La Suisse et l'aménagement du Rhône

Autor(en): **Magnin, Maurice**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

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

Heft 1: **La liaison Rhône-Rhin**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887544

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LA SUISSE ET L'AMÉNAGEMENT DU RHONE

par Maurice MAGNIN
Président de l'Association genevoise pour la navigation fluviale

Le sujet à traiter dans cet article me paraît d'emblée déborder de son cadre. A l'heure européenne, il appelle certaines considérations d'un ordre plus général. Aussi bien, est-ce en toute modestie que je l'aborde, parfaitement conscient des controverses que les idées émises risquent de soulever en Suisse comme en France, où l'opinion publique est partagée quant à l'aménagement des voies navigables. Pour ma part, je pense que la Suisse doit se féliciter de l'aménagement du Rhône sur le plan européen comme sur le plan national.

Sur le plan européen, l'aménagement du Rhône prépare et précède celui des grandes voies transeuropéennes. On ne peut, en effet, penser que cet aménagement ne sera pas suivi de celui des deux voies navigables françaises qui le relieront au Rhin, l'une par la Saône et la Moselle, voire la Meuse, l'autre par le grand canal d'Alsace et la vallée du Doubs, et d'une troisième aussi, celle du canal transhelvétique, dont la mise en œuvre sera hâtée et facilitée par la deuxième correction des eaux du Jura et la présence des nappes lacustres de Bienne, Neuchâtel et du Léman.

Les deux voies françaises, comme le canal transhelvétique, répondent aux mêmes désirs de décentralisation industrielle et de développement intérieur. Toutes trois offrent des possibilités analogues à la navigation et des avantages similaires aux ports terminaux, et cela singulièrement pour le port de Marseille.

Est-ce à dire qu'il faille faire un choix et ne pas les construire simultanément ? Doit-on craindre une pléthore des moyens de transport préjudiciable à leur rentabilité ? Non pas, car en entraînant l'industrialisation espérée et la répartition territoriale plus harmonieuse des diverses activités nationales, la navigation provoquera aussi le développement parallèle des autres modes de transport. Leur conjugaison apparaît indispensable à l'écoulement de l'intense trafic que l'essor prodigieux de l'économie européenne prépare. La compétition qui en résultera ne manquera pas de provoquer la conclusion d'accords, comme c'est déjà le cas entre le rail et l'eau pour les transports rhénans. L'émulation n'est-elle pas la meilleure sauvegarde des entreprises ? Or, les chemins de fer, en concentrant les transports sur des lignes principales dûment équipées en conséquence, créent, comme la navigation marchande, des voies maîtresses, véhicules des grands courants de transport qu'elles engendrent et attirent pour les servir mieux et plus économiquement. Dans ce domaine aussi, nous assistons à une évolution vers une technique et une économie nouvelles des transports qui nécessiteront des investissements aussi considérables que la modernisation ou l'établissement des voies d'eau.

Cependant, si les trois liaisons transeuropéennes répondent à des impératifs économiques assez semblables, elles garderont leur caractère et leurs trafics propres. Les études faites l'ont suffisamment démontré, les deux voies françaises, la grande verticale surtout, connaîtront, dès leur mise en service, un trafic important. Il augmentera rapidement grâce à l'apport de l'immense marché intérieur de la Communauté économique européenne. Les conséquences pour la Suisse en seront multiples, directes et indirectes. Soyons persuadés que l'enjeu en vaut la peine et souhaitons que la Compagnie Nationale du Rhône puisse terminer rapidement l'aménagement de ce fleuve en construisant les prochaines écluses, y compris celle de Pierre-Bénite, à la dimension des grands convois actuels et à venir, et cela non pas jusqu'à Lyon seulement mais jusqu'à la Suisse.

A ce sujet, je partage pleinement l'opinion du rédacteur de la « Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane » (1) lorsqu'il dit :

« Par ailleurs, on ne peut écarter l'aménagement pour la navigation dans le futur, du Haut-Rhône de Lyon à Genève. Le Rhône à l'aval de Lyon aurait donc à supporter un trafic encore supplémentaire à celui déjà très considérable que lui amèneront les jonctions avec le Rhin et la Moselle ».

Nous verrons plus loin que ce trafic est une réalité. Mais, qu'il me soit permis de penser que le canal transhelvétique, dont les frais d'établissement seront supportés par la Confédération suisse, ne sera pas concurrent des deux voies françaises. Il les complètera heureusement dans le trafic international, grâce à sa position plus centrale au service de régions européennes, peut-être moins industrialisées, mais auxquelles il permettra d'accéder plus directement.

Remarquons encore que l'aménagement du Haut-Rhône, en augmentant les sources d'énergie électrique, permettrait à une vaste région comprenant les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Ain et de l'Isère, de participer à l'expansion générale et d'utiliser pleinement leurs possibilités en main d'œuvre industrielle.

Sur le plan national suisse, en rendant possible la réalisation du canal transhelvétique, l'aménagement du Rhône revêt une importance considérable :

— pour le développement et le maintien de notre potentiel industriel et agricole au niveau concurrentiel des grandes puissances économiques de demain,

— pour la lutte contre la dépression économique de certaines régions et leur mise en valeur en facilitant l'implantation d'industries,

— pour la sauvegarde de notre ravitaillement,

— en bref, pour sortir la Suisse de son enclave géographique en lui ouvrant un deuxième accès à la mer.

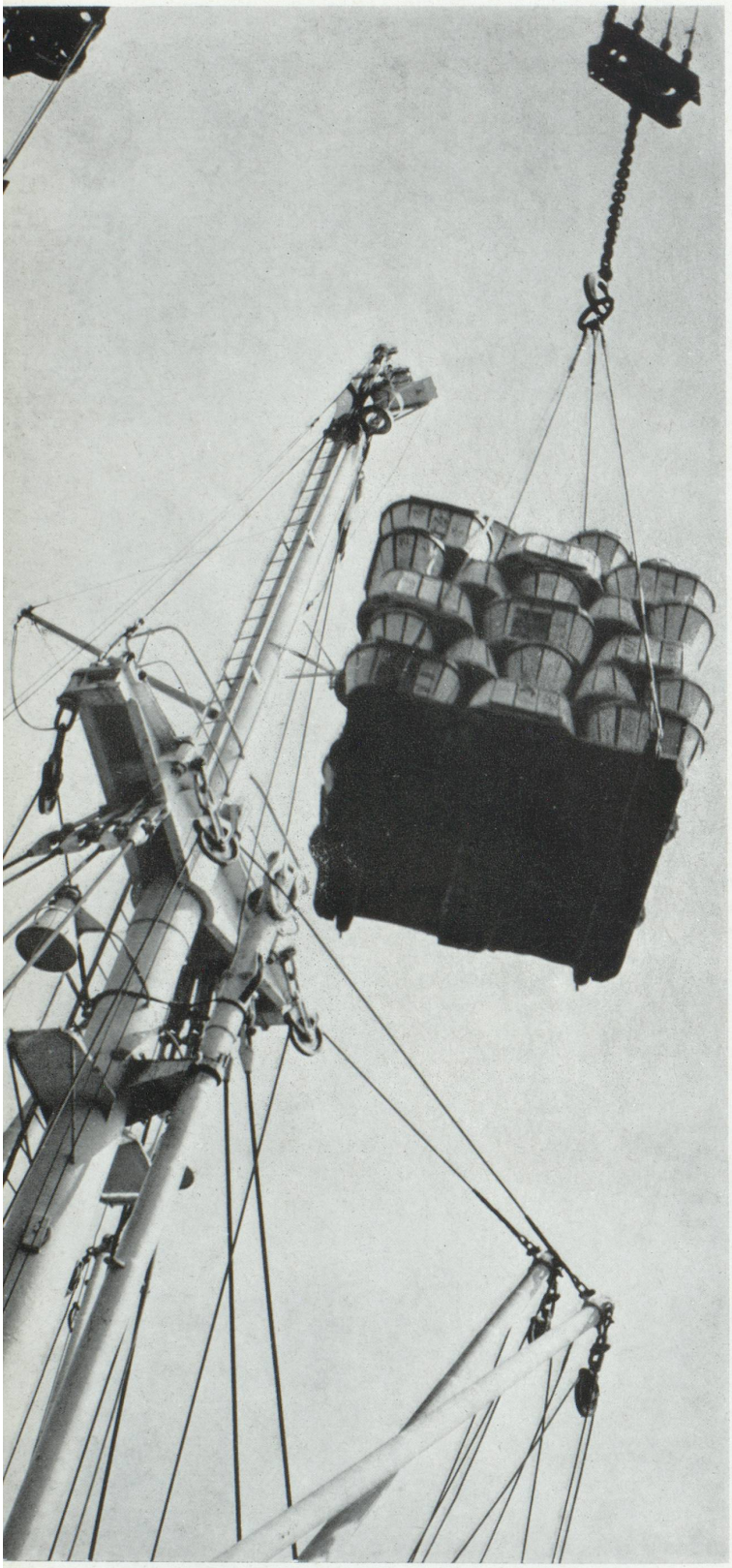
Aucune autre voie fluviale ne donnerait à la Suisse de tels avantages et servirait aussi bien les intérêts généraux, voire supérieurs, du pays.

La Suisse a largement participé financièrement à l'établissement des ports rhénans bâlois ainsi qu'à la régularisation du Rhin immédiatement à l'aval de Bâle, comme aussi à l'électrification de certaines lignes des chemins de fer allemands, italiens et français. Il serait souhaitable qu'après avoir financé sa propre voie navigable, elle facilitât l'aménagement des voies navigables françaises susceptibles de la faire entrer dans le grand circuit des transports fluviaux internationaux, non pas seulement par la tangente alsacienne qui n'intéresse que localement la Suisse, mais surtout et dans le même temps par le Haut-Rhône. Son intervention financière ne pourrait qu'être subordonnée à cette exigence qui intéresse toute la Suisse et, singulièrement, la Suisse romande.

Le commerce extérieur de la Suisse bénéficiera largement de cet aménagement. Un deuxième débouché à la mer qui ouvrira, par la Méditerranée, les portes des marchés proches et lointains, dont certains en pleine formation, de l'Afrique, de l'Asie, de l'Amérique centrale et du sud, de l'Australie et de l'Océanie, avec lesquels ses échanges constituent déjà le 17 % de son commerce extérieur. L'écoulement du trafic de et vers ces régions se ferait par la voie géographique normale et la plus courte, et non plus, pour une part très importante, par

(1) N° 22 du 25 novembre 1961, page 1001.

La Suisse a besoin d'une ouverture sur la Méditerranée : le port de Marseille.



Déchargement d'agrumes.

une voie fluviale unique et plus longue, car il n'est pas souhaitable, à bien des points de vue, de continuer à concentrer le 36,9 % du commerce extérieur de la Suisse (1960) sur une seule voie du Rhin. Les deux derniers conflits mondiaux ont amplement démontré l'absolue nécessité pour notre pays de maintenir constamment ouvertes d'autres voies d'accès propres à assurer son ravitaillement en tout temps. Il faut le dire, c'est grâce aux ports français et italiens de la Méditerranée, et, surtout, à celui de Marseille, et grâce à la S.N.C.F. aussi, que notre pays a pu continuer à recevoir ses approvisionnements alors que les voies nordiques, celle du Rhin en particulier, étaient coupées. On a trop tendance à l'oublier, et l'on perd de vue que l'aménagement du Rhône dépasse la raison économique. Ce serait, d'ailleurs, une erreur d'en déduire que les ports rhénans de Bâle verront leur trafic diminuer si le Transhelvétique se construisait. Le port de Strasbourg n'a pas souffert du voisinage de Bâle que je sache. Son développement n'a-t-il pas suivi la même courbe ascendante ? En réalité, les ports de Bâle-Ville ont largement débordé de leur superficie primitive. L'ampleur du trafic rhénan a entraîné leur extension au territoire voisin de Bâle-Campagne, où les ports de Birsfelden et de Au connaissent un mouvement croissant chaque année. La répartition du tonnage entre les différents ports bâlois est significative :

	Longueur des quais		Mouvement en % du trafic total	
	1954	1960	1954	1960
Bâle-Ville	3 430 m	3 430 m	79,6 %	63,1 %
Bâle-Campagne . .	1 040 m	2 280 m	20,4 %	36,9 %
	4 470 m	5 710 m		

La densité du trafic dans les ports de Bâle-Ville, qui s'élevait à 1 281 tonnes par mètre de quai en 1960, semble bien indiquer que l'on approche du point de saturation.

Il convient encore de citer le mouvement des ports allemands de la rive droite, qui ont transbordé en 1960 :

— Weil : 693 274 tonnes, dont une partie pour la Suisse, et,

— Rheinfelden : 219 152 tonnes.

Ainsi, poussée par le trafic sans cesse croissant, la navigation remonte le Rhin. Bientôt, elle atteindra l'embouchure de l'Aar, marche du Transhelvétique. N'en doutons pas, cette progression de la navigation vers l'amont se poursuivra jusqu'à Yverdon, au cœur de la Suisse romande. Cette évidente nécessité apparaît dans l'énorme augmentation du trafic suisse en général entre 1950 et 1960 :

	1950	1960	Augmentation en 10 ans
	en tonnes		
Commerce extérieur de la Suisse . . .	9 223 138 (1961 = 18 526 988)	16 763 541	7 540 403 soit 81,76 %
Chemins de fer fédéraux . .	18 036 000	29 645 000	11 609 000 soit 64,37 %

Ce phénomène n'est pas seulement dû à l'évolution démographique mais aussi à une sérieuse augmentation de la consommation par tête d'habitant :

	1950	1960	Augmentation en 10 ans
	en tonnes par habitant		
Données du commerce extérieur	1,96	3,09	1,13 soit 57,7 %
Données C.F.F.	3,83	5,46	1,63 soit 44,8 %

Si j'ai cité Yverdon, c'est parce qu'il pourrait devenir le centre d'éclatement des marchandises transportées

par voie fluviale sur la Suisse romande, dont les cinq cantons ont reçu par le Rhin, via Bâle :

	en 1959	en 1960
	en tonnes	
Fribourg	35 372	42 313
Neuchâtel	50 820	70 126
Genève	68 186	97 604
Valais	89 736	90 916
Vaud	149 200	183 035
	393 314	483 994

Ces chiffres ne tiennent pas compte des transports routiers qui atteignent le 20 % du mouvement des ports bâlois. Mais, en réalité, avec 1 173 356 habitants (1960) et 3,09 tonnes par habitant pour le commerce extérieur, et 5,46 tonnes pour le trafic C.F.F., selon les chiffres mentionnés ci-dessus, le trafic annuel de ces cinq cantons pourrait bien atteindre 3 600 000 tonnes pour le commerce extérieur ou 6 500 000 tonnes sur les données C.F.F., compte non tenu de certains correctifs nécessités par l'économie particulière de ces régions. Quel que soit le chiffre exact, il est relativement important. Or, cette région est géographiquement située dans la zone d'influence de Marseille. Cela n'est pas le cas dans la pratique puisque le trafic suisse ayant transité par le port de Marseille n'a atteint que 110 381 tonnes en 1960, sans les hydrocarbures raffinés dans la région de Berre. Cela est d'autant plus regrettable que les distances de Marseille aux points extrêmes de ces cantons sont bien plus courtes que via Rotterdam. Elles sont, par fer :

	de Marseille	de Rotterdam
Flamatt	630 km	824 km
La Chaux-de-Fonds	638 km	809 km
Brigue	691 km	970 km

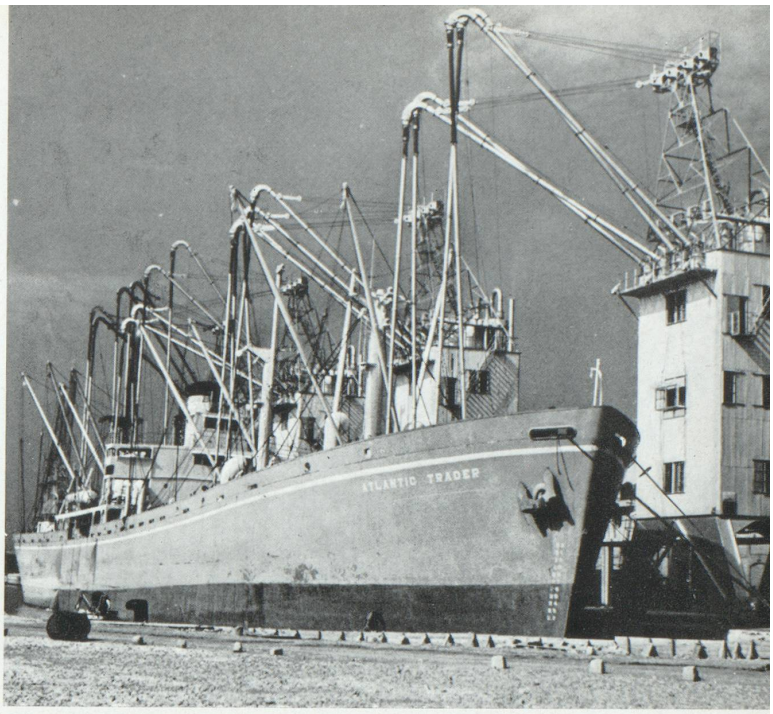
En fait, la ligne de démarcation idéale du trafic entre le nord et le sud, toutes conditions de transport étant égales, se situe au delà de Bâle. On voit donc que les ports méditerranéens auraient de fortes chances d'étendre leur rayon d'action en Suisse et au delà, si le Rhône était aménagé.

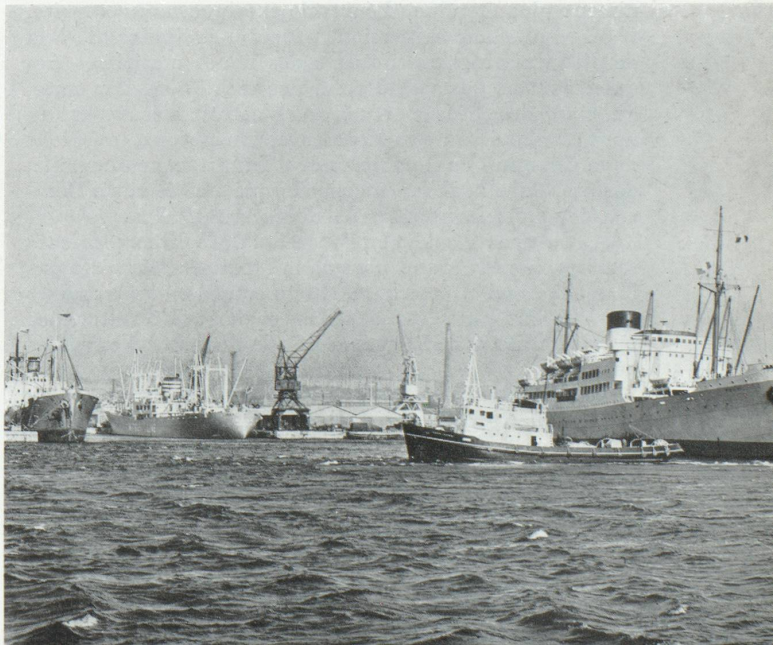
Il ne faut, cependant, pas se leurrer; ces conditions ne seront pas pareilles avant longtemps, si elles s'égalisent jamais. En effet, les ports du nord jouissent d'un hinterland que n'ont pas ceux du sud. Ils reçoivent le trafic des bassins industriels et miniers les plus importants d'Europe et les alimentent. Un réseau très dense de voies d'eau, ferrées et routières leur permet de desservir des régions très éloignées et d'étendre leur action à un rayon infiniment plus vaste que celui des ports méditerranéens. L'immense trafic qu'ils reçoivent d'outre-mer permet de fixer des taux de fret réduits, encore influencés par le fret de retour qui n'est pas assuré chez leurs concurrents du sud, dont les régimes portuaires sont différents et plus onéreux.

La répartition du trafic entre les principaux ports européens est remarquable à cet égard :

	en milliers de tonnes (1956)	
Mer du Nord (9 ports)		180 500
Manche et Océan (8 ports français y compris Dunkerque)	45 153	106 465
Méditerranée et Adriatique (9 ports)	61 312	

On constate, pour la Mer du Nord, une concentration du trafic sur 9 ports très rapprochés, qui traitent ensemble plus de 180 000 000 tonnes. En regard de cette

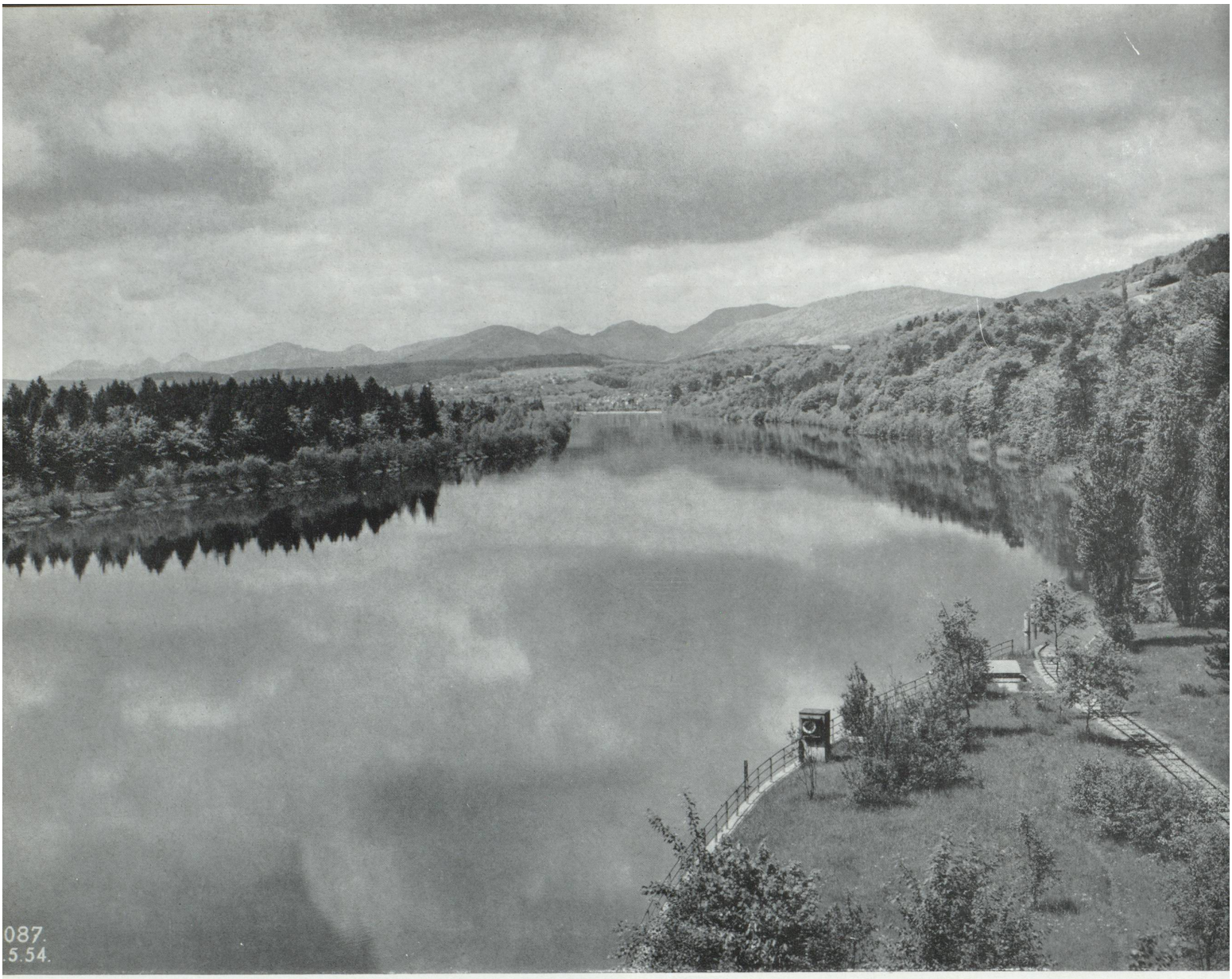




En haut, déchargement d'un pétrolier dans le port de Marseille.

Au milieu, intérieur d'un hangar à bananes.

En bas, port de Marseille, trafic total 1960 : 23 943 000 tonnes, 1938 : 8 831 000 tonnes.



L'Aar, vue prise de la centrale de Rupperswil-Auenstein.

puissante concentration, on relève, au contraire, pour la Manche, l'Océan, la Méditerranée et l'Adriatique, la répartition d'un trafic d'environ 106 000 000 tonnes entre 17 ports déployés sur une longueur de côte infiniment plus étendue, Péninsule ibérique non comprise. Il en résulte une dispersion évidente, préjudiciable à la densité du trafic, au nombre des lignes maritimes fréquentant ces ports et à celui des escales et, par suite, au coût des frais portuaires. L'attrait des ports du nord est si évident que Monsieur Léon Betous, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, déclare, dans la revue mensuelle que publie cette Compagnie, dans le numéro de décembre 1961 :

« ... Nous avons déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, le plus grand port de la Méditerranée n'est pas Marseille, mais Rotterdam, si l'on considère les tonnages que le grand port des Pays-Bas reçoit via Gibraltar, des pays du Bassin Méditerranéen et de l'Orient ou expédiés vers eux.

« En 1959, les échanges entre les ports étrangers de la Mer du Nord, Rotterdam, Anvers et Amsterdam, et les régions de la zone d'influence géographique de Marseille, ont représenté 54 millions de tonnes, dont 33 pour le seul port de Rotterdam. Ce chiffre prouve bien que le trafic méditerranéen du seul port de Rotterdam est supérieur au trafic total du port de Marseille ».

Cela est si vrai que sur les 18 526 988 tonnes (1961) de son commerce extérieur, dont plus de 3 millions de tonnes sont échangées avec les pays riverains de la Méditerranée et de la Mer Noire, il ne passe bon an mal an pour la Suisse qu'environ 100 000 tonnes par le port de Marseille.

Il apparaît, dès lors, que la première disposition à prendre pour modifier cette situation paradoxale et remédier à l'anémie du trafic des ports méditerranéens, est de le concentrer sur des grands axes tels que la liaison fluviale Rhin-Rhône. Ses trois embranchements lorrain, alsacien et suisse canaliseront et feront converger vers le Rhône une partie du trafic européen croissant sans cesse, grâce à l'impulsion donnée par le Marché commun et par celle des régions dont ils précipiteront le développement.

On peut inférer de ce qui précède que le trafic prédominera tout d'abord dans le sens nord-sud. Il apportera aux chargeurs méditerranéens le fret de retour qui leur manque actuellement. C'est un élément essentiel pour la fixation de taux de fret réduits, qui ne manquera

dats d'entreprise-conseil qui permettent aux entreprises locales de bénéficier de notre aide pour la préparation et l'exécution des travaux, tout en gardant leur indépendance. Cette aide peut consister aussi dans la mise à disposition de personnel d'encadrement, en particulier durant la période de démarrage des travaux.

— La formation des grands espaces économiques va-t-elle changer les conditions d'existence, de structure des entreprises de votre secteur?

— Difficile à dire. Il est possible que, si les migrations de main-d'œuvre sont facilitées à l'intérieur du Marché commun, des problèmes de recrutement se posent à nous. Mais, pour l'instant, nous n'en sommes pas là. Nous employons simplement, en raison du développement industriel de l'Italie du Nord, moins d'Italiens et plus d'Espagnols qu'auparavant.

*
* *

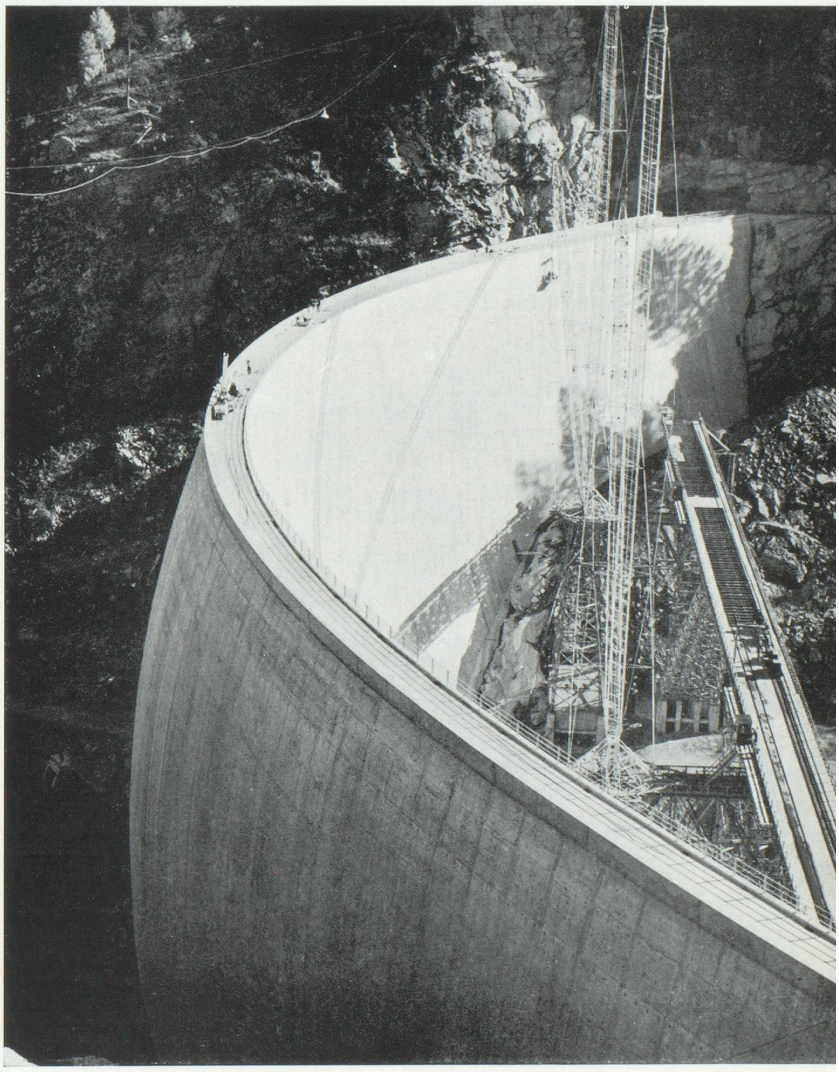
— Quelles sont les chances d'une entreprise comme la vôtre dans le monde de demain?

— Le développement de la civilisation est, par définition, générateur de grands travaux de génie civil.

Dans les Travaux Publics, il y a encore un grand programme à accomplir sur le plan national. D'autre part, ce sont des travaux qui devraient être peu touchés par les crises. Pour certaines catégories de travaux, le particularisme cantonal se fait sentir et une entreprise doit avoir des succursales nombreuses pour exercer son activité dans toute la Suisse.

A l'étranger, les problèmes sont différents comme je vous l'ai dit :

Les pays en voie de développement craignent souvent les entreprises des pays dits « impérialistes », de peur d'être mis sous tutelle, ce qui pourrait avantager des entreprises de petits pays comme la Suisse.

Lorsque de grands travaux à l'étranger sont financés par des institutions internationales comme la World Bank, la concurrence est très âpre. Lorsque le financement doit être assuré par les entreprises, celles qui obtiennent dans leur pays des avantages fiscaux ou une aide indirecte de l'État sont fortement avantagées. Ce n'est pas le cas de la Suisse où la garantie contre les risques à l'exportation est inopérante dans le secteur des Travaux Publics, c'est pourquoi l'on y attend avec impatience la législation promise sur la garantie des investissements à l'étranger.

Barrage de Malvaglia (Tessin).