurgie sur l'eau, se trouvera ainsi réalisé.

On estime à 1,3 milliard de DM les travaux en cours sur le réseau fluvial de la République fédérale d'Allemagne. Les projets à l'étude, parmi lesquels relevons le Rhin supérieur, représentent 7,5 milliards de DM.

Les Pays-Bas sont le pays classique des canaux. Un réseau d'une densité et d'une qualité exceptionnelles dessert tout le pays. La navigation réalise un trafic supérieur à celui des chemins de fer.

L'axe naturel du système navigable est le delta commun du Rhin et de la Meuse, véritable carrefour des approvisionnements et de l'expansion de l'industrie européenne. Le Rhin, dont le trafic dépasse 150 millions de tonnes aboutit à Rotterdam, deuxième port du monde, et à Amsterdam par un canal accessible aux unités de 4 000 tonnes.

2. LE RÉSEAU BELGE polarisé sur Anvers est sans liaison directe avec le Rhin. La Belgique poursuit actuellement un vaste programme d'aménagement en dix ans (1957-1966) des principales voies d'eau pour les mettre au gabarit de 1 350 tonnes.

Un effort tout spécial a été également entrepris pour améliorer les canaux maritimes desservant Gand et Bruxelles.

3. LE RÉSEAU FRANÇAIS, formé de voies de pénétration modernes (Seine, Rhin, Rhône, bientôt la Moselle et peut-être la Meuse) reliées par des canaux de style Second Empire. Par une politique des transports presque exclusivement ferroviaire, la France a accumulé un retard considérable sur ses voisins ; ses voies navigables, établies pour des péniches de 150 à 300 tonnes, sont certes très romantiques, mais ne correspondent plus aux nécessités de l'heure.

L'aménagement de liaisons entre les voies de pénétration et leur rattachement au réseau rhénan est indispensable pour permettre à l'industrie et au commerce français de soutenir la concurrence des autres régions du Marché commun mieux desservies.

Un effort dans ce sens a été entrepris depuis quelque temps grâce à une meilleure compréhension des Pouvoirs publics et aux sacrifices consentis par la batellerie sous forme de péages. D'autre part, dès 1945, les aménagements polyvalents du Rhône et du Rhin furent poursuivis plus vigoureusement qu'avant guerre, le premier par la Compagnie nationale du Rhône, le second par l'Électricité de France.

Le IV^e Plan de modernisation et d'équipement (1962-1965) prévoit quelque 900 millions de NF de crédits fermes (y compris la participation de la profession) auxquels s'ajoute une tranche optionnelle de 120 millions de NF environ. Parmi les voies navigables qui seront mises au gabarit de 1 350 tonnes, citons :

- la Moselle de Thionville à Frouard,
- le canal du Rhône au Rhin de Niffer à Mulhouse,
- la Saône de Lyon à Gigny (avec desserte de Mâcon) ou éventuellement jusqu'à Verdun-sur-le-Doubs (avec desserte de Châlon).

L'aménagement du Bas-Rhône sera accéléré afin d'être achevé dans une dizaine d'années.

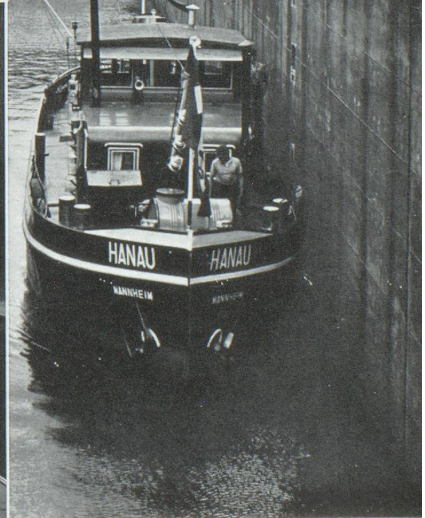
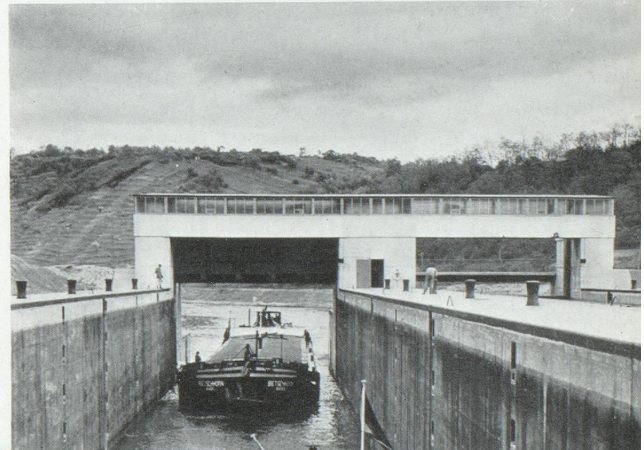
A droite : Le bassin du Maashaven à Rotterdam donne une idée de l'importance du trafic. Ici, déchargement de céréales pas aspirateurs flottants.

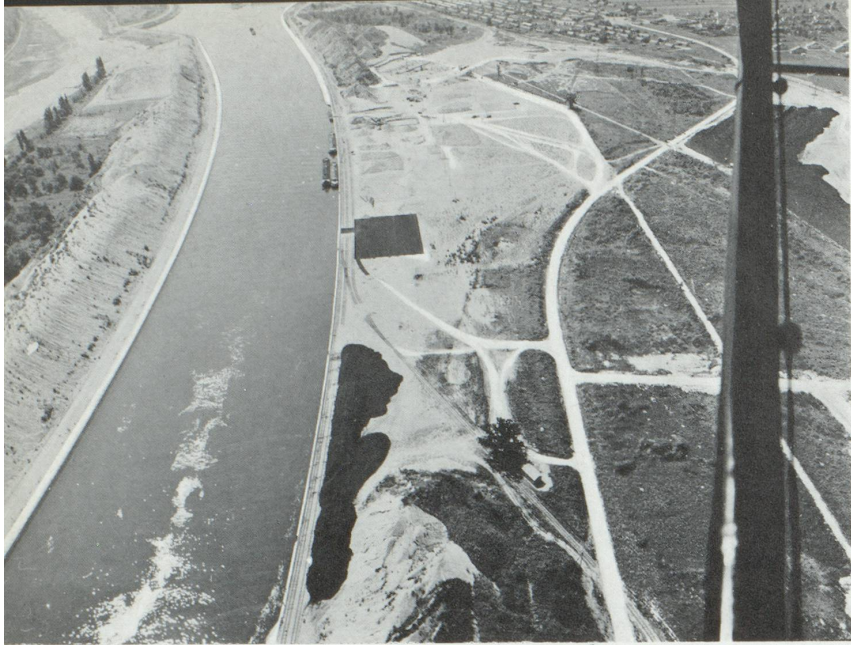


Ci-dessous : Duisbourg, premier port fluvial du monde.



Canalisation du Neckar. Les écluses jumelles de Besigheim et celles de Untertürkheim.





Ci-contre : Le Grand canal d'Alsace au débouché de la chute d'Otmarsheim. A gauche, l'ancien lit du Rhin ; à droite, la zone industrielle dont l'aménagement se poursuit.

Au milieu : Port de Strasbourg (trafic : 6 709 240 tonnes).
Le Bassin du Commerce.



4. LE DANUBE est le prolongement jusqu'au cœur de notre continent des grandes voies asiatiques. Depuis quelques années, le trafic est en nette progression surtout celui à destination de Ratisbonne et du nouveau complexe sidérurgique autrichien de Linz.

La liaison Rhin-Main-Danube, qui progresse au rythme des aménagements hydro-électriques, constituera une artère fluviale de 3 400 kilomètres de la Mer du Nord à la Mer Noire.

5. L'ITALIE poursuit depuis quelques années l'aménagement du Pô. Aujourd'hui les unités de 1 000 tonnes peuvent atteindre Crémone. Le prolongement de la voie d'eau en direction du Lac Majeur est projeté.

Malheureusement, malgré le spectaculaire effort entrepris ces dernières années dans certains pays, l'insuffisance des raccordements et l'aspect hétérogène des caractéristiques structurelles des voies navigables de part et d'autre des frontières sont restés les tares majeures des systèmes navigables européens.



L'Allemagne n'a pas hésité à entreprendre deux liaisons fluviales parallèles Rhin-Danube, par le Main et par le Neckar.

Le port de Stuttgart, sur le Neckar, inauguré en 1958, a déjà vu son trafic dépasser 4 millions de tonnes en 1960. Ce trafic paraît devoir atteindre 6 millions de tonnes en 1961, et les écluses prévues en 1958 doivent déjà être doublées.



Charleroi (Photo Jean Mohr).

Premiers efforts vers un réseau européen : La Conférence européenne des ministres des transports et la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies

En 1953, la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.) établit une liste des voies navigables d'intérêt européen et prit une série de résolutions de nature technique pour donner aux projets un caractère de plus grande homogénéité.

C'est ainsi que les liaisons Rhin-Rhône (Moselle-Saône, Rhin-Saône, Transhelvétique) et Rhin-Danube, déclarées d'intérêt européen, devaient être étudiées pour permettre le passage d'automoteurs de 1 350 tonnes (chaland dit « européen »).

Mais faute d'autorité réelle, la C.E.M.T. n'a abouti, jusqu'ici, qu'à des résultats partiels.

La Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations-Unies a en 1960, sur l'initiative de l'U.R.S.S., entrepris un travail semblable à celui de la C.E.M.T. mais dans le cadre élargi d'une amélioration des liaisons fluviales entre les fleuves soviétiques et ouest-européens. Cette démarche de l'Union soviétique devait faire dire à une personnalité politique française que face à l'axe de pénétration que représentait le Danube pour les États de l'Est, l'absence d'un axe Rhône-Rhin constituait pour l'Europe occidentale une réelle faiblesse.

Les travaux du groupe d'experts nommé pour étudier ce problème n'en sont encore qu'à un stade préliminaire.

Le Marché commun, facteur d'accélération à l'aménagement des grands axes fluviaux européens

La fusion des six marchés nationaux de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Belgique et du Luxembourg a déjà et continuera à donner une puissante impulsion à l'économie de ces pays.

La libéralisation généralisée des échanges engendrera une compétition internationale de plus en plus sévère. La nouvelle division internationale et européenne du travail qui en résultera jointe aux importations massives de matières premières qu'entraînera la dépendance toujours plus accrue de l'Europe à l'égard des pays d'Outre-Mer provoquera un accroissement considérable du volume des marchandises transportées.

Or, une expansion harmonieuse de la production et des échanges dans la C.E.E. implique un développement correspondant des moyens de transport.

C'est dans cet esprit que la Commission du Marché commun soumettait en 1960 aux six gouvernements intéressés des recommandations visant à coordonner des éléments des programmes nationaux de construction de voies fluviales en vue de la réalisation de grands axes communautaires comme :

- la liaison fluviale Meuse-Rhin avec desserte d'Aix-la-Chapelle,
- la liaison fluviale Rhin-Main-Danube (secteur Nuremberg-Kelheim),
- la liaison fluviale Rhin-Rhône par le territoire français,



Chaland tiré par un tracteur sur le canal de Bourgogne; vue périmée? (Photo Roger-Viollet).

— l'aménagement de la Meuse, de Givet (frontière belge) à Troussey (sur le canal de la Marne au Rhin),
— la liaison Adriatique - Lac Majeur.

L'impossibilité de réaliser simultanément l'ensemble de ces projets conduisit la Commission à rechercher des priorités basées sur des critères tels que :

- les avantages économiques des liaisons,
- l'état d'avancement des travaux et des études,
- leur intérêt en tant qu'élément de raccordement entre les réseaux nationaux, les grands bassins fluviaux de la Communauté, les ports de mer et leur arrière pays,

- leur intérêt en tant qu'instrument d'une géographie volontaire à l'échelle du Marché commun.

Ce dernier aspect se réfère précisément à un des plus importants objectifs que se sont fixés les Six : celui d'assurer une meilleure communauté de développement du Nord-Ouest industriel et rhénan et les régions méditerranéennes de l'Europe.

Artère de l'Europe lourde du XIX^e siècle, le Rhin a animé autour de son axe un des plus puissants complexes industriels du monde. Sur un territoire ne représentant

que la dixième partie de l'Europe continentale de l'ouest se sont concentrés le tiers de sa force ouvrière et le 40 % de sa capacité de production industrielle. Les ports de la façade nord de l'Europe continentale assurent les 2/3 du commerce extérieur européen (sans la Grande-Bretagne et la Scandinavie). Les produits en provenance de la Méditerranée et du Moyen-Orient à destination de l'Europe étant déchargés surtout à Anvers et à Rotterdam, on a pu écrire que ces deux villes étaient les véritables ports méditerranéens de l'Europe !

Mais si impressionnant que soit le combinat industriel rhénan, il a laissé autour de lui d'importantes zones marginales de sous-développement parmi lesquelles le Midi français et dans une moindre mesure la région du Rhin supérieur - lac de Constance.

Pour que l'Europe puisse relever le défi qui lui est lancé par l'U.R.S.S. et les U.S.A., il faut qu'elle adopte une politique d'aménagement du territoire à l'échelle du continent afin de rendre vie et santé à ses zones de dépression dans l'harmonisation de leurs rythmes de croissance.

Dans cette perspective, la réalisation de la voie fluviale Rhin-Rhône répond en tout point aux objectifs fondamentaux de l'intégration européenne ce qui lui vaut de figurer en tête des axes communautaires prioritaires.

D'autre part, ayant décidé de participer pleinement à la réalisation du Marché commun, la France devra au cours de ces prochaines années :

— créer suffisamment d'emplois pour absorber la forte poussée démographique prévue, renforcée éventuellement par les effets d'un arrêt des hostilités en Algérie;

— lutter contre le surpeuplement de la région parisienne par une politique d'aménagement du territoire fondée sur le développement de métropoles régionales sises le long de nouvelles lignes d'ancrage d'industries;

— accroître la productivité de son économie pour répondre au durcissement des impératifs de compétitivité engendrés par la libéralisation progressive des échanges. Cela suppose notamment un abaissement des charges pesant sur les prix de revient à l'aide d'investissements massifs dans l'infrastructure du moyen de transport bon marché par excellence : la voie d'eau.

Les liaisons fluviales Lorraine-Strasbourg-Lyon-Marseille répondent entièrement à ces préoccupations.

La conjugaison des intérêts européens et français peut être de nature à accélérer puissamment la réalisation du canal Rhin-Rhône.

Il ressort ainsi des plans d'aménagement des réseaux fluviaux du Marché commun que la Suisse pourrait voir l'avenir lui échapper si l'axe fluvial Rhin-Rhône devait emprunter, par suite de notre absence de la Communauté, une autre voie que le canal transhelvétique.

Le canal Rhin-Rhône transhelvétique

Au XIX^e siècle la Suisse neutre, grâce à une intelligente politique ferroviaire et aux ententes avec ses voisins, a été consacrée plaque tournante du continent. Cette fonction vitale pour elle fut sauvegardée grâce à de constants perfectionnements : régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle, électrification des lignes intérieures, prêts aux chemins de fer français, allemands, italiens et autrichiens pour l'électrification des voies d'accès à nos frontières.

Ce remarquable développement des voies ferrées fut l'un des facteurs de l'épanouissement de ses industries et de l'élévation du niveau de vie.

Au moment où, sous l'impulsion du Marché commun, l'Europe des canaux va venir compléter celle du rail, il est indispensable qu'à la fonction de plaque tournante soit ajoutée celle de « dock central » de l'Europe.

D'autre part, sur le plan de l'équilibre économique fédéral, le canal transhelvétique pourrait, comme instrument d'un aménagement du territoire, donner une chance de promotion industrielle et d'expansion à des cantons économiquement faibles.

Les problèmes techniques et économiques étant en grande partie résolus, la parole est au gouvernement suisse. Le renvoi par la France de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône du IV^e au V^e Plan doit être pour lui l'occasion de faire valoir la volonté de la Suisse de ne pas être tenue à l'écart des voies d'eau de la nouvelle Europe.

Pierre-Antoine Goy



*L'Otage de Zadkine dans le port de Rotterdam.
(Photo Jean Mohr)*

*Sous l'impulsion du Marché commun l'Europe
va-t-elle se libérer de ses carcans ?*